



RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

Avaliação de Impacte Ambiental n.º 3527

**Projeto: “Adaptação do Cais do Cavaco para Embarcações
Marítimo – Turística”.**

Junho de 2023

Título: Relatório de Consulta Pública
AIA 3527
Adaptação do Cais do Cavaco para Embarcações
Marítimo-Turística

Autoria: Agência Portuguesa do Ambiente
Departamento de Comunicação e Cidadania Ambiental
Divisão de Cidadania Ambiental
Cristina Sobrinho

Data: Junho de 2023

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO.....	3
2. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA	3
3. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO/ DOCUMENTOS PUBLICITADOS	3
4. PROVENIÊNCIA DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS.....	4
5. ANÁLISE DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS	4

ANEXO I

Questões Consulta Pública (justificação do projeto, localização do novo cais e terminal e alternativas possíveis, aos impactes negativos associados aos diversos fatores ambientais)

ANEXO II

- Exposições Recebidas

1. INTRODUÇÃO

Em cumprimento do disposto no Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de Outubro, na sua redação atual, procedeu-se à Consulta Pública do Estudo de Impacte Ambiental do Projeto “Adaptação do Cais do Cavaco para Embarcações Marítimo-Turística”.

O proponente do Projeto é a APDL – Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A.

2. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA

A consulta pública deste Projeto decorreu durante 30 dias úteis de 03 de Maio a 14 de Junho de 2023.

3. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO/ DOCUMENTOS PUBLICITADOS

A publicitação do Estudo de Impacte Ambiental (EIA), incluindo o Resumo Não Técnico (RNT), foi feita por meio de:

- Afixação de Anúncios:
 - Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte.
 - Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia.
- Envio de nota de imprensa para os órgãos de comunicação social.

Divulgação na Internet no site da Agência Portuguesa do Ambiente e no Portal PARTICIPA.PT.

- Envio de comunicação às ONGA constantes no RNOE.
- Envio de comunicação a entidades.

Encontrando-se, também, disponível para consulta em www.apambiente.pt e em WWW.PARTICIPA.PT.

4. PROVENIÊNCIA DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS

No âmbito da Consulta Pública foram recebidas 128 exposições com a seguinte proveniência:

- Direção-Geral do Território (DGT).
- Fórum Cidadania Porto.
- MovRioDouro.
- Juventude Popular de Vila Nova de Gaia.
- Condomínio Edifício Destilaria Residence.
- Associação Nacional da Pequena Pesca do Cerco.
- OnGaia – Associação de Defesa do Ambiente.
- FAPAS - Associação Portuguesa para a Conservação da Biodiversidade.
- 120 Cidadãos.

5. ANÁLISE DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS

A consulta pública teve, maioritariamente, um cariz de oposição ao projeto.

As questões abordadas prendem-se sobretudo com a justificação do projeto, a localização do novo cais e terminal e alternativas possíveis, aos impactes negativos associados aos diversos fatores ambientais (ordenamento do território, recursos hídricos e hidrodinâmica, paisagem, biodiversidade, alterações climáticas, qualidade do ar, ambiente sonoro, aspetos socioeconómicos e património). Tendo, ainda, sido apresentadas sugestões para o projeto de execução a desenvolver.

No Anexo I, encontram-se vertidas as principais questões, da Consulta Pública, que integram o parecer da Comissão de Avaliação (CA).

As Principais questões, levantadas no âmbito da Consulta Pública, estão refletidas, no presente relatório, salientando-se a relevância das questões levantadas pelo Condomínio Edifício Destilaria Residence, representado pelo Administrador Querido Condomínio – Gestão e Administração de Edifícios, Lda.

Todas as exposições recebidas, no âmbito da consulta pública, constituem o Anexo II deste relatório.

A Direção-Geral do Território (DGT) informa:

1 - Rede Geodésica: verifica que este não interfere com nenhum vértice geodésico pertencente à Rede Geodésica Nacional (RGN), nem nenhuma marca de nivelamento pertencente à Rede de Nivelamento Geométrico de Alta Precisão (RNGAP). Este projeto não constitui impedimento para as atividades geodésicas desenvolvidas pela (DGT).

2 – Cartografia: A cartografia topográfica, vetorial ou imagem, nas escalas entre 1:1 000 e 1:10 000, e também na escala 1:25 000, deve ser homologada ou oficial, cf. preconizado no Decreto-Lei 193/95, de 28 de julho, na sua atual redação. A utilização de cartografia topográfica sujeita a direitos de propriedade carece de autorização de utilização pela respetiva entidade.

3 – Limites Administrativos: A representação dos limites administrativos deve ser realizada recorrendo à Carta Administrativa Oficial de Portugal (CAOP) em vigor, disponível na página de internet da DGT.

O parecer da DGT é favorável, no pressuposto do cumprimento na Cartografia e Limites Administrativos.

O Fórum Cidadania Porto comunica:

1. Segundo o estudo prévio, existirá uma “faixa adjacente à margem” construída em aterro. Todavia, não conseguem perceber na informação em constante na consulta pública, qual será a sua dimensão exata, facto que, a confirmar-se, considera ser uma falha importante, e de explicação urgente, uma vez que *não se compreende que se proceda, ao aterro de um rio, em pleno século XXI e em leito de cheia, nem que se proceda à construção de um edifício em cima do rio.*

Não compreendem a necessidade de construir um edifício em betão, assente em estacas-pilares também de betão, apoiado num aterro. *Tudo materiais pesados e sem qualquer tipo de intenção de integração na natureza do leito do rio.*

2. O projeto terá também impacte previsível no sistema de vistas desde o Porto, uma vez que desde Gaia ele estará minimizado por força de o novo edifício se encontrar tapado pelas construções já existentes.

A acreditar nas projeções virtuais que constam da documentação, o impacte visual do novo cais e do edifício acoplado, vistos da margem oposta e respetiva colina, será muito reduzido, quiçá será positivo, uma vez que tapará os edifícios hoje existentes por detrás do novo cais e os que estão em fase de construção.

A abertura de uma alameda arborizada junto ao novo cais também melhorará as vistas desde o Porto.

Ou seja, uma coisa são as imagens virtuais de um projeto outra coisa é a realidade do pós-obra. Não está em causa a opção de revestir o edifício a tijolo burro à cor natural, mas sim a sua volumetria e extensão longitudinal.

Seria conveniente que as projeções virtuais fossem as mais detalhadas possíveis, mais aproximadas à realidade e munidas dos cálculos respetivos.

3. É positivo o teor da Linha de Ação 7 do projeto em apreço, nomeadamente no que concerne às medidas de minimização dos riscos associados a fenómenos de cheia e de inundações, descritas com rigor, salvo no que toca à zona em aterro, construção que está por esclarecer.

4. Em relação à demolição do atual cais em estrutura metálica e do passadiço em madeira, *perguntamos se não será possível a sua inclusão*, de alguma maneira, no projeto em apreço, como espaço de memória e de arqueologia industrial.

5. Em relação ao abate de “algumas árvores”, solicitam esclarecimento sobre quais as árvores e se não existe a possibilidade de as mesmas poderem coexistir com o novo cais ou, no máximo, o seu transplante para local próximo.

O MovRioDouro assinala diversos impactos negativos que não estão suficientemente espelhados na avaliação de impacto ambiental.

1. Inadequação da localização: A instalação de estruturas náuticas, nomeadamente marinas, é comumente feita em águas calmas. Portanto a convivência entre cais e marina, na localização proposta no projeto é inadequada, uma vez que a circulação de embarcações será intensa. A pressão que uma marina colocará sob a forma poluição química, visual, luminosa e sonora, será volumosa, para além do risco de acidentes, a alteração da hidrodinâmica e dos processos sedimentares.

2. Comprometimento da qualidade das águas: a instalação do cais vai potenciar a libertação de um vasto conjunto de poluentes, em particular compostos orgânicos de origem sintética; metais pesados e contaminação microbiológica em resultado da atividade humana e do movimento de embarcações. Todas estas agressões terão o potencial de desequilibrar ainda mais o ecossistema do estuário do rio Douro.

3. Aumento da poluição gasosa, luminosa e sonora: a libertação de poluentes gasosos, o aumento de ruído e o aumento dos níveis de radiação será outro dos impactos que este projeto terá. Todas estas agressões de um modo ou de outro terão impacto no ecossistema aquático e zona habitacional vizinha da futura implantação do Cais do Cavaco.

4. Promoção de poluição visual: através da dimensão e escala do edificado proposto, que trará uma alteração profunda na paisagem, nomeadamente através da redução do canal fluvial, com a criação de aterro marginal sobre o rio e construção de rampas artificiais, muros de contenção e atracadouros. Para além das próprias estruturas construídas, significará também a presença mais ou menos constante de 4 navios-hotel, mais um navio “extra” para efeitos de manutenção ou cargas, somando-se 55 embarcações de recreio náutico.

5. Alteração física do ambiente: com a construção de uma plataforma de cais com 343 metros de extensão, um edifício com largura de 35 metros, comprimento de 205 metros e uma altura de 10 metros, num total de 6200 m² causando barreira para circulação hidrodinâmica e de transporte de sedimentos, pode causar um assoreamento do rio em alguns locais, entre outras mudanças morfológicas.

6. Perigo de perda de património científico e cultural: O rio e as suas margens guardam património que a arqueologia, a seu devido tempo, deve trazer à luz, à superfície. É o próprio estudo de impacto ambiental encomendado pela APDLVC que refere poderem ter as movimentações de construção *«um efeito negativo em eventual património que se mantenha conservado no interior de depósitos sedimentares presentes na área do projeto ou afetar direta e irreversivelmente elementos que se encontrem presentes em área de incidência direta»*. Terão de ser cumpridas todas as obrigações constantes no Regulamento de Trabalhos Arqueológicos, pois o acontecimento de constantes e importantes novos achados arqueológicos de diversas épocas na Região do Porto e Gaia, faz, não ser compatível com desmazelado um estudo apurado quer das camadas sedimentares, quer do espaço subaquático da zona do Cais do Cavaco.

A Juventude Popular de Vila Nova de Gaia refere que se deveria optar pela alternativa avintense, proposta pelo Professor Catedrático da Universidade do Porto Rio Fernandes, uma vez que a zona prevista na proposta atual, já é muito procurada. Assim, cria-se uma oportunidade para desenvolver Avintes (quer a nível de empregos, transportes e património), retirando pressão sobre Santa Marinha e São Pedro da Afurada. O projeto do cais deve estar em coordenação com o Anfíbio previsto para fazer a ligação fluvial Crestuma - Centro Histórico de Gaia.

O Condomínio Edifício Destilaria Residence, representado pelo Administrador Querido Condomínio – Gestão e Administração de Edifícios, Lda. manifesta a sua total discordância com o projeto em avaliação, referindo na sua conclusão o seguinte:

- Quando consideradas todas as lacunas de avaliação sobre fatores específicos, torna-se inexplicável a síntese dos impactos sobre os fatores ambientais apresentada pela APDL no “Quadro 118 – Matriz de avaliação de impactos ambientais do Terminal”;

- Não se percebe, as conclusões do EIA, relativamente aos impactos físicos sobre os recursos hídricos, que surgem classificados como “negativos, reversíveis e de reduzida significância e magnitude”, tanto na fase de construção como na de exploração, ao mesmo tempo que os impactos sobre o território, quer ao nível do ordenamento do território, quer ao nível do uso do solo, são descritos como “positivos, irreversíveis, de elevada significância e moderada magnitude”.

- Perante a perplexidade de constatar a classificação dos impactos físicos como reduzidos e dos impactos sobre o território como positivos, não podemos deixar de perguntar:

- De que forma explica a APDL a reversibilidade dos impactos negativos sobre os recursos hídricos durante a fase de construção e exploração?

- Como explica a APDL a evidente contradição entre a classificação dos impactos físicos negativos e reversíveis sobre os recursos hídricos com a classificação dos impactos sobre o uso do solo positivos e irreversíveis?

- Como justifica a APDL a atribuição de uma classificação negativa de “reduzida significância e magnitude” aos impactos físicos sobre os recursos hídricos e uma classificação positiva de “elevada significância e moderada magnitude” sobre o território perante a dragagem de 23.000m³ de material sedimentar do leito do Rio e a extorsão de 9.000m² de margem de Rio para a construção de um aterro na marginal?

- Face a esta classificação e às perguntas aqui levantadas, é inegável o desrespeito total e absoluto deste projeto, nos seus moldes atuais, para com o Rio Douro, que promove deliberadamente e sem remorsos a usurpação de uma área considerável de margem limitativa do normal fluxo, da hidrodinâmica e da conectividade fluvial do Rio.

- A identificação do local do projeto “em zona exterior ao perímetro urbano, em zona não subordinada à classificação e qualificação do uso do solo em urbano ou rural” (pág. 11 do Resumo Não Técnico) não pode significar total alienação dos recursos ambientais, hídricos, territoriais e de biodiversidade do Rio Douro.

Assim, urge questionar:

- Foram estudadas aprofundadamente alternativas à construção da infraestrutura e do aterro marginal pensados para o Cais do Cavaco?

- Não existiriam outras alternativas viáveis à proposta apresentada que se efetivassem através da requalificação de infraestruturas já existentes — e, por isso, com menor grau de intervenção e impacto no leito do Rio?

- Que motivos justificam a alteração da estrutura e da localização inicialmente pensada para este terminal, conforme apresentada no website da Consulmar- Projetistas e Consultores, Lda., em janeiro de 2020?

- Juntando aos impactos sobre o leito do Rio, há ainda que considerar a própria alteração morfológica da margem esquerda do Douro, sobre a encosta histórica de Vila Nova de Gaia, onde se inserem espaços de caráter ambiental, paisagístico e cultural únicos e imensuráveis, como as quintas históricas da meia encosta.

E perante isto questionam:

- Pode o crescimento económico afirmar-se como argumento inabalável perante a desfiguração do património morfológico, ambiental, histórico e cultural das margens do Douro?

- Não deveria a proteção exigida pela UNESCO para as áreas limítrofes de sítios classificados como Património Cultural da Humanidade (como o Centro Histórico do Porto, Ponte Luiz I e Mosteiro da Serra do Pilar) salvaguardar as características centenárias daquela margem do Douro perante as obras propostas por este Projeto?
- O projeto o presente EIA, apresenta pouca consideração pelos impactos negativos, no dia-a-dia dos residentes nos edifícios próximos ao terminal fluvial, classificando-os apenas como “pouco significativos, e, portanto, com reduzido potencial para configurarem situações de desconforto ou perturbação ambiental”.
- Como temos vindo a referir, numa tentativa de descredibilizar a opinião dos moradores apenas releva os efeitos do terminal sobre o acesso visual dos moradores do Edifício Destilaria Residence ao Rio Douro e à margem do Porto, e nessa medida não podemos deixar de notar uma lacuna incontornável ao deixar sem resposta perguntas como:
 - De que forma será acautelado o aumento exponencial de tráfego rodoviário decorrente da passagem de autocarros turísticos, camiões cisterna para recolha de resíduos e abastecimento, veículos ligeiros de mercadorias para abastecimento do terminal e veículos ligeiros de passageiros para deslocações de staff?
 - Como serão minimizados os impactos de ruído fora do horário das 8h as 20h salvaguardado pelo Regulamento Geral do Ruído perante a integração e a utilização de “um restaurante, no piso superior, que se admite vir a funcionar durante todo o ano”.
 - O que leva a APDL a considerar uma estrutura fluvial de 10m como de baixa altura”.
 - A APDL considerou o efeito cumulativo de todos os impactos relacionados com os aumentos da poluição do ar e da produção de resíduos, as alterações à circulação rodoviária, a redução do número de locais de estacionamento automóvel e a perda do acesso visual dos moradores ao Douro no dia-a-dia e na qualidade de vida dos moradores das zonas envolventes?
 - A APDL ponderou a existência de alternativas que permitissem alcançar os objetivos do projeto sem o impacto negativo excessivo e permanente na qualidade de vida dos moradores?
- A ausência de respostas a estas questões, a que se soma o facto de a APDL, através da Consulmar, só ter contactado os moradores do Edifício Destilaria Residence mais de 2 anos depois do início do estudo do projeto, a 17 de agosto de 2022, sugere que houve um alheamento da sociedade civil e das preocupações dos moradores ao longo de todo este processo.
- Neste sentido e em representação, de todos os 80 moradores do Edifício Destilaria Residence, requerem que as autoridades competentes tomem em consideração as todas as questões aqui levantadas, só assim se cumprindo os mandamentos legais.
- Há soluções e alterações que podem e devem reduzir ou até eliminar todos estes impactos e que não foram considerados, quando deveriam ter sido.
- Fica patente que, todos estes erros e omissões evidencia uma clara violação e incumprimento do disposto no Decreto-Lei n.º 151- B/2013, por não apresentar um estudo completo e rigoroso dos impactos ambientais e sociais da implementação do terminal nos moldes projetados, estando igualmente em falta, a respetiva análise de risco e eventuais medidas de mitigação.

Face aos factos apresentados e demonstrados, e pelo claro incumprimento do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, reclama a rejeição e a não aprovação do Estudo de Impacto Ambiental do projeto do Terminal de Embarcações Marítimo-Turísticas, por parte da Agência Portuguesa do Ambiente, tal como foi apresentado, com a eventual exigência de revisão da análise dos riscos aqui evidenciados.

Manifesta, ainda, a sua expressa e veemente oposição à construção do terminal no local projetado, e se requer a realização de estudos complementares, com o propósito de se lograr obter uma alteração do projeto, de modo a minimizar os impactos negativos acima elencados.

A Associação Nacional da Pequena Pesca do Cerco manifesta-se contra o projeto e referindo que o acréscimo da navegação por parte das embarcações marítimo turístico irá afetar o ecossistema marinho e a fauna no Rio Douro, provocando a desaparecimento ou quase a extinção de algumas espécies, como é o caso da lampreia entre outras.

O projeto irá trazer aos armadores da pequena pesca local limitação na sua atividade ou terão consequentemente os seus rendimentos reduzidos.

Recordam, também, que anualmente a DGRM licencia um número significativo de embarcações da pequena pesca, para o exercício da atividade profissional em águas interiores (Rio Douro), pelo que estas serão seriamente afetadas pela construção que este Terminal de Navios implicará. Foi também referido pelos associados da pequena pesca profissional que não compreendem o sentido deste projeto, uma vez que consideram-no ambientalmente inapropriado e desajustado com a realidade local, tendo em conta os débeis acessos da rede rodoviária existente, considerando que o aumento significativo da afluência de pessoas, que irá atrair este Terminal de Navios, poderá provocar o “caos” nas comunidades vizinhas, como é o caso da freguesia piscatória de São Pedro da Afurada.

Por ultimo foi também registado o desagrado da comunidade piscatória local, sobre a pretensão da APDL, enquanto entidade responsável pelo domínio marítimo no Rio Douro, para realizar um investimento tão elevado dedicado em exclusivo às embarcações marítimo turística, quando uma vez mais a pesca profissional existente, enquanto comunidade vizinha, e cujo cariz social e histórico é indiscutível, como é o caso da freguesia de São Pedro da Afurada, é esquecido.

A Direção têm vindo constantemente, desde há cerca de 2 anos, a solicitar junto da APDL e da Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia, a intervenção para a conservação das infraestruturas (dragagens da bacia do porto, a reparação das escadas de acesso ao cais e a requalificação dos espaços dentro do Porto de Pesca, que atualmente se encontram sem qualquer manutenção há anos, sendo este porto de pesca diariamente utilizado por dezenas de embarcações da pesca profissional, pondo em risco as suas tripulações que nele exercem a atividade.

Solicitam, assim, às entidades locais responsáveis pela discussão e análise deste projeto, bem como as entidade promotoras, o especial cuidado na avaliação dos impactos que a instalação deste projeto trará para as comunidades locais, ficando ao dispor para prestar mais esclarecimentos caso seja necessários.

OnGaia – Associação de Defesa do Ambiente manifesta a sua opinião e chamam a atenção para os danos ambientais e arqueológicos que serão provocados pela eventual construção de um terminal de embarcações marítimo-turísticas (TEMT) que se pretende construir no “Cais do Cavaco”, considerando o que de seguida se expõe.

As estruturas náuticas, principalmente marinas, são normalmente instaladas em ambientes de água calma. Por isso, é inadequada a convivência de marina e cais e a instalação desta estrutura na localização proposta, dada a intensa circulação de embarcações, sobretudo durante o verão, e todas as alterações que decorrem da instalação e operação dessas estruturas, como poluição química, visual, luminosa e sonora, além do risco de acidentes, a alteração da hidrodinâmica e dos processos sedimentares.

Acresce que a instalação de estruturas de apoio náutico pode causar os impactos adiante indicados, os quais não podem, na sua totalidade, ser integralmente prevenidos.

Comprometimento da qualidade das águas, com diminuição da concentração de oxigénio dissolvido na coluna d'água; acumulação de poluentes no substrato; aumento da turbidez e da concentração de poluentes (hidrocarbonetos, metais pesados e solventes); acumulação de lixo nas margens e no substrato; aumento da concentração de nitrogénio, fósforo e coliformes fecais e da incidência de macrófitas aquáticas. Estas organizações de recreação e lazer são responsáveis por inúmeras transformações nas margens de rios e estuários, tornando mais intenso o comprometimento da qualidade das águas, com a consequente poluição hídrica do rio entre outros danos ambientais causados pelas atividades de turismo e recreação. O lançamento de esgotos, a geração de resíduos e gases pelas embarcações, a ineficiência ou falta de recolha de lixo e a falta de orientação dos próprios utilizadores agrava ainda mais a situação.

Promoção de poluição visual através das diversas estruturas e das modificações na paisagem, designadamente através da redução do canal fluvial, criação de aterro marginal sobre o rio e construção de rampas artificiais, muros de contenção e atracadouros. Além disso, as instalações náuticas em geral, assim como as marinas de água doce e salgada, possuem instalações na água e para apoio em terra, como é o caso do edifício do terminal a construir com 180 metros de comprimento por 27 de largura e dois pisos de altura, com 4 pontos de acostagem para acolher quatro navios-hotel, com 80 metros de comprimento, mais um navio "extra" para efeitos de manutenção, cargas ou outros no posto interior, além de 55 embarcações de recreio náutico.

Alteração física do ambiente com a construção de uma plataforma de cais, com 343 metros de extensão, um edifício com largura de 35 metros, comprimento de 205 metros e uma altura de 10 metros, num total de 6200 m² causando barreira para circulação hidrodinâmica e de transporte de sedimentos, pode causar um assoreamento do rio em alguns locais, entre outras mudanças morfológicas.

Aumento da poluição química. As marinas provocam inúmeros danos ambientais pela poluição gerada com a lavagem e manutenção impróprias das embarcações e serviços auxiliares, como manutenção, pintura, com produção de resíduos sólidos, libertação de efluentes líquidos e movimentação de veículos pesados. A manutenção pode envolver raspagem, pintura de casco com tinta anticrustrante, marcenaria, manutenção de motores e laminação, com libertação de óleos e graxas, solventes, tintas, resinas, produtos de limpeza. Além disso, a circulação de embarcações em espaços restritos, com rios, está associada à criação de "manchas órfãs", pelo bombeamento de água oleosa, lavagem de barcos, manutenção em motores e libertação de combustíveis durante o abastecimento.

Aumento da poluição de resíduos sólidos, largados propositadamente ou não no rio pelos utilizadores e funcionários dos espaços envolventes à marina/cais de atracagem, bem como pelos passageiros das embarcações

Poluição luminosa, as marinas ficam iluminadas no período noturno e a poluição luminosa é comprovadamente responsável pela atração e propagação de insetos que podem causar problemas de saúde pública.

Aumento do risco de espécies exóticas se fixarem nas estruturas artificiais, especialmente em ambientes onde não deveriam existir tais estruturas, como é o caso.

Aumento da poluição sonora, tanto em terra, quanto no rio, devido às obras de instalação e manutenção e ao trânsito de embarcações, bem como à maior circulação de pessoas no local. Como se sabe, ainda que não existam espécies com proteção prioritárias, há uma relação negativa entre o ruído e a densidade de aves. Além disso, os veículos compactam a areia de forma similar a um pavimento do tipo macadame, interferindo nas trocas de ar e água (condutividade hidráulica) entre os interstícios dos sedimentos, criando condições anaeróbicas que impedem os moluscos bivalves de procurarem nutrientes, condenando-os à morte.

Além destas preocupações ambientais, concordamos com as preocupações arqueológicas referidas no próprio estudo de impacto ambiental, encomendado pela APDLVC, uma vez que estas ações *"poderão ter um efeito negativo em eventual património que se mantenha conservado no interior de depósitos sedimentares presentes na área do projeto ou afetar direta e irreversivelmente elementos presentes em área de incidência direta"*.

Pelo exposto, são contra a construção do TEMT no Cais do Cavaco, considerando os impactos decorre decorrentes da instalação de mais uma estrutura náutica no tramo terminal do Rio Douro.

FAPAS - Associação Portuguesa para a Conservação da Biodiversidade discorda do projeto “Adaptação do Cais do Cavaco para Embarcações Marítimo-Turísticas” pelos seguintes motivos de ordem ambiental:

- a) Cria um estreitamento na secção do Rio Douro que, a somar a outros já criados, pode ter um impacto não desprezível em situação de cheia do rio.
- b) Descaracteriza a margem e tem grande impacto paisagístico.

Manifestaram-se no âmbito deste Projeto sendo que 120 Cidadãos:

- 4 Cidadãos mostram a sua concordância.
- 104 Cidadãos manifestam a sua discordância.
- 12 Cidadãos fazem algumas sugestões, comentários e questões sobre o projeto em avaliação.

Cidadãos que concordam com o projeto mencionam:

- Por outros projetos da autoria do Arquiteto Siza Vieira, acreditam que esta obra ficará bem integrada na paisagem e, consequentemente, sem grande prejuízo para o ambiente.

Cidadãos que discordam do Projeto referem:

- Agressão visual, ambiental e perda de qualidade de vida.
- Propõe localização alternativa na margem entre o Freixo e a Barragem de Crestuma
- Afetação da orla do rio. Impactes positivos no comércio mas afetação excessiva da paisagem.
- Impacto profundamente negativo que tem na vida dos moradores do Cais do Cavaco.
- Local inadequado. A Rua Cais do Cavaco é estreita, poucos lugares para estacionamento, o trânsito será caótico e vai desfigurar a margem do Douro, contribuindo para alteração absurda da tranquilidade e beleza que o local sempre teve.
- Investimento público apenas vocacionado para o turismo não tendo em conta o bem-estar dos residentes. Retira seguramente qualidade de vida aos locais.
- O local escolhido face às condicionantes da envolvente, nomeadamente ao nível da mobilidade possível, não parece ser o mais adequado, já que a montante da ponte de D. Luís I ou da de S. João, mas sobretudo entre esta última e a ponte do Freixo – Cais de Quebrantões, por ex. - há locais, menos urbanos, que poderiam vir a ser requalificados para este fim. Sem o impacto visual, paisagístico e de mobilidade que esta infraestrutura para de navios-hotel vai inevitavelmente trazer.
- Cria um estreitamento na secção do Rio Douro que, a somar a outros já criados, pode ter um impacto não desprezível em situação de cheia do rio. Descaracteriza a margem e tem grande impacto paisagístico.
- Um projeto de turismo de massas descontrolado, sem considerar as preocupações das associações ambientais e da população local. Impactos, decorrentes da construção da estrutura de 6.200m² e 10m de altura diretamente sobre o Douro, é ainda importante alertar para a desfiguração da margem do Douro, sobre a encosta histórica de Vila Nova de Gaia, numa zona classificada como Património Mundial da Humanidade e parte integrante do Centro Histórico de Vila Nova de Gaia.

- Esta construção apenas serve interesses económicos particulares e em nada vem enaltecer a margem do rio e o próprio rio Douro.
- As questões ambientais são nos relatórios divulgados colocadas de parte, focando-se apenas na satisfação dos interesses que o turismo tem. As cidades de Porto e Gaia nada têm a ganhar.
- Num curso tão grande do rio, certamente esta construção poderia ter lugar noutro local cujo impacto visual não afetasse tanto os moradores das duas cidades e o património que é classificado pela UNESCO.
- O projeto em análise vem desvirtuar este troço da marginal do Rio Douro. Enquanto morador e proprietário de uma fração no edifício destilaria, antevejo a desvalorização do meu imóvel, quer com as obras, quer com a operação depois instalada. Toda a amplitude e desafio do edifício destilaria, que é de interesse municipal, ficam comprometidas. O empreendimento está inserido em Área Crítica de Recuperação e Reconversão Urbanística, o qual foi objeto de obras que integram o conceito de reabilitação urbanística, levando à recuperação de um edifício histórico e marco da cidade de Vila Nova de Gaia. Não se entende como pretendem desenvolver um projeto desta envergadura em frente a um edifício residencial.
- Irão criar um novo cais de Gaia. Com todos os problemas que a este estão associados: - Desaparecimento de residentes; - Aumento da poluição na margem e nas águas do rio; - Criação de espaços virados exclusivamente para o turismo e que em nada pensam nos residentes das margens.
- Nos documentos disponibilizados falam dos projetos envolventes como sendo a nova ponte do metro e um edifício residencial. A construção deste edifício ainda não foi iniciada. Porque não colocam a Gare em frente a esse terreno? Porque não é explorada uma zona do rio, com acessos, mas sem ter edifícios habitacionais a serem prejudicados.
- O projeto estende-se na margem esquerda do rio Douro, numa zona bastante estreita e apertada do rio e numa curva em que há uma pressão hídrica considerável quanto há corrente do mesmo; - O edifício que vejo no projeto, parece-me substancialmente alto (mais de 3 andares) ao longo de uma distância enorme; - está em zona tomada ao rio e com dezenas de estacas; - a área tomada é sobredimensionada obrigando a aterros neste local do leito do rio; - sem perspetiva real, parece-me existir falta de equilíbrio ambiental e paisagístico, bem como geração de dificuldades à navegação tendo em conta a largura do rio. Tenho conhecimento que o Sport Club do Porto tem alternativas muito interessantes, e já submetidas à A.P.D.L. - Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, SA, passíveis de alocar serviços idênticos àqueles que este projeto se apresenta, agora a propor.
- Existem áreas a nascente de Gaia ou Gondomar que deveriam receber este projeto promovendo o desenvolvimento das mesmas, em vez da zona ribeirinha central entre Porto e Gaia já sobrecarregada em termos de movimento, poluição causada por estes navios, e a má visão estética que provocam na paisagem. Sua permanência nestas zonas deveria mesmo ser proibida.
- Uma obra perfeitamente desnecessária que em tudo irá contribuir para a destruição da reserva natural que existe tão próxima. Uma obra que em nada contribui para a criação de uma cidade mais bonita, mais limpa! Menos turística
- A APDL não pode apropriar-se daquilo que é de todos. Interrompendo a relação das duas cidades com o rio Douro. Numa altura em que sustentabilidade é a palavra de ordem, usufruir da Natureza é o mote da sociedade, e preservar ecossistemas é fazer o bem comum, parece-me absurda esta construção.

- Vejo com alguma reserva que, sendo o Rio Douro sujeito a cheias, com alguma frequência, se reduza em quase um terço a sua largura neste troço. Temo que possa vir a agravar as situações a montante. Vejo também com alguma reserva, a colocação do novo edifício, mesmo em paralelo com o edifício habitacional existente a sul, prejudicando-lhe o usufruto da vista sobre o rio. A ocupação, ainda que pela APDL, entidade com direitos especiais, visa satisfazer interesses privados, os dos operadores dos cruzeiros do Douro, também o turismo em geral é certo. Não entendo que estes se devam sobrepor aos direitos, igualmente privados, do usufruto da vista do rio, sendo que genericamente a ocupação das margens de rios e mar é, no nosso país, domínio público e não privado. Numa visão que reconheço simplista e não estudada, a deslocação do edifício novo para ponte, em frente a um terreno vago de construções, ultrapassaria ou atenuaria significativamente essa situação.
- Retirar um bem de todos (paisagem/zona ribeirinha) em benefício do turismo. Zonas como Oliveira do Douro ou Avintes, ou entre a ponte D Luís e Ponte D Maria (que terá novas acessibilidades com a ponte do TGV) serão zonas menos perturbadoras para o bem de todos. Como impacte negativo permanente identifica-se a afetação da tomada de vistas sobre o rio a partir do edifício residencial situado na alameda do Terminal, envolvendo cerca de três dezenas de apartamentos." Os únicos beneficiados são os turistas! Não se vislumbra qualquer benefício para a economia da zona considerando que na área envolvente não existe qualquer tipo de comércio, sendo apenas zona residencial. Aliás, estes turistas são transportados diretamente do hotel para os próprios navios. O único impacto económico é nas empresas dos navios. A comodidade dos turistas não pode prevalecer perante a comodidade da população.
- O aumento das embarcações marítimo turístico no Rio Douro terá a médio prazo um impacto muito negativo na fauna piscícola existente, o aumento da poluição provocará uma diminuição da qualidade da água. Em vez de se potenciar a atividade marítimo turística devia se reduzir esta atividade, pois ninguém visita, cidades sujas e poluídas, a médio e longo prazo, vamos ter o rio cheio de estruturas abandonadas e degradadas, pois os operadores turísticos só se preocupam com o lucro, quando deixa de ser rentável, muda-se de atividade.
- A saturação turística no Porto e Gaia está no limite.
- Na foz acumulam-se muitos nutrientes transportados pelo rio, tornando-se este local palco de imensa atividade biológica, servindo de "casa de abrigo" a numerosas espécies animais e vegetais. No caso do estuário do Douro ocorrem fenómenos típicos destas áreas, uma vez que os estuários são massas de água semifechadas em zonas costeiras, onde a água doce e salgada se misturam, quase sempre na boca de rios e sob a influência das marés. Geralmente associam-se-lhe zonas húmidas, sapais ou juncais contíguos. Estes locais apresentam uma produtividade primária muito elevada. Sendo habitat para numerosas espécies de organismos marinhos, principalmente juvenis, estes refugiam-se nestas águas. São igualmente redutos de reprodução e de alimentação de muitas espécies de animais, destacando-se a sua importância para as aves migratórias. Com a destruição ou aumento de pressão desta imensa infraestrutura, as aves irão afastar-se. Quem irá substituir estes animais que ganharam asas muito antes que nós? O bom senso costuma pôr em causa a importância um projeto com elevado grau de impacto ambiental, como é o caso. Em certa medida, e para o desenvolvimento das regiões e do Homem enquanto sociedade, os valores económicos falam mais alto. É natural que a Natureza se adapte. O que não é natural é havendo alternativas, a APDL e a Câmara Municipal de Gaia mantenham um duvidoso interesse com consequência irresponsável na construção do projeto q Uma terminal de cruzeiros que não leva em conta o mínimo de estudos precisos sobre as alterações climáticas no curso do rio Douro que, sem dúvida, o afetarão e as espécies que o habitam. As ameaças às aves do Douro são eminentes.

- Porque não foram tidas em conta outras opções que existem com maior viabilidade e menor risco ambiental
- O título “adaptação” do Cais do Cavaco só por si induz uma intervenção sem grande impacto na paisagem dado que referido Cais existente é uma estrutura metálica nada impactante. É um simples pontão. A proposta é, contudo, extremamente impactante. Cria uma barreira contínua, com cércea de mais de 6 metros, (2pisos) numa extensão de mais de 300 metros entre a via marginal e o Rio Douro. Se o programa implica áreas cobertas de apoio ao cais, tão complexas, esta infraestrutura nunca deverá ser localizada num espaço tão sensível do ponto de vista paisagístico. Ou é uma estrutura ligeira como o pontão existente ou deve ser escolhido outro local para a construção de uma infraestrutura com um programa funcional complexo, talvez a montante da Ponte do Infante.
- Não discuto a qualidade arquitetónica “de per si” mas tão simplesmente a sua envolvente. Aquilo que me ensinaram, e bem, é que a intervenção tem que ser determinado pelo lugar. Por favor, não destruam a paisagem do Rio Douro. Esta constitui um património único e inestimável. Nenhuma atividade económica tem uma importância que lhe sobreponha. Muito menos a atividade do turismo que morrerá no dia em que este património estiver deteriorado
- Projeto não integrado a paisagem histórico na envolvente. Grande prejuízo ao ambiente, principalmente ao rio. Vias de acesso não comportam o fluxo planeado para o empreendimento. Ruído excessivo que afetará a qualidade de vida dos que ali residem. Poluição sonora e visual. Empreendimento nitidamente feito só para atender interesses económicos não privilegiando em nada a qualidade de vida dos que já ali habitam. Somente atenderá ao novo empreendimento imobiliário, de cunho turístico, bem como haverá uma marina para esse empreendimento. Projeto não beneficia aos moradores nem as habitações já existentes, somente aos turistas; pois piora o ambiente, o ar, a vida dos que ali habitam.
- A construção do mesmo não só irá causar danos irreversíveis nas margens do rio, como irá perturbar significativamente os residentes da própria zona. É um projeto que não se justifica, dado que já existe uma marina a cerca de 1Km de distância deste local.

Cidadãos que fazem algumas sugestões, comentários e questões sobre o projeto em avaliação:

- O novo cais deverá ser construído em localização situada mais a Norte, em malha urbana menos densa. Em alternativa, poder-se-ia pensar no alargamento do atual cais existente na Afurada, localizado após a Ponte da Arrábida, no sentido da Foz do Douro.
- Deverá ser deslocado para montante, areinho, ponte S João.
- Serão considerados acessos e possibilidade de embarcar/desembarcar bicicletas?
- Optar pela alternativa avintense, proposta pelo Professor Catedrático da Universidade do Porto Rio Fernandes, uma vez que a zona prevista na proposta atual, já é muito procurada. Assim, cria-se uma oportunidade para desenvolver Avintes (quer a nível de empregos, transportes e património), retirando pressão sobre Santa Marinha e São Pedro da Afurada. O projeto do cais deve estar em coordenação com o Anfíbio previsto para fazer a ligação fluvial Crestuma - Centro Histórico de Gaia. O projeto arquitetónico do cais deve estar em conformidade com a arquitetura típica avintense.

- O local escolhido para o projeto não é adequado. Prejudica a paisagem urbana e agrava as consequências das cheias do Douro a montante do Terminal, ou seja, a zona histórica do Porto, devido ao estrangulamento do leito do rio que origina. A cheia de 1909 certamente teria como consequência o colapso do tabuleiro inferior da ponte Luís I. Pergunta: se não seria vantajoso deslocar o terminal para montante das pontes existentes, para local menos sensível?
- A sua melhor localização será a nascente, eventualmente em Quebrantões onde já existe um pequeno cais e numa zona mais calma onde não falta espaço para manobras quer das embarcações de maior porte quer de veículos como autocarros turísticos. Ficaria desse modo reservado o cais de Gaia e da Ribeira do Porto para pequenas e vernaculares embarcações
- Deixo a sugestão de que poderia ser realizado como medida complementar, um estudo a nível geológico, para verificar se determinados trabalhos a realizar, não provocam erosões rápidas nas terras e areais das águas uma vez que a movimentação de máquinas pesadas com a movimentação e as vibrações produzidas são potenciais causas de erosões rápidas nos solos e subsolos.
- Qual carga máxima que o estuário do Douro aguenta? Qual o impacto na qualidade da água e no desgaste das margens vai ter o projeto? Qual o destino dos efluentes dos barcos hotel? Qual o impacto do pleno funcionamento do projeto na rede viária? Qual o impacto em termos de emissões e onde se faz a sua neutralidade? Questões essenciais para a aprovação do estudo de impacto ambiental.
- Que os trabalhos não sejam realizados a partir das 7h da manhã, mas sim às 8h, respeitando a Lei Especial do Ruído na sua generalidade, para descanso dos habitantes nas redondezas, que vão ter perturbações na sua vida e no seu ciclo de sono, cerca de dois anos.
- Que sejam mais específicos quanto aos danos causados em caso de derrame de combustível para as águas do rio Douro, uma vez que o aumento de navios a circular, aumenta este risco de derrame. Referem que deverá ser feita a recolha de imediato, no entanto não evidenciam qual seria o impacto nas espécies aquáticas e nas espécies terrestres que se alimentam no rio. Esta avaliação penso ser ainda de importância mais acrescida, uma vez que, existe na direção para onde corre o rio (mar), uma Área Protegida que é a "Reserva Natural Local do Estuário do Douro".
- Que acrescentem ao projeto medidas compensatórias dos impactes ambientais que vão causar com este projeto. Enumeram várias medidas mitigadoras para diminuição dos impactes, mas no vosso projeto não existe nenhuma medida compensatória pelos danos causados ao ambiente, como por exemplo, implementar algum tipo de projeto na Reserva Natural, para conservação das espécies e aumento do número de exemplares ou por exemplo campanhas de limpeza do fundo do Rio.
- Qual carga máxima que o estuário do Douro aguenta? Qual o impacto na qualidade da água e no desgaste das margens vai ter o projeto? Qual o destino dos efluentes dos barcos hotel? Qual o impacto do pleno funcionamento do projeto na rede viária? Qual o impacto em termos de emissões e onde se faz a sua neutralidade? Questões essenciais para a aprovação do estudo de impacto ambiental.

ANEXO I

Questões Consulta Pública - justificação do projeto, localização do novo cais e terminal e alternativas possíveis, aos impactes negativos associados aos diversos fatores ambientais

Justificação do projeto:

Sendo um projeto tão necessário e dinamizador da navegabilidade do Rio Douro, como um verdadeiro empreendimento público também com consequências locais e temporais desajustadas à realidade ribeirinha, com incidência na crescente e preocupante transformação urbana e paisagística que a margem sul tem e está a patentear.

Estima-se que o tráfego de navios-hotel, segundo dados da APDL, deverá aumentar até às 37 embarcações em 2035 (partindo de 25, em 2019), o que significa um aumento do número total de passageiros de 99.574 (em 2019) para 125.500.

Esta tendência contradiz a justificação deste projeto, o de aliviar as pressões sobre o Cais de Gaia, preconizando-se, com a construção deste terminal, o aumento da circulação de navios-hotel no Douro.

O projeto foi justificado pela *"inadequação do Cais de Gaia para gerir o fluxo de passageiros, veículos e agentes diversos envolvidos nos cruzeiros fluviais em navios-hotel", "em pleno centro histórico da cidade de VN de Gaia", "Urge assim encontrar uma solução que permita transferir o cais-base dos navios-hotel do Cais de Gaia para local alternativo, de preferência anteriormente afeto ao uso portuário"*.

Não podem deixar de criticar que o Cais de Gaia se mantenha *"com capacidade para em períodos de pico da procura funcionar pontualmente como cais de apoio aos navios-hotel, complementando o Terminal da zona do Cais do Cavaco"*. Este argumento contradiz a premissa referida, contradição que parece grave.

Eliminar a intrusão visual que constitui a presença de navios-hotel no cais que existe no lado sul do Centro Histórico de Porto/Gaia, junto ao antigo Convento de Corpus Christi, é seguramente uma boa ideia. Tanto mais que a parede de navios impede a vista sobre o rio e da cidade do Porto desde os imóveis que a APDL fez construir, os quais estão ocupados predominantemente por restaurantes, verificando-se que a vista para navios conflitua com a sua viabilidade económica.

Além disso, trata-se de uma área inserida na Zona Especial de Proteção do Centro Histórico do Porto, Ponte Luís I e Mosteiro de Serra do Pilar. Todavia, retirar as embarcações do Cais da Gaia para o Cais do Cavaco levanta pelo menos duas questões.

- Uma é de saber se, face ao crescimento da procura, o Cais do Cavaco (com 4 lugares) acolherá todos os navios que estão em Gaia mais os que resultam do crescimento da procura. A não ser assim, como parece ser o caso, nada é dito sobre o lugar onde será o outro cais que acolherá o excedente. O qual, a não existir, não evitará que o cais de Gaia continue afinal a operar, como de resto se admite no relatório síntese do Estudo de Impacte Ambiental.

- A necessidade de construção de um novo cais fica por demonstrar.

- São precisos mais navios-hotel no Douro? Porquê? Até que quantidade? Quais as vantagens e desvantagens do seu aumento? Quem beneficia? Foi equacionada a possibilidade de existirem paragens por um tempo máximo, evitando-se estacionamentos prolongados de embarcações?
- A substituição do cais de Gaia não é realista. Se a oferta aumenta, como pode a mera substituição de um cais responder-lhe?
- A escolha do lugar não é devidamente fundamentada. Trata-se de uma escolha casuística, sem qualquer suporte de natureza estratégica à escala do rio Douro. E quais os outros lugares alternativos?
- Afinal para que serve / a quem serve este cais?

Localização do projeto

Importaria saber se a solução por um cais no local conhecido por Cais do Cavaco é boa solução, designadamente do ponto de vista urbanístico, ambiental e paisagístico.

Acontece que o lugar escolhido está no interior da Zona Especial de Proteção (ZEP) do Centro Histórico do Porto, Ponte Luís I e Mosteiro da Serra do Pilar, resultante da inscrição do Centro Histórico do Porto na Lista do Patrimônio da Humanidade da UNESCO e sua consequente classificação como monumento nacional. Portanto, a substituição do cais de Gaia — ou, mais provavelmente, a soma deste por mais um cais, o do Cavaco —, em nada beneficia a proteção do bem Patrimônio da Humanidade, sendo obviamente passível de contestação a perturbação que é introduzida na ZEP.

Julgam que o novo Terminal no “Cais do Cavaco”, junto à via panorâmica, deve a sua localização não à estrutura da antiga ponte-cais desativada da Mobil, mas sim à existência da via de acesso principal ao local, Av. Mestre José Rodrigues, que por sua vez vai entroncar na Via Eng. Edgar Cardoso, que é uma das vias estruturantes da cidade e concelho de V.N. de Gaia, o terceiro mais populoso do país.

Acontece que a paisagem ribeirinha na margem sul onde se prevê esta infraestrutura de apoio ao transporte fluvial, em frente ao *Squarestone Atlantic Regeneration Lip*, “*Destilaria Residence*” com 45 apartamentos e nas proximidades do edifício “Cais do Cavaco” com 40, está a ser objeto de uma profunda modificação através de um conjunto de intervenções urbanísticas que estão a acontecer quase em simultâneo, nomeadamente o “*Alive Riverside*”, com a previsão de 126 apartamentos e o “*Gaia Hills*” com 256, no “Vale dos Amores” onde foi demolido o antigo palacete desenhado pelo arquiteto J. Pinto de Oliveira, ficando este último empreendimento praticamente no outro lado da rua do futuro terminal, logo mono e praticamente dependente da acessibilidade através da Av. Mestre José Rodrigues.

A nascente e sul temos a cidade de V. N. Gaia e a dimensão dos empreendimentos previstos que pretendem criar novos centros, “no centro”, enquanto a poente os empreendimentos imobiliários que não param de crescer ou surgir: a “cidade” os Jardins da Arrábida; os edifícios de escritórios; as grandes e várias superfícies comerciais; a Quinta Marques Gomes; S. Paio *Apartments*; Splendouro; Cais da Afurada; toda a área habitacional da designada “Seca do Bacalhau”, na foz do Douro, uma outra “cidade”...

Como vai ser realizada e em que termos a mobilidade entre isto tudo? Que infraestruturas há de suporte a esta realidade de transformação apressada?

O que se verifica é que para as consideráveis intervenções urbanísticas que se encontram previstas, não se vislumbra uma lógica apoiada numa estratégia de planeamento contínuo, para além de não estarem a ser acompanhadas e complementadas por acessibilidades locais e regionais compatíveis, quer para interior da cidade, quer na ligação mais a poente entre Gaia e o Porto que nada mais tem que a Ponte da Arrábida e a saturada e inqualificável VCI.

Como vai ser realizada a mobilidade e transportes entre e a partir de todos estes empreendimentos em terra, para além do vai e vem dos fluxos rodoviários turísticos face às claramente insuficientes infraestruturas criadas e previstas, atendendo ao atual e exponencial aumento de tráfego?

Consultado o PDM apenas se verificam pequenos e circunscritos segmentos de arruamentos locais, não se patenteando uma estratégia paralela e atempada da criação de infraestruturas compatíveis e de suporte a todo esse manancial construtivo e, sobretudo face à rapidez com que os vários empreendimentos estão a surgir.

Questionou-se no que se refere às Alternativas:

- Foram estudadas aprofundadamente alternativas à construção da infraestrutura e do aterro marginal pensados para o Cais do Cavaco?
- Não existiriam outras alternativas viáveis à proposta apresentada que se efetivassem através da requalificação de infraestruturas já existentes e, por isso, com menor grau de intervenção e impacto no leito do Rio?
- Que motivos justificam a alteração da estrutura e da localização inicialmente pensada para este terminal, conforme apresentada no website da CONSULMAR - Projetistas e Consultores, Lda., em janeiro de 2020?

A avaliação com ponderação de alternativas que poderiam reduzir significativamente o impacto ambiental - quer no impacto sobre a população e saúde humana, quer no património edificado e paisagístico, quer nas demais vertentes supra analisadas.

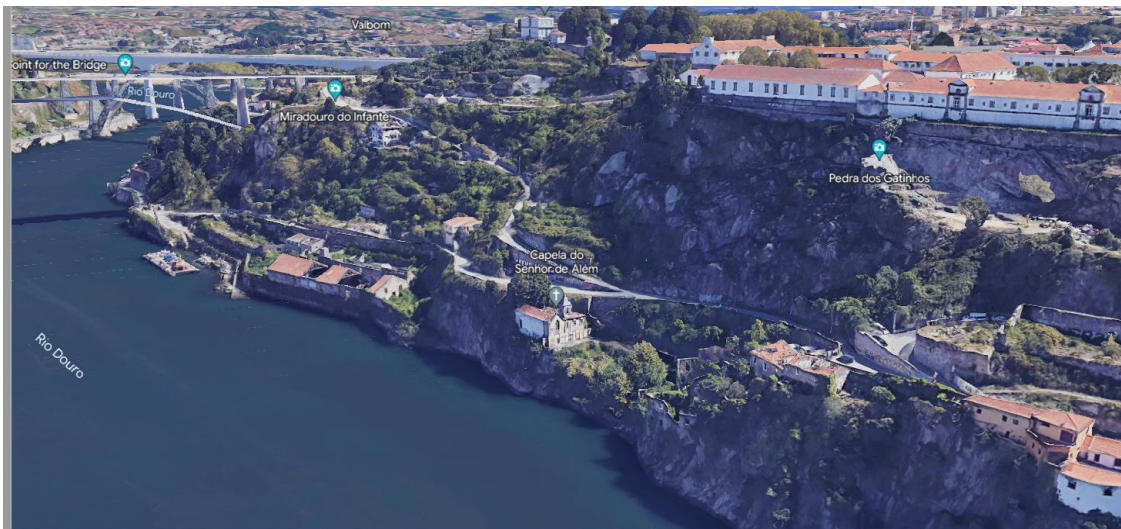
Não foram estudadas com não envolvimento prévio da comunidade na formulação de alternativas, face também à não apresentação prévia de alternativas à comunidade, pela entidade promotora do projeto.

Considera-se que na vasta marginal do rio Douro na cidade de Vila Nova de Gaia existem vários quilómetros livres de construção sem necessidade de avançar para dentro do leito do rio, sem construção residencial envolvente não prejudicando diretamente nenhum habitante, com bons acessos rodoviários e suporte de rede de transportes públicos, que na localização escolhida são inexistentes.

Foram propostas diversas alternativas de localização, em Vila Nova de Gaia e no Porto:

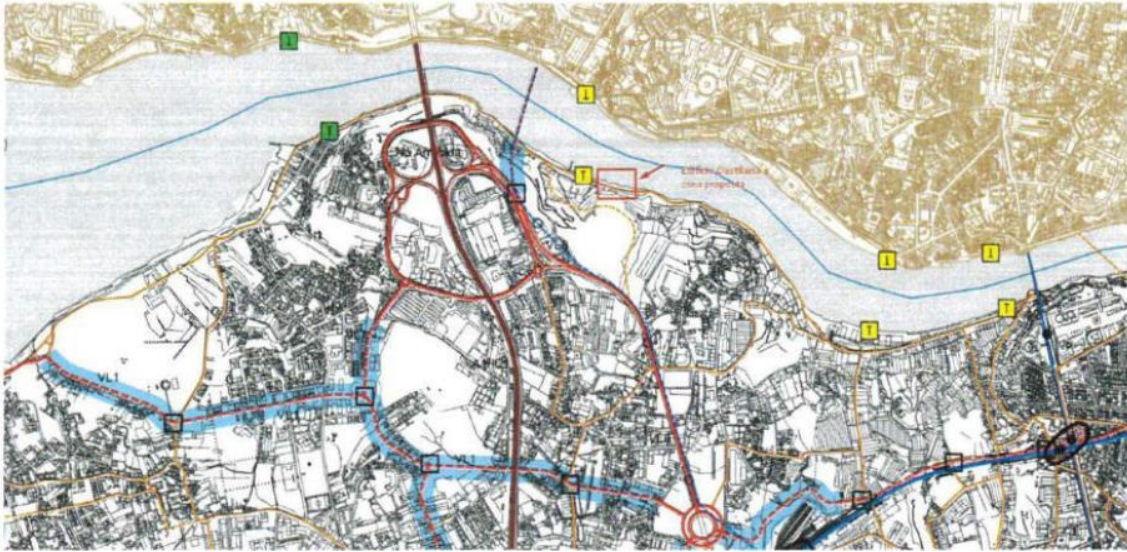
- Entre o Freixo e a barragem de Crestuma.
- Avintes - Optar pela alternativa avintense, proposta pelo Professor Catedrático da Universidade do Porto Rio Fernandes. Assim, cria-se uma oportunidade para desenvolver Avintes (quer a nível de empregos, transportes e património), retirando pressão sobre Santa Marinha e São Pedro da Afurada. O projeto do cais deve estar em coordenação com o Anfíbio previsto para fazer a ligação fluvial Crestuma - Centro Histórico de Gaia. O projeto arquitetónico do cais deve estar em conformidade com a arquitetura típica avintense.
- Deslocado para montante, Areinho, ponte S João
- Localização será a Nascente, eventualmente em Quebrantões onde já existe um pequeno cais e numa zona mais calma onde não falta espaço para manobras quer das embarcações de maior porte quer de veículos como autocarros turísticos. Ficaria desse modo reservado o cais de Gaia e da Ribeira do Porto para pequenas e vernaculares embarcações.
- Oliveira do Douro ou Avintes, ou entre a ponte D Luis e Ponte D Maria (que terá novas acessibilidades com a ponte do TGV).
- Cais de embarque no Areinho de Oliveira do Douro. Este cais tem espaço suficiente para receber as embarcações em apreço, bem como a possibilidade da aquisição das instalações da Quinta S. Salvador que tem um hotel, presentemente encerrado, e equipamentos vários para receber condignamente turistas.
- A montante da Ponte do Infante.
- A Este da ponte D. Luís, na zona imediatamente por baixo da Serra do Pilar, que, do lado de Gaia é basicamente uma zona de escarpa, sem qualquer interesse visual, sem moradores e, portanto, até a precisar de uma requalificação.
- Entre a Capela do Senhor de Além e a Ponte do Infante ou até onde já existe um pequeno cais, antes da Ponte de S. João. A distância poderia ser facilmente vencida com "shuttles", preferencialmente elétricos, (já existem muitas soluções no mercado). É certo que os quartos flutuantes não estariam (para já) numa zona tão "premium" quando os barcos estão estacionados, e que as receitas para as empresas operantes seriam provavelmente menores (embora o custo do aluguer do cais fosse também menor).

Nas figuras seguintes imagens desta proposta:



- Alargamento do atual cais existente na Afurada, localizado após a Ponte da Arrábida, no sentido da Foz do Douro.

Considerou-se que não foram apresentadas justificações para as duas soluções alternativas, assinaladas na imagem abaixo.



A primeira (assinalada com 1), próxima ao Cais de Gaia, onde se encontra neste momento toda a infraestrutura de suporte, numa zona muito mais turística e comercial e, note-se, com condicionantes idênticas às do Cais do Cavaco (zona histórica).

A segunda, considerando a marina da Afurada, já existente, com infraestrutura que certamente poderia ser expandida, muito provavelmente a um custo muito menor. Nesta segunda hipótese a proximidade ao estuário do Douro é certamente preocupante, mas a marina é atualmente utilizada pelos navios-cruzeiro, e em caso de derrame ou outro tipo de acidente a distância certamente não é suficiente para evitar impactes.

- Ouro - O Sport Club do Porto tem alternativas muito interessantes, e já submetidas à A.P.D.L. - Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, SA, passíveis de alocar serviços idênticos àqueles que este projeto se apresenta, agora a propor.
- Alfândega - O edifício da “Alfândega Nova” serviu nessas funções a vida e a economia da região portuense e do País ao longo de aproximadamente 120 anos, até 1987. Desde o início do Século XXI tem servido, enquanto Centro de Congressos. Já o mesmo não se pode afirmar da vasta zona de cais e aterro criados como apoio a toda a atividade ali desenvolvida, situados a sul-nascente dos edifícios. É hoje uma das zonas mais desqualificadas de toda a marginal duriense. Urge aí intervir urbanisticamente e esta pode ser uma grande oportunidade para o fazer.

Que melhor uso dar àquela zona do que devolver-lhe também intensa atividade náutica?

A proposta que de seguida se apresenta, com duas variantes (uma com criação de doca nova na área do aterro, reperfilamento de molhe e novo edifício de apoio e outra, idêntica, mas sem nova doca),

A inserção desta infraestrutura/equipamento no aterro sul nascente da Alfândega Nova possibilitaria a já referida qualificação urbanística de toda essa zona, mas, ao ser incompatível com o tráfego particular hoje presente na Rua Nova da Alfândega, tornaria evidente a necessidade de regular a sua utilização por esse tipo de tráfego, o que conjugado com o encerramento do tabuleiro inferior da Ponte D. Luís, transformaria toda esta zona numa área de excelente conforto pedonal, o que só podemos saudar, e não termos dúvidas de que acarretaria um ganho para todo o funcionamento das marginais urbanas do douro, numa e noutra margem.

Sobre o relacionamento entre o uso ora em avaliação e a utilização atual da “Alfândega Nova”, pensamos que ambos se podem complementar na perfeição, sendo que o novo edificado, ao possibilitar uma fruição mais aberta da paisagem, podendo integrar ao nível da cobertura espaços de esplanada consideráveis, com enfiamentos paisagísticos muito raros, poderá constituir uma mais-valia para todos os utilizadores e não apenas para aqueles que utilizarão o serviço de cruzeiros de longa duração.

A nova doca, a ser inserida, além de poder resultar cenograficamente muito bem, pela proximidade da água ao muro da Rua Nova da Alfândega, na vizinhança de S. Francisco, garantiria as funções de reparação/manutenção de um cruzeiro, os lugares de amarração de embarcações de menores dimensões, mas sobretudo possibilitaria a urgente dignificação, de que tanto carece, da presença da Marinha Portuguesa neste local., integrando o vergonhoso posto da Polícia Marítima hoje ali presente nos novos edifícios a erguer sobre o aterro. Considerem as imagens seguintes, como meros exercícios de viabilidade genérica da proposta.

Resumem-se, as diversas propostas alternativas, organizadas no sentido Crestuma – Foz.

Proposta de Alternativas de Localização:

- Entre o Freixo e a barragem de Crestuma.

Avintes:

- Optar pela alternativa avintense, proposta pelo Professor Catedrático da Universidade do Porto Rio Fernandes. Assim, cria-se uma oportunidade para desenvolver Avintes (quer a nível de empregos, transportes e património), retirando pressão sobre Santa Marinha e São Pedro da Afurada. O projeto do cais deve estar em coordenação com o Anfíbio previsto para fazer a ligação fluvial Crestuma - Centro Histórico de Gaia. O projeto arquitetónico do cais deve estar em conformidade com a arquitetura típica avintense.
- Deslocado para montante, Areinho, ponte S João
- Melhor localização será a Nascente, eventualmente em Quebrantões onde já existe um pequeno cais e numa zona mais calma onde não falta espaço para manobras quer das embarcações de maior porte quer de veículos como autocarros turísticos. Ficaria desse modo reservado o cais de Gaia e da Ribeira do Porto para pequenas e vernaculares embarcações.
- Zonas como Oliveira do Douro ou Avintes, ou entre a ponte D Luis e Ponte D Maria (que terá novas acessibilidades com a ponte do TGV).
- Cais de embarque no Areinho de Oliveira do Douro. Este cais tem espaço suficiente para receber as embarcações em apreço, bem como a possibilidade da aquisição das instalações da Quinta S. Salvador que tem um hotel, presentemente encerrado, e equipamentos vários para receber condignamente turistas.
- A montante da Ponte do Infante.
- A montante das pontes existentes
- Mais a Norte, em malha urbana menos densa.
- A Este da ponte D. Luís, na zona imediatamente por baixo da Serra do Pilar, que, do lado de Gaia, é basicamente uma zona de escarpa, sem qualquer interesse visual, sem moradores e, portanto, até a precisar de uma requalificação.

- Entre a Capela do Senhor de Além e a Ponte do Infante ou até onde já existe um pequeno cais, antes da Ponte de S. João. A distância poderia ser facilmente vencida com "*shuttles*", preferencialmente elétricos, (já existem muitas soluções no mercado). É certo que os quartos flutuantes não estariam (para já) numa zona tão "*premium*" quando os barcos estão estacionados, e que as receitas para as empresas operantes seriam provavelmente menores (embora o custo do aluguer do cais fosse também menor).

- Alargamento do atual cais existente na Afurada, localizado após a Ponte da Arrábida, no sentido da Foz do Douro.

- Ouro

O Sport Club do Porto tem alternativas muito interessantes, e já submetidas à A.P.D.L. - Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, SA, passíveis de alocar serviços idênticos àqueles que este projeto se apresenta, agora a propor.

- Alfândega

O edifício da "Alfândega Nova" serviu nessas funções a vida e a economia da região portuense e do País ao longo de aproximadamente 120 anos, até 1987. Desde o início do Século XXI tem servido, enquanto Centro de Congressos.

Já o mesmo não se pode afirmar da vasta zona de cais e aterro criados como apoio a toda a atividade ali desenvolvida, situados a sul-nascente dos edifícios. É hoje uma das zonas mais desqualificadas de toda a marginal duriense. Urge aí intervir urbanisticamente e esta pode ser uma grande oportunidade para o fazer.

Que melhor uso dar àquela zona do que devolver-lhe também intensa atividade náutica?

A proposta que de seguida se apresenta, com duas variantes (uma com criação de doca nova na área do aterro, reperfilamento de molhe e novo edifício de apoio e outra, idêntica, mas sem nova doca),

A inserção desta infraestrutura/equipamento no aterro sul nascente da Alfândega Nova possibilitaria a já referida qualificação urbanística de toda essa zona, mas, ao ser incompatível com o tráfego particular hoje presente na Rua Nova da Alfândega, tornaria evidente a necessidade de regular a sua utilização por esse tipo de tráfego, o que conjugado com o encerramento do tabuleiro inferior da Ponte D. Luís, transformaria toda esta zona numa área de excelente conforto pedonal, o que só podemos saudar, e não termos dúvidas de que acarretaria um ganho para todo o funcionamento das marginais urbanas do Douro, numa e noutra margem.

Sobre o relacionamento entre o uso ora em avaliação e a utilização atual da "Alfândega Nova", pensamos que ambos se podem complementar na perfeição, sendo que o novo edifício, ao possibilitar uma fruição mais aberta da paisagem, podendo integrar ao nível da cobertura espaços de esplanada consideráveis, com enfiamentos paisagísticos muito raros, poderá constituir uma mais-valia para todos os utilizadores e não apenas para aqueles que utilizarão o serviço de cruzeiros de longa duração.

A nova doca, a ser inserida, além de poder resultar cenograficamente muito bem, pela proximidade da água ao muro da Rua Nova da Alfândega, na vizinhança de S. Francisco, garantiria as funções de reparação/manutenção de um cruzeiro, os lugares de amarração de embarcações de menores dimensões, mas sobretudo possibilitaria a urgente dignificação, de que tanto carece, da presença da Marinha Portuguesa neste local., integrando o vergonhoso posto da Polícia Marítima hoje ali presente nos novos edifícios a erguer sobre o aterro. Considerem as imagens seguintes, como meros exercícios de viabilidade genérica da proposta.

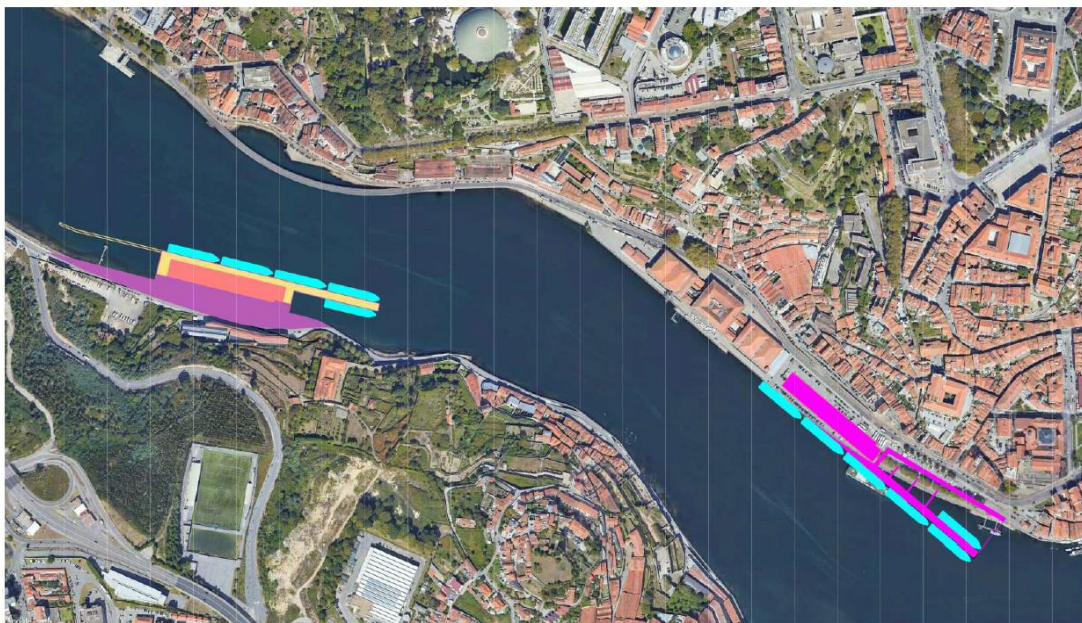


Fig. 1 – Transposição quase direta do projeto em avaliação para o aterro sul nascente da “Alfândega Nova”



Figura 2 – Variante 1 da Alternativa Proposta. Novo Edifício do Terminal e reperfilamento domolhe para cinco embarcações e expansão efêmera a mais quatro embarcações.



Figura 3 – Variante 2 da Alternativa Proposta. Novo Edifício do Terminal, reperfilamento do molhe, criação de extensão do molhe, abertura de nova doca. Capacidade para cinco mais uma para cinco embarcações e expansão efémera a mais quatro embarcações. Na pequena marina a criar na doca poderão ser ancoradas aproximadamente dois terços das embarcações propostas para a intervenção no Cais do Cavaco, acrescidas das embarcações da Polícia Marítima.

- Na vasta marginal do rio Douro na cidade de Vila Nova de Gaia existem vários quilómetros livres de construção sem necessidade de avançar para dentro do leito do rio, sem construção residencial envolvente não prejudicando diretamente nenhum habitante, com bons acessos rodoviários e suporte de rede de transportes públicos, que na localização escolhida são inexistentes.
- Localização do edifício do terminal junto da atual infraestrutura de apoio fluvial existente, e junto ao futuro parque rodoviário, e possíveis zonas de serviços, alternativa bastante para reduzir muitos dos inconvenientes.

Impactes

Ordenamento

Analisando o PDM constata-se que a zona proposta para o terminal está integrada nos seguintes ordenamentos:

- Área de reabilitação urbana do centro histórico
- Condicionante de recursos naturais
- Património Cultural
- Património Arqueológico
- Património Arquitetónico de Nível 1 - Proteção integral

De acordo com a planta de ordenamento, no domínio da Mobilidade e Transportes, está prevista para a área de projeto a instalação de uma infraestrutura de apoio ao **transporte fluvial**. Contudo a área demarcada no PDM não contempla a apresentada no estudo do terminal, apanhando, no máximo, ligeiramente o núcleo de recreio náutico.

Note-se ainda que a zona demarcada no PDM como prevista para projeto a instalação de uma infraestrutura de apoio ao transporte fluvial deveria estar uns 300 a 500 metros a jusante da atual proposta, sendo o bastante para já se situar fora da maioria destes ordenamentos, incluindo fora da zona de proteção especial.

Rio Douro

Projeto agora em processo de avaliação ambiental a ser concretizado provocará uma alteração muito significativa no troço final do Rio Douro, em contexto estuarino mas profundamente urbano, quer nas suas margens, quer no próprio rio.

Passado o trânsito frenético de cruzeiros e navios-hotel, quem vive no Porto e em Vila Nova de Gaia repara além da espuma e vê o seu Rio cada vez mais saturado de poluentes, de barcos e de construções.

Qual carga máxima que o estuário do Douro aguenta?

Discussão prévia regular a atividade turístico fluvial suportada nas embarcações de cruzeiro.

É conhecido o aumento da procura, assim como a resposta, traduzida em acréscimo de embarcações, a larga maioria a gasóleo, poluindo o rio de várias formas, por vezes com dificuldade em encontrar lugar de cais. Promovem vantagens (económicas, sobretudo) e conflitos diversos, como na preservação das margens, ou no uso do rio para a canoagem, por exemplo.

Numa altura em que se pretende realizar um terminal a substituir outro, importa saber-se qual o dispositivo que evita a interrupção do contínuo aumento do número de grandes embarcações presentes no Douro e qual o limite estabelecido, considerando com ponto de partida a triplicação do número de navios e a quintuplicação de passageiros.

Proliferação de estruturas portuárias injustificadas e desnecessárias no Rio.

Alterações na dinâmica fluvial devido à contribuição de sedimentos, alterações do equilíbrio hidráulico e estabilidade geomorfologia de encostas.

Construção de mais um obstáculo, que provocará estrangulamento, no tramo do Rio Douro, muito próximo do seu estuário.

Não se compreende que se proceda ao aterro de um rio, em pleno século XXI e em leito de cheia, nem que se proceda à construção de um edifício em cima do rio.

Sendo o Rio Douro sujeito a cheias, com alguma frequência, se reduza em quase um terço a sua largura neste troço.

Agrava as consequências das cheias do Douro a montante do Terminal, ou seja, a zona histórica do Porto, devido ao estrangulamento do leito do rio que origina.

O projeto estende-se na margem esquerda do rio Douro, numa zona bastante estreita e apertada do rio e numa curva em que há uma pressão hídrica considerável quanto à corrente do mesmo.

Com a construção de uma plataforma de cais, com 343 metros de extensão, um edifício com largura de 35 metros, comprimento de 205 metros e uma altura de 10 metros, num total de 6200 m² causando barreira para circulação hidrodinâmica e de transporte de sedimentos, pode causar um assoreamento do rio em alguns locais, entre outras mudanças morfológicas.

As estruturas náuticas, principalmente marinas, são normalmente instaladas em ambientes de água calma. Por isso, é inadequada a convivência de marina e cais e a instalação desta estrutura na localização proposta,

Estreitamento significativo da largura do leito do rio que a construção deste complexo vai implicar, que conjuntamente com o aumento do tráfego marítimo irá causar perturbações e acidentes.

Recursos Hídricos

As marinas provocam inúmeros danos ambientais pela poluição gerada com a lavagem e manutenção impróprias das embarcações e serviços auxiliares, como manutenção, pintura, com produção de resíduos sólidos, libertação de efluentes líquidos e movimentação de veículos pesados. A manutenção pode envolver raspagem, pintura de casco com tinta antincrustante, marcenaria, manutenção de motores e laminação, com libertação de óleos e graxas, solventes, tintas, resinas, produtos de limpeza. Além disso, a circulação de embarcações em espaços restritos, com rios, está associada à criação de “manchas órfãs”, pelo bombeamento de água oleosa, lavagem de barcos, manutenção em motores e libertação de combustíveis durante o abastecimento.

A instalação do cais vai potenciar a libertação de um vasto conjunto de poluentes, em particular compostos orgânicos de origem sintética; metais pesados e contaminação microbiológica em resultado da atividade humana e do movimento de embarcações. Todas estas agressões terão o potencial de desequilibrar ainda mais o ecossistema do estuário do rio Douro.

Impactos que decorrem da instalação e operação dessas estruturas, como poluição química, visual, luminosa e sonora, além do, a alteração da hidrodinâmica e dos processos sedimentares.

Contaminação das águas do rio Douro por despejo de substâncias inertes, tóxicas ou biodegradáveis.

Não foram tidos em conta descargas de lixo orgânico e material tóxico, emissões de gases poluentes existentes nos combustíveis usados, descarga de águas residuais e de lastro, uso de biocidas, distúrbio físico dos animais e colisão, são alguns dos impactos negativos da atividade da indústria, que não foram devidamente tidos em conta neste estudo,

Existência de descargas de águas de esgoto e outros resíduos, são causadoras de diversos problemas, que no caso do turismo fluvial do Douro, tem sido notícia, por se desconfiar que a perda de qualidade da água das praias fluviais do Douro poder estar associada a descargas ilegais feitas pelos navios-cruzeiro. Não ficam explícitas nos documentos submetidos as condições que irão assegurar uma recolha e tratamento adequado dos resíduos e uma frequência diária de “3 a 4 camiões-cisterna para recolha de águas residuais dos navios-hotel”.

Dada a idade avançada de uma parte considerável da frota (9 dos 25 navios-hotel que cruzam hoje o Douro foram construídos há 10 ou mais anos) e a preponderância do gasóleo enquanto método de propulsão (16 em 25 funcionam a gasóleo), torna-se importante questionar por que razão não foram apresentados cálculos e medidas de minimização dos riscos de derrame de combustíveis.

Eutrofização - Com diminuição da concentração de oxigénio dissolvido na coluna d’água; acumulação de poluentes no substrato; aumento da turbidez e da concentração de poluentes (hidrocarbonetos, metais pesados e solventes); acumulação de lixo nas margens e no substrato; aumento da concentração de nitrogénio, fósforo e coliformes fecais e da incidência de macrófitas aquáticas. Estas organizações de recreação e lazer são responsáveis por inúmeras transformações nas margens de rios e estuários, tornando mais intenso o comprometimento da qualidade das águas, com a consequente poluição hídrica do rio entre outros danos ambientais causados pelas atividades de turismo e recreação. O lançamento de esgotos, a geração de resíduos e gases pelas embarcações, a ineficiência ou falta de recolha de lixo e a falta de orientação dos próprios utilizadores agrava ainda mais a situação

Aumento da poluição de resíduos sólidos, largados propositadamente ou não no rio pelos utilizadores e funcionários dos espaços envolventes à marina/cais de atracagem, bem como pelos passageiros das embarcações.

Paisagem

Alterações permanentes à paisagem.

A paisagem do Rio Douro. Esta constitui um património único e inestimável. Nenhuma atividade económica tem uma importância que lhe sobreponha. Muito menos a atividade do turismo que morrerá no dia em que este património estiver deteriorado

- Agressão visual e ambiental,
- Destruição visual da encosta do rio
- Destruição irrecuperável da beleza do rio e da paisagem

Alteração morfológica da margem esquerda do Douro, sobre a encosta histórica de Vila Nova de Gaia, onde se inserem espaços de carácter ambiental, paisagístico e cultural únicos e imensuráveis, como as quintas.

"Trata-se de um local com uso portuário ao longo de várias épocas. Atualmente encontra-se neste local uma ponte-cais desativada, mas que serviu até há alguns anos uma zona de armazenagem de combustíveis." Ora, onde se diz "até há alguns anos" deve entender-se há cerca de meio século, o que como se percebe é o bastante para inquinar qualquer avaliação.

Impacto visual tremendo, desvirtuando a beleza de ambas as cidades, numa zona típica, alvo de visita de turistas pela sua beleza. Seria no mínimo irónico estragar essa beleza com a justificação que seria benéfico para os próprios turistas e para o turismo.

Rio icónico, de importância histórica incalculável, relativamente bem preservado, próximo de cidades maiores. O prejuízo estético é imenso, pois a Destilaria é um edifício que faz parte do património histórico de Portugal e será encoberto pelas novas edificações

Projeto não integrado a paisagem históricos do entorno.

Na margem oposta, encontra-se desde 2001 em funcionamento o Viaduto do Cais das Pedras, obra emblemática de sabedoria paisagística e urbanística, cuja integridade será absolutamente violada pela presença desta gigantesca e desproporcionada plataforma sobre o rio.

Promoção de poluição visual através das diversas estruturas e das modificações na paisagem, designadamente através da redução do canal fluvial, criação de aterro marginal sobre o rio e construção de rampas artificiais, muros de contenção e atracadouros.

O lugar é também daqueles onde as margens mais se aproximam do contexto do "Douro urbano", sendo motivo de crítica o facto de ser proposto um estreitamento do canal, por aterro, e, pior ainda, uma diminuição do espelho de água que é percecioneado, pela construção de um imóvel em estacas, sobre o rio.

O projeto terá também impacte previsível no sistema de vistas desde o Porto, uma vez que desde Gaia ele estará minimizado por força de o novo edifício se encontrar tapado pelas construções já existentes.

Sistemas ecológicos / Biodiversidade

Na foz acumulam-se muitos nutrientes transportados pelo rio, tornando-se este local palco de imensa atividade biológica, servindo de "casa de abrigo" a numerosas espécies animais e vegetais. No caso do estuário do Douro ocorrem fenómenos típicos destas áreas, uma vez que os estuários são massas de água semifechadas em zonas costeiras, onde a água doce e salgada se misturam, quase sempre na boca de rios e sob a influência das marés. Geralmente associam-se-lhe zonas húmidas, sapais ou juncais contíguos. Estes locais apresentam uma produtividade primária muito elevada. Sendo habitat para numerosas espécies de organismos marinhos, principalmente juvenis, estes refugiam-se nestas águas. São igualmente redutos de reprodução e de alimentação de muitas espécies de animais, destacando-se a sua importância para as aves migratórias. Com a destruição ou aumento de pressão desta imensa infraestrutura, as aves irão afastar-se.

O aumento das embarcações marítimo turístico no Rio Douro, terá a médio prazo um impacto muito negativo na fauna piscícola existente.

São evidentes as consequências com a instalação deste terminal, uma vez que concluem que o acréscimo da navegação por parte das embarcações marítimo turístico irá afetar o ecossistema marinho e a fauna no Rio Douro, provocando a desaparecimento ou quase a extinção de algumas espécies, como é o caso da lampreia entre outras

Além disso, a marina pode introduzir espécies invasoras que podem fixar nas estruturas artificiais e prejudicar ainda mais o ambiente e a biodiversidade local.

Possível afetação da Reserva Natural Local do Estuário do Douro.

Relação negativa entre o ruído e a densidade de aves

Compactação da areia de forma similar a um pavimento do tipo macadame, interferindo nas trocas de ar e água (condutividade hidráulica) entre os interstícios dos sedimentos, criando condições anaeróbicas que impedem os moluscos bivalves de procurarem nutrientes, condenando-os à morte.

Se a zona não for corretamente regulamentada, o turismo de cruzeiros pode contribuir para a perda de habitats ou espécies marinhas tanto pela construção de instalações, como pela navegação, descargas e excursões.

Qualidade do ar/alterações climáticas

Tendo em consideração que existem cada vez mais navios a circular pelo rio Douro e tendo o transporte marítimo um tremendo impacto nas emissões de CO₂, em muito superior às emissões provenientes dos automóveis na cidade do Porto, criar um novo cais irá certamente aumentar a frequência e o número de navios e barcos a circular pelo rio Douro. As consequências irão fazer-se sentir não só a nível do aumento da quantidade de emissões de CO₂, mas também nos níveis de óxidos de enxofre e óxidos de azoto provenientes da combustão dos combustíveis.

Este aspeto por si só já é preocupante do ponto de vista da qualidade do ar, mas acima de tudo é preocupante para o combate às alterações climáticas, para a diminuição da pegada de carbono e para alcançar a tão desejada descarbonização.

Não se devia proceder à adaptação do cais, enquanto não existirem soluções a nível de mobilidade marítima, que não sejam tão dependentes dos combustíveis fósseis, que sejam mais sustentáveis e menos nocivas para o ambiente.

No que toca à poluição atmosférica proveniente da atividade dos navios de cruzeiro a mesma ocorre a partir de partículas emitidas quando os navios queimam combustível quando se encontram atracados e não têm sistemas de purificação adequados, sendo que esta poluição pode vir a causar problemas de saúde, bem como degradar fachadas de edifícios históricos e outras instalações.

O acréscimo de veículos, durante a execução do projeto e após, irão afetar ainda mais de forma mais negativa a qualidade do ar.

Aumento dos níveis de ruído e emissões atmosféricas (partículas, gases e odores) que têm repercussões a saúde da população, fauna e flora

Aumento da poluição gasosa, luminosa e sonora, a libertação de poluentes gasosos, o aumento de ruído e o aumento dos níveis de radiação será outro dos impactos que este projeto terá. Todas estas agressões de um modo ou de outro terão impacto no ecossistema aquático e zona habitacional vizinha da futura implantação do Cais do Cavaco.

Ruído

Aumento de ruído com repercussões a saúde da população, na zona habitacional vizinha.

Aumento da poluição sonora, tanto em terra, quanto no rio, devido às obras de instalação e manutenção e ao trânsito de embarcações, bem como à maior circulação de pessoas no local. O ruído permanente que se irá sentir nos imóveis

Impacto da poluição sonora, no âmbito de um terminal de cruzeiros, faz-se sentir com maior intensidade com a chegada dos navios e com o desembarque dos passageiros, o que no caso gera consequências ao nível da fase de execução que não foram estudadas como deveriam ter sido.

Os resultados apresentados e as inferências deles extraídos no Relatório Síntese não espelham a realidade. Apontam para os valores médios ou mínimos, sendo que durante as medições, em várias situações são ultrapassados os valores limites.

As medições são sempre feitas em dias da semana, e durante o mês de janeiro. Ora, sendo a zona em questão uma zona que tem e terá muito maior afluência durante os dias de fim-de-semana e ainda maior durante as épocas quentes, parece-nos que estes resultados não espelham de todo a realidade. As mesmas medições a serem feitas em meses de Primavera e Verão, durante o fim-de-semana irão apresentar valores bem acima dos limites.

Estando os valores apresentados no limite do aceitável legalmente, deve-se concluir que o Terminal irá contribuir para o aumento desses valores de ruído, logo ultrapassando o limite legal.

O impacto da poluição sonora, no âmbito de um terminal de cruzeiros faz-se sentir com maior intensidade com a chegada dos navios e com o desembarque dos passageiros, o que no caso gera consequências ao nível da fase de execução que não foram estudadas como deveriam ter sido.

Importa que o estudo garanta todas as medidas de minimização mencionadas no EIA, assim como outras que venham a ser necessárias de forma a minimizar o impacto no ambiente sonoro e das vibrações, quer durante a construção, quer após, e mais importante, que seja acautelada a saúde e bem-estar dos cidadãos.

É fundamental que na fase de construção haja uma monitorização em contínuo dos níveis sonoros gerados pelas atividades de construção junto às habitações dos moradores do condomínio, para permitir a avaliação da eficácia das medidas de minimização assim como permitir a implementação de outras medidas mais eficazes e/ou adequadas.

O horário de laboração das obras de construção seja sempre das 07h às 20h e muito excecionalmente e devidamente justificado junto dos moradores após as 20h, para bem da sanidade física e mental dos mesmos.

Prever medidas para reduzir os seus impactos, como sejam, por exemplo, o realojamento dos moradores em hotéis.

Apesar de se referir a programação de dois projetos adicionais de grandes dimensões na mesma zona, estranha-se que nenhuma das entidades envolvidas neste projeto se tenha preocupado em minimizar o impacto que os três projetos de longa duração, a decorrer em simultâneo, terão no dia-a-dia de quem habita ou frequenta a zona, principalmente no que diz respeito ao ruído e qualidade do ar, que devem ser analisados conjuntamente e minimizados.

Como serão minimizados os impactos de ruído fora do horário das 8h às 20h salvaguardado pelo Regulamento Geral do Ruído perante a integração e a utilização de *"um restaurante, no piso superior, que se admite vir a funcionar durante todo o ano"*?

Socioeconómico

Afetação da orla do rio. Interrompendo a relação das duas cidades com o rio Douro

Sobrecarga das margens do rio, tanto do lado de Gaia como Porto. Temos visto empreendimentos a serem construídos junto à Marina da Afurada acabando pouco a pouco com a identidade da vila, junto à Ponte da Arrábida

Envolvimento da população

Reduzido envolvimento da sociedade civil ao longo de todo o processo, que resulta do acordo prévio entre a Câmara Municipal de Gaia e a APDL relativamente a este projeto, o que transformou a consulta pública num mero pró-forma, desconsiderando por completo as preocupações dos gaíenses e dos moradores daquela zona ribeirinha.

Não foram estudadas alternativas com o envolvimento prévio da comunidade, pela entidade promotora do projeto.

Não foi feito um levantamento e caracterização da população existente e potencialmente afetada quer com as obras, quer com o projeto.

Edifício Destilaria

- História

O edifício de apoio à marina irá crescer na frente e assombrar um edifício histórico e icónico da cidade. Uma obra arquitetónica como poucas que salpicam a marginal de Gaia, um exemplo notável de arquitetura industrial do século XIX construído por um colaborador do engenheiro Gustavo Eiffel. O projeto de arquitetura de reformulação teve a assinatura do conceituado arquiteto Pedro Balonas.

- Afetação dos residentes no edifício

Colocação do novo edifício, mesmo em paralelo com o edifício habitacional existente a sul, prejudicando-lhe o usufruto da vista sobre o rio.

Afetação da tomada de vistas sobre o rio a partir do edifício residencial situado na alameda do Terminal, envolvendo cerca de três dezenas de apartamentos.

O edifício é exclusivamente residencial, habitado por famílias que meticolosamente escolheram este lar por ser uma zona bastante calma, sem poluição sonora, com reduzido tráfego e vistas desafogadas para emblemático rio Douro.

Os proprietários compraram por um valor maior o imóvel por terem uma vista livre e ampla em frente ao rio e Porto, para agora sem respeito algum uma construção marítima turística, que tirará a visão completa do rio e do Porto e sendo substituída por uma visão do teto da embarcação.

- Impactes na qualidade de vida dos residentes no Cais do Cavaco

A construção do complexo vai causar poluição sonora, tráfego intenso, diminuição da qualidade do ar e uma paisagem visual menos atraente, bloquear as vistas e a luz natural, tornando as áreas residenciais mais escuras e menos atraentes.

Diminuição da qualidade de vida dos habitantes, com mais hordas infinitas de turistas, que já superam os residentes nalgumas zonas do Porto

O estacionamento de navios de cruzeiro com mais de cem passageiros em ambiente residencial vai causar incompatibilidades com o Regulamento Geral do Ruído.

Estilo de vida, tranquilo, contemplativo e pacato, não poderão subsistir em face do impacto e incómodo, permanentes e definitivos, que resultarão da construção do novo Terminal de embarcações marítimo-turísticas, nos moldes atualmente projetados

Área zona exclusivamente residencial e de áreas verdes, sem qualquer ponto turístico, comercial ou de lazer (restaurantes, cafés, etc.). mais utilizadas para a prática do desporto como caminhada, corrida e ciclismo. Zona bastante calma, exclusivamente residencial pelo que a construção deste complexo, negócio particular, não traz qualquer benefício à vizinhança, pelo contrário.

O encanto do Porto está nas suas margens e paisagens beira-rio, com este projeto, mais uma vez, o interesse de algumas entidades privadas se sobrepõe ao interesse da população e à beleza desta zona histórica. Atualmente a zona é calma, com pescadores, pessoas a passear e andar de bicicleta, com este projeto vai ser mais uma zona de carros, autocarros e confusão que a população vai evitar em vez de abraçar.

Projeto negativo para quem vive na zona.

A marginal é usada diariamente por pescadores locais e bastante próxima aqueles que dependem do rio como seu meio de subsistência. A zona é também de uso frequente para atividades de pesca e colheita de crustáceos que, certamente, serão afetadas.

A área é utilizada para a prática de remo e pesca esportiva, atividades que se inviabilizam com a obra.

Descaracteriza-se a zona como sendo estritamente residencial, com prejuízo enorme aos moradores, que passarão a conviver com ruído, movimentação e poluição muito maiores.

Impacte que o terminal terá na privacidade dos moradores das casas junto do mesmo, resumindo os prejuízos daí resultantes à perda de vista para o rio, quando ruído, emissões, a carga rodoviária que trará a uma zona ribeira e habitacional, o impacto para os habitantes da zona (vai haver mais uma construção naquela encosta) etc. Enfim a destruição de zona histórica, com impacto negativo no bem-estar da população e ambiental em várias dimensões

Projeto não beneficia aos moradores nem as habitações já existentes, somente aos turistas

Efeitos sociais e ambientais, sobre a comunidade local, serão diametralmente diferentes, consoante o local em que a pressão turística venha a ser sentida esteja, ou não, dotado de infraestruturas capazes de precaver grandes aglomerações de turistas por dia,

Sendo muito mais graves os impactos do turismo sobre a comunidade local, quando as ditas infraestruturas não existam, que é precisamente o que se passa no nosso caso, em que é manifesta a total ausência de estruturas de apoio para a aglomeração de pessoas que se fará sentir naquele local,

Embora uma primeira análise, mais superficial, possa levar a que, apenas se considere o potencial de crescimento económico associado ao aumento do turismo, a verdade é que tendo em conta as consequências negativas sobre o ambiente, nas vertentes da poluição do ar, da qualidade das águas, da poluição do solo e ainda sobre biodiversidade geradas pelo aumento do fluxo de cruzeiros nesta

O aumento do fluxo de pessoas, poderá vir a gerar problemas de segurança, podendo a elevada presença de turistas funcionar como um chamamento para a criminalidade, por exemplo, para os comumente chamados de carteiristas, o que como é óbvio aumentará a pressão sobre as forças de segurança, que serão obrigadas a desviar um maior número de agentes para aquele local.

As marinas ficam iluminadas no período noturno e a poluição luminosa é comprovadamente responsável pela atração e propagação de insetos que podem causar problemas de saúde pública.

Acessibilidade / Tráfego

Aumento do tráfego automóvel e de pessoas: Deslocamento da população. Alteração do fluxo de veículos ou pedestres.

Projeto desajustado com a realidade local, tendo em conta os débeis acessos da rede rodoviária existente, considerando que o aumento significativo da afluência de pessoas, que irá atrair este Terminal de Navios, poderá provocar o “caos” nas comunidades vizinhas, como é o caso da freguesia piscatória de São Pedro da Afurada.

Elevada circulação diária, pois funciona como um eixo de ligação à Ponte da Arrábida sentido cota baixa para a cota alta.

Vias de acesso não comportam o fluxo planeado para o empreendimento.

Nem para turistas será interessante dada a falta de ligações de transportes públicos no local.

O elevado fluxo de visitantes pode perturbar ou congestionar o tráfego local e as vias pedonais.

Este tipo de congestionamento cria aglomerações nas áreas utilizadas pelos habitantes locais e nas infraestruturas, o que numa área pouco vocacionada para receber o fluxo de turistas esperado, como a presente, facilmente se percebe a gravidade destes impactos.

Alta intensidade do tráfego redução dos lugares de estacionamento, com impactos diretos na vida dos habitantes daquele local e, ainda, reclamará uma série de serviços que à data não existem naquele local.

Estacionamento:

A área em causa é bastante deficitária em termos de estacionamento automóvel. Na proximidade da área do projeto (imediatamente a jusante do cais do Cavaco), existem diversas empresas de serviços cujos colaboradores, sem opções viáveis de transporte público, que nem a futura linha do metro, por estar à cota alta, irá resolver, se vêm na necessidade de se deslocarem em transporte próprio. No presente, o estacionamento existente está completamente saturado, não tendo condições de suportar o acréscimo de procura que o cais, e também o edificado já em construção, irá gerar.

O projeto deveria prever o aumento significativo da oferta de estacionamento para automóveis ligeiros.

Economia

Não se vislumbra qualquer benefício para a economia da zona considerando que na área envolvente não existe qualquer tipo de comércio, sendo apenas zona residencial. Aliás, estes turistas são transportados diretamente do hotel para os próprios navios.

O único impacto económico é nas empresas dos navios

Não é evidenciado o contributo deste tipo de turismo para a economia local. Sem dados apresentados e validado, este tipo de turismo concentra a sua atividade económica nos operadores contratados, com incursões pontuais em grandes espaços (quintas e restaurantes pelo Douro acima) igualmente contratados e relacionados com os operadores em causa (Douro Azul). É visível ver os turistas a embarcar diretamente do barco para o autocarro. Desta forma, e dado que há lugar a deslocações em grupo organizadas em autocarros, qual a razão de não manter estas embarcações a montante no rio.

Mesmo o fator económico e os seus supostos benefícios para os meios de subsistência locais, considerando as características do turismo de cruzeiro, não são de longe, nem de perto, tão significativas, como este EIA pretende. Estudos realizados para o Belize referem que enquanto mais de três quartos dos visitantes eram passageiros de cruzeiro, esses mesmos representavam menos de um quarto das receitas, no que respeita ao turismo (Russell, 2005).”, Prossequindo *“O turismo de cruzeiros pode igualmente gerar menos emprego no destino do que outras formas de turismo, especialmente em portos. Têm existido críticas por se manter a maioria dos rendimentos nas companhias, ignorando as comunidades locais (que podem constituir uma importante parte na atratividade e na experiência) que não beneficiam suficientemente.”.*

Em termos gerais os impactos negativos mais comuns, associados ao turismo de cruzeiros, são, precisamente, o congestionamento, a degradação do património cultural e a perturbação da comunidade

Este projeto vai sobrecarregar a já sobrecarregar Afurada. É já quase impossível desfrutar deste local, outrora deslumbrante pela sua localização e vista sobre o Douro e cidade do Porto.

Prejudicar a atratividade turística no futuro, por deterioração das características que tornam o Douro um hot spot de turismo, denotando perdas económicas no futuro.

Anualmente a DGRM licencia um número significativo de embarcações da pequena pesca, para o exercício da atividade profissional em águas interiores (Rio Douro), pelo que estas serão seriamente afetadas pela construção que este Terminal de Navios implicará.

Os armadores da pequena pesca local terão limitações na sua atividade e, consequentemente, os seus rendimentos reduzido.

APDL, enquanto entidade responsável pelo domínio marítimo no Rio Douro, vai realizar um investimento tão elevado dedicado em exclusivo às embarcações marítimo turístico, quando uma vez mais a pesca profissional existente, enquanto comunidade vizinha, e cujo cariz social e histórico é indiscutível, como é o caso da freguesia de São Pedro da Afurada, é esquecida! Isto porque esta Direção têm vindo constantemente, desde há cerca de 2 anos, a solicitar junto da APDL e da Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia, a intervenção para a conservação das infraestruturas (dragagens da bacia do porto, a reparação das escadas de acesso ao cais e a requalificação dos espaços dentro do Porto de Pesca, que atualmente se encontram sem qualquer manutenção há anos, sendo este porto de pesca diariamente utilizado por dezenas de embarcações da pesca profissional, pondo em risco as suas tripulações que nele exercem a atividade.

A degradação marinha pode colidir com as ofertas recreativas existentes (praia, snorkeling, mergulho, excursões de barco), bem como com os meios de subsistência derivados da pesca, causando perdas em termos de retorno financeiro

Ainda no âmbito da biodiversidade, são referidas várias espécies (peixe, aves, algas), no entanto não refere o impacte nestas espécies nem como prevenir esse impacte.

Turismo

Para além dos impactos da construção de um novo terminal, urge questionar o modelo de desenvolvimento do turismo que se baseia na exploração de um bem-comum para benefício de uma pequena minoria, e cujos benefícios para a sociedade por inteiro, e para as populações locais, em particular, assim como os impactos nefastos da navegação dos navios-hotel no Douro, nunca foram verdadeira e responsabilmente avaliados

É sabido que o turismo representa cerca de 20% da riqueza produzida nacional, o que nos coloca quase como um refém desenfreado desta atividade económica, numa quase mono-dependência ligada a essa “máquina” de fazer dinheiro que começa a dar sinais de algum descontrolo interno, com benefícios económicos evidentes, mas também com sinais também preocupantes.

Pode-se considerar indiscutível a importância dos 210 Km da navegabilidade do Douro que recebeu cerca de 1.650.000 passageiros em 2019, (Covid-19 – 2020), e 280.000 passageiros em 2021 (VND; APDL-2022), através dos 98 operadores e 205 embarcações, com uma lotação de 11.718 passageiros.

Desconhece-se, no entanto, se há alguma estratégia para o turismo metropolitano, ou municipal, pois a dinâmica em roda livre que estamos a assistir e a ausência de um planeamento e gestão articulada que integre as várias componentes desta “galinha dos ovos dourado” e das suas potencialidades não tardará em criar desequilíbrios que se virar-se-ão contra si mesmo e a estrutura turística, económica, e porque não também paisagística, do território.

Mas não estaremos na altura de estabelecer regras, limites e critérios para não se correr o risco de transformar essa via navegável numa espécie de congestionada “VCI fluvial” face às condicionantes e sobrecargas que detém?

Já circulam barcos mais que suficientes para o setor do turismo e de recreação pessoal, que contribuem em muito para a degradação ambiental.

O turismo encontra-se em níveis excessivos para a capacidade das duas cidades.

As questões turísticas e económicas de determinados grupos económicos, sobrepõem-se ao interesse das populações. Não digam que o turismo vem melhorar as condições económicas das localidades

Saturação turística no Porto e Gaia está no limite

Sendo os barcos de cruzeiro um dos maiores poluidores do planeta, chega de barcos turísticos nos rios e nos mares

A qualidade de vida dos cidadãos tem de ser protegida contra a avalanche turística dos últimos anos.

Solos

Absurdo de considerar que uma dragagem de 23.000m³ e a extorsão de 9.000m² de margem de Rio irão produzir impactos “positivos, irreversíveis, de elevada significância” ao nível do ordenamento do território e do uso do solo.

Risco de deslocação/deslizamento de terras junto à margem do Rio; e a desestabilização das margens do estuário do rio Douro, nomeadamente das margens ribeirinhas junto ao local do projeto.

As vibrações são outra grande preocupação dos moradores do Cais do Cavaco, quer na fase de construção quer na fase de exploração, dada frequência de navios e ao tráfego, quer de pessoas, quer de veículos esperado.

Questiona-se questionamos o porquê de a medição das vibrações num dos pontos ser feita ao nível da rua e no outro ponto ser feita no edifício.

Património

Projeto poderá ter um efeito negativo em eventual património que se mantenha conservado no interior de depósitos sedimentares presentes na área do projeto ou afetar direta e irreversivelmente elementos presentes em área de incidência direta”.

Sugestões para o Projeto

- Considerar acessos e a possibilidade de embarcar/desembarcar bicicletas, para além das ciclovias no entorno.
- Estudo a nível geológico, para verificar se determinados trabalhos a realizar, não provocam erosões rápidas nas terras e areais das águas uma vez que a movimentação de máquinas pesadas com a movimentação e as vibrações produzidas são potenciais causas de erosões rápidas nos solos e subsolos.
- Projeto contemple uma rampa de varadouro na intervenção a levar a efeito devidamente dimensionada e com adequada acessibilidade a qualquer hora do dia, o que não só beneficiará todo o projeto e atividades náuticas como se torna fundamental como incremento da segurança.

As rampas de acesso ao rio na envolvente da localização do projeto, não reúnem quaisquer condições de utilização por parte das atividades náuticas, sendo praticamente impossíveis as manobras de colocação de atrelados com embarcações:

- Ou porque foram projetadas sem uma adequada inclinação, tornando praticamente impossível manobrar os automóveis para descer ou retirar as embarcações, com os respetivos atrelados.
- Ou porque foram projetadas sem ter em devida conta as oscilações das marés e o plano de água de acesso (cotas de fundo), tornado impossível a sua utilização ou acessibilidade à navegação, salvo durante curtos períodos das marés cheias
- Ou porque foram projetadas em locais com arranjos urbanísticos envolventes, que desconsideraram completamente a acessibilidade a veículos rebocando as respetivas embarcações, projetando espaços sem possibilidade de manobra nem tão pouco espaços para estacionamento dos veículos com os respetivos atrelados (cujo conjunto ultrapassa, naturalmente, as dimensões de um veículo sem atrelado).

Vejam-se a título de exemplo as rampas que existem nesta margem entre a ponte Arrábida e o cais de Gaia, sem qualquer possibilidade de utilização.

- Em relação à demolição do atual cais em estrutura metálica e do passadiço em madeira, perguntamos se não será possível a sua inclusão, de alguma maneira, no projeto em apreço, como espaço de memória e de arqueologia industrial.
- Possibilidade de as árvores existentes poderem coexistir com o novo cais ou, no máximo, o seu transplante para local próximo.
- Deslocação do edifício novo para poente, em frente a um terreno vago de construções, ultrapassaria ou atenuaria significativamente essa situação.

ANEXO II

Exposições Recebidas



Dados da consulta

Nome resumido	Adaptação do Cais do Cavaco para Embarcações Marítimo-Turísticas
Nome completo	Adaptação do Cais do Cavaco para Embarcações Marítimo-Turísticas
Descrição	O projeto do Terminal de Embarcações Marítimo-Turísticas localiza-se na margem sul do rio Douro, em área de jurisdição da APDL, no limite poente do Centro Histórico de Vila Nova de Gaia. O local de projeto tem a designação de Cais do Cavaco, inserindo-se no distrito do Porto, município de Vila Nova de Gaia, União de Freguesias de Santa Marinha e São Pedro da Afurada. O projeto do Terminal para Embarcações Marítimo-Turísticas refere-se à construção de uma plataforma para suporte do edifício, as estruturas marítimas, os arranjos exteriores e um núcleo de recreio náutico, que funcionará de forma independente do conjunto. Este Projeto destina-se a apoiar a operação dos navios-hotel que cursam a Via Navegável do Douro (VND) em programas com duração de até cerca de 10 dias. O Terminal deverá permitir a acostagem das embarcações, o embarque e desembarque de passageiros e tripulações, e as operações de abastecimento em adequadas condições de segurança e conforto.
Período de consulta	2023-05-03 - 2023-06-14
Data de início da avaliação	2023-06-15
Data de encerramento	
Estado	Em análise
Área Temática	Ambiente (geral)
Tipologia	Avaliação de Impacte Ambiental
Sub-tipologia	
Código de processo externo	
Entidade promotora do projeto	APDL - Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A.
Entidade promotora da CP	Agência Portuguesa do Ambiente
Entidade coordenadora	Agência Portuguesa do Ambiente
Técnico	Cristina Sobrinho

Eventos

Documentos da consulta

EIA (Relatório Síntese); RNT; EIA Peças Desenhadas; EIA Anexos

<https://siaia.apambiente.pt/AIA.aspx?ID=3527>

Participações

ID 67419 Luís Paulo Sousa em 2023-06-14

Comentário:

Ex.mas Senhoras e/ou Ex.mos Senhores, através do documento em anexo, procedo à minha participação neste processo de avaliação. Com os melhores cumprimentos, Luís Paulo Sousa

Anexos: 67419_2023,06,14 participação cais do cavaco lps.pdf

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67412 Ana Duarte em 2023-06-14

Comentário:

Alto impacto do projecto na margem do rio

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67403 Delfim Manuel Magalhães Sousa em 2023-06-14

Comentário:

EXMOS SENHORES, NA MINHA QUALIDADE DE GESTOR POLÍTICO DE VILA NOVA DE GAIA, ENVIO A MINHA PARTICIPAÇÃO E RESPETIVOS COMENTÁRIOS EM ANEXO. MANIFESTO PROFUNDA DISCORDÂNCIA COM ESTE PROJETO. DELFIM MANUEL MAGALHÃES SOUSA

Anexos: 67403_PARTICIPAÇÃO DELFIM SOUSA EM AVALIAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL Adaptação do Cais do Cavaco para Embarcações Marítimo-Turísticas_signed.pdf

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67400 fernando santos e silva em 2023-06-14**Comentário:**

Por só ter tido conhecimento desta consulta públic em 14jun2023, não tive tempo de estudar os documentos da consulta. No entanto, sem evidentemente contestar por pouco que seja a qualidade técnica do projeto e da sua preparação, venho comunicar a minha discordância por mais uma vez o desenvolvimento do projeto ter tido pouca repercussão nos meios de comunicação social e, embora neste caso não seja pessoalmente afetado, se repetir o caso que como habitante da cidade me afetou, do terminal de cruzeiros de Santa Apolónia em Lisboa, gerando uma afluência de turistas que prejudicou a qualidade de vida na cidade, nomeadamente pela agressão visual e ambiental (os navios de cruzeiro são uma fonte de poluição apesar das medidas mitigadoras). Sem prejuízo de se considerar as receitas das exportações dos serviços de turismo importantes, é nas receitas das exportações de bens que se deve centrar a política de redução do défice, considerando os impactos negativos do turismo acima de certo limite. Nestas circunstâncias, sugiro a procura de um local na margem norte do Douro, entre o Freixo e a barragem de Crestuma onde instalar este terminal, prevendo a construção de um vaivém para transporte dos turistas sem afetar a cidade (nos moldes por exemplo da proposta para o cable car da Alfândega)

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Discordância**Classificação:****Observações do técnico:**

ID 67399 Maria Carvalho em 2023-06-14**Comentário:**

A acostagem de navios cruzeiros afectam excessivamente a orla do rio Podem eventualmente ter alguma influência positiva no comércio local mas descaracterizam excessivamente a paisagem

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Discordância**Classificação:****Observações do técnico:**

ID 67398 Rosana Vaz em 2023-06-14**Comentário:**

NÃO HÁ SUSTENTAÇÃO JURÍDICA PARA CONSTRUÇÃO EM ÁREA DE PRESERVAÇÃO HISTÓRICA. Não se justifica fazer isto numa área de preservação histórica! Isto é um absurdo. Puro interesse comercial. Já existe lugar para isso.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67396 Germana Sanhudo em 2023-06-14**Comentário:**

Descobridora o impacto profundamente negativo que tem na vida dos moradores do Cais do Cavaco.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67395 Ana Luisa Cardoso em 2023-06-14**Comentário:**

Não tem jeito nenhum. Grave impacto ambiental, destruição visual da encosta do rio Douro do lado de Gaia e nitidamente é um projeto feito apenas para servir uma entidade privada. O rio Douro é de TODOS.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67394 Olga Ferreira em 2023-06-14**Comentário:**

Discordo totalmente

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67393 Frederico Pinho em 2023-06-14**Comentário:**

Interfere radicalmente com a harmonia paisagística atual e habitacional da região, desvirtuando-a

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67386 Olga Ferreir em 2023-06-14**Comentário:**

Por favor não permitam que aconteça!

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67384 Bruno Baldaia em 2023-06-14**Comentário:**

terminal vai afetar negativamente a fauna e a flora do estuário do rio Douro. Já sendo classificado como reserva natural .

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67382 Ana Mafalda Baptista Resende Gavina em 2023-06-14**Comentário:**

O impacto visual e ambiental é inultrapassável. Já chega de projetos atentatórios do bom ordenamento do território objeto de lavagem por recurso a gabinetes de arquitectura de renome!

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Discordância**Classificação:****Observações do técnico:**

ID 67381 Maria Noronha em 2023-06-14**Comentário:**

Nunca deverá ser permitido. Acabará com o sossego e qualidade de vida dos moradores da zona que pagaram valores altíssimos para tem a sua casa ai

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Discordância**Classificação:****Observações do técnico:**

ID 67375 Fernando Brito de Souza em 2023-06-14**Comentário:**

O local é inadequado para se colocar tal plataforma. A Rua Cais do Cavaco é estreita, poucos lugares para estacionamento, o trânsito será caótico e vai desfigurar a margem do Douro, contribuindo para alteração absurda da tranquilidade e beleza que o local sempre teve. E se já não bastasse a nova ponte que será construída ao lado. Sou totalmente contra esse projeto.

Anexos: Não**Estado:** Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67373 Manuel Francisco em 2023-06-14

Comentário:

Trata-se de um investimento publico apenas vocacionado para o turismo nao tendo em conta o bem estar do residentes locais. Este tipo de investimento retira seguramente qualidade de vida aos locais.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67371 Antonio Fernandes em 2023-06-14

Comentário:

O local escolhido face às condicionantes da envolvente, nomeadamente ao nível da mobilidade possível, à considerável rutura visual na marginal, não nos parece ser o mais adequado, já que a montante da ponte de D. Luís ou da de S. João, mas sobretudo entre esta última e a ponte do Freixo – Cais de Quebrantões, por ex. - há locais, menos urbanos, que poderiam vir a ser requalificados para este fim e sem o impacto visual, paisagístico e de mobilidade que esta infraestrutura para de navios-hotel vai inevitavelmente trazer. Quanto ao projeto de arquitetura, procurando minimizar o seu impacto “permitindo uma vista a tardo, integrando-o de forma natural na paisagem”, segundo o “Estudo de Impacte Ambiental e independentemente da sua qualidade arquitetónica, que não está em causa, vê-se com alguma dificuldade não nos confrontarmos na relação direta com o rio de um volume de 180 m de comprimento, em tijolo burro, com 10 m de altura e 4.825m² de implantação, para além do aterro em estacas e a frente de 343 m de comprimento, para além dos acessos locais, “alameda”, ao terminal, para apoiar o tráfego pesado que o vai alimentar e a consequente impacto morfológico, visual e sonoro que daí vai decorrer. Não se estará a tentar justificar um simulacro da realidade? Só os “volume” dos números atrás referidos parecem falar por si, face à especificidade do local. Será que para o conforto dos turistas que irão frequentar o Terminal vai derivar no desconforto dos residentes locais e dos frequentadores dos arruamentos ribeirinhos, assim como para o acesso direto (?) à cidade com cada vez com mais empreendimentos de grande dimensão funcionalmente desgarrados entre si na sua relação inter e intra urbana e cuja crescente tendência para a rutura do sistema de circulação parece ser cada vez mais óbvia?

Anexos: 67371_TERMINAL.docx

Estado: Tratada

Tipologia: Sugestão

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67370 Maria Araújo em 2023-06-14

Comentário:

Não concordo com a obra prevista para esse local. É triste entregar o rio douro aos privados. Haja bom senso, senhores governantes!

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67369 Franciscus van Wonderen em 2023-06-14

Comentário:

No estoy de acuerdo con la construccion

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67368 Jose Filipe Silva em 2023-06-14

Comentário:

Não tem qualquer hipótese de um projeto dessa dimensão encaixar no NOSSO rio Douro. O rio é de todos e não podemos invadir as suas margens com terraplanagens para servir uma entidade privada, nem para servir ninguém. O rio Douro tem de manter as suas margens protegidas/inalteradas pois aí é que está o seu valor. Cabe aos empreendedores adaptarem-se ao rio e não o contrário.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67367 Maria Sa em 2023-06-14

Comentário:

Não concordo com a localização, já existem dois portos de barcos de cruzeiros perto da ponte Dão Luis

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67365 Alex D'Alva Teixeira em 2023-06-14

Comentário:

Creio que esta construção será prejudicial para os moradores desta zona.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67364 Catarina em 2023-06-14

Comentário:

Discordo totalmente

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67363 Manuel Sá em 2023-06-14**Comentário:**

A concelho de Vila Nova de Gaia, precisa que os esforços e recursos sejam canalizados para outras áreas, e não só as áreas de luxo.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67362 Fapas - Associação Portuguesa para a Conservação da Biodiversidade em 2023-06-14**Comentário:**

A FAPAS – ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA PARA A CONSERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE, discorda do projeto “Adaptação do Cais do Cavaco para Embarcações Marítimo-Turísticas” pelos seguintes motivos de ordem ambiental: a) Cria um estreitamento na secção do Rio Douro que, a somar a outros já criados, pode ter um impacto não desprezível em situação de cheia do rio. b) Descaracteriza a margem e tem grande impacto paisagístico. 14/06/2023 A Direção da FAPAS – Associação Portuguesa para a Conservação da Biodiversidade

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67360 Filomena Lima em 2023-06-14**Comentário:**

Ver anexo, obrigada

Anexos: 67360_GARE DO CAVACO NÃO.pdf

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67359 Olga Noronha em 2023-06-14**Comentário:**

é um projecto que visa única e simplesmente a absurda e desmedida dinamização turística da zona, manifestando total desrespeito para quem os moradores dos edifícios circundantes, principalmente do edifício Destilaria e edifício Cais do Cavaco. O meu voto é totalmente contra este projecto e sua viabilização.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67358 James Naylor em 2023-06-14**Comentário:**

Um projeto de turismo de massas descontrolado, sem considerar as preocupações das associações ambientais e da população local. Além destes impactos, decorrentes da construção da estrutura de 6.200m2 e 10m de altura diretamente sobre o Douro, é ainda importante alertar para a desfiguração da margem do Douro, sobre a encosta histórica de Vila Nova de Gaia, numa zona classificada como Património Mundial da Humanidade e parte integrante do Centro Histórico de Vila Nova de Gaia.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67357 Fórum Cidadania Porto em 2023-06-14**Comentário:**

Exmos. Senhores Junto enviamos o nosso contributo para a discussão pública do projecto do arq. Siza Vieira para o terminal do Cais do Cavaco, a saber: Considerações gerais: A premissa primeira para a construção deste novo terminal residiu, segundo o estudo prévio da Consulmar, Lda., em consulta pública, na “inadequação do Cais de Gaia para gerir o fluxo de passageiros, veículos e agentes diversos envolvidos nos cruzeiros fluviais em navios-hotel”, “em pleno centro histórico da cidade de VN de Gaia”, na zona de protecção do “espaço inscrito na lista do Património Mundial da UNESCO”, pelo que “Urge assim encontrar uma solução que permita transferir o cais-base dos navios-hotel do Cais de Gaia para local alternativo, de preferência anteriormente afeto ao uso portuário”. Por isso, não podemos deixar de criticar que o Cais de Gaia se mantenha “com capacidade para em períodos de pico da procura funcionar pontualmente como cais de apoio aos navios-hotel, complementando o Terminal da zona do Cais do Cavaco”. Este argumento contradiz a premissa referida, contradição que nos parece grave. Considerações específicas: 1. Segundo o estudo prévio, existirá uma “faixa adjacente à margem” construída em aterro. Todavia, não conseguimos descortinar na informação em

consulta pública, qual será a sua dimensão exacta, facto que, a confirmar-se, consideramos ser uma falha importante, e de explicação urgente, uma vez que não se compreende que se proceda, de ânimo leve, ao aterro de um rio, em pleno século XXI e em leito de cheia, nem que se proceda à construção de um edifício em cima do rio. Com efeito, não compreendemos a necessidade de construir um edifício em betão, assente em estacas-pilares também de betão, apoiado num aterro. Tudo materiais pesados e sem qualquer tipo de intenção de integração na natureza do leito do rio. 2. O projecto terá também impacte previsível no sistema de vistas desde o Porto, uma vez que desde Gaia ele estará minimizado por força de o novo edifício se encontrar tapado pelas construções já existentes. A acreditar nas projecções virtuais que constam da documentação em consulta pública, o impacte visual do novo cais e do edifício acoplado, vistos da margem oposta e respectiva colina, será muito reduzido, quiçá será positivo, uma vez que tapará os edifícios hoje existentes por detrás do novo cais e os que estão em fase de construção. A abertura de uma alameda arborizada junto ao novo cais também melhorará as vistas desde o Porto. Contudo, exemplos não faltam um pouco por todo o país, exemplos escandalosos até recentes, de projecções virtuais de projectos que se verificam falaciosas uma vez as obras terminadas. Ou seja, uma coisa são as imagens virtuais de um projecto outra coisa é a realidade do pós-obra. Não está em causa a opção de revestir o edifício a tijolo burro à côr natural, mas sim a sua volumetria e extensão longitudinal. Por isso, seria conveniente que as projecções virtuais fossem o mais detalhadas possível, mais aproximadas à realidade e munidas dos cálculos respectivos. 3. Congratulamo-nos pelo teor da Linha de Acção 7 do projecto em apreço, nomeadamente no que concerne às medidas de minimização dos riscos associados a fenómenos de cheia e de inundações, descritas com rigor, salvo no que toca à zona em aterro, construção que está por esclarecer, como já referimos. 4. Em relação à demolição do actual cais em estrutura metálica e do passadiço em madeira, perguntamos se não será possível a sua inclusão, de alguma maneira, no projecto em apreço, como espaço de memória e de arqueologia industrial. 5. Em relação ao abate de “algumas árvores”, solicitamos que nos esclareçam quais as árvores e se não existe a possibilidade de as mesmas poderem coexistir com o novo cais ou, no máximo, o seu transplante para local próximo. Pelo Fórum Cidadania Porto Alexandre Gamelas, Francisco Sousa Rio, João Batista, Paulo Ferrero, Sérgio Braga da Cruz, Manuel Ferreira da Silva, José Carlos Marques, Antero Leite Porto, 14 de Junho de 2023

Anexos: 67357_CaisdoCavaco.pdf

Estado: Tratada

Tipologia: Geral

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67356 Patrícia rocha em 2023-06-14**Comentário:**

O Cais do Cavaco para Embarcações Marítimo-Turísticas irá alterar significativamente a paisagem do Porto e terá também impacto na vida aquática do rio Douro. Não faz sentido construir um cais quase dentro da cidade do Porto. A região do grande porto possui já dois cais para embarcações turísticas que cumprem perfeitamente as necessidades.

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Discordância**Classificação:****Observações do técnico:**

ID 67355 Antonio Paiva em 2023-06-14**Comentário:**

Discordo do projeto. Parece não agregar nada à comunidade e exige muito em ocupação da margem do rio. Descaracteriza toda a região.

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Discordância**Classificação:****Observações do técnico:**

ID 67354 Carla Francisco em 2023-06-14**Comentário:**

Projeto que não tem em conta quem vive na zona. Mais uma vez não se pensa nos habitantes locais, mas sim e unicamente nos turistas e no rendimento que daí se obtém, sem ter em conta a qualidade de vida dos habitantes. Afinal, quem pagam os impostos? A contribuição autárquica, as despesas de saneamento, recolha de lixo, etc, etc.

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Discordância**Classificação:****Observações do técnico:**

ID 67352 Joao Ascencao em 2023-06-14**Comentário:**

Discordo veemente com a construção desta mega infraestrutura onde não olha se a meios para atingir os fins.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67351 Raquel Araújo em 2023-06-14**Comentário:**

Desadequado

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67350 Ingrid Mello em 2023-06-14**Comentário:**

Discordo COMPLETAMENTE da construção e obstrução do Rio Douro para este fim.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67349 Glória em 2023-06-14**Comentário:**

Vai causar imensos danos ambientais talvez nao recuperáveis

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67348 joao Fernandes em 2023-06-14**Comentário:**

Ceder aos interesses de 2 ou 3 entidades turísticas (na realidade 1) e prejudicar a vida das pessoas é lamentável para não dizer outra palavra muito na moda nos dias que correm. Falando do nosso rio Douro, o assunto é ainda mais indecoroso pois trata-se de um projecto a todos os níveis criminoso para a sustentabilidade do Rio e suas paisagens. Chega! O Dinheiro e interesses têm que ter limites.

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Discordância**Classificação:****Observações do técnico:**

ID 67347 Nuno Sousa Dias em 2023-06-14**Comentário:**

Atentado ao património nacional que é a margem do rio Douro. Vergonhoso se este processo avançar.

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Discordância**Classificação:****Observações do técnico:**

ID 67345 Daniel Moreira da Silva em 2023-06-14**Comentário:**

Total desrespeito pelo meio ambiente e pelo rio douro

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Discordância**Classificação:****Observações do técnico:**

ID 67344 Paolo Ippolito em 2023-06-14**Comentário:**

The project takes an important part of the natural course of the river to make the terminal, and in itself we can consider it an ecocide. The impact in terms of noise pollution, water and fossil combustion due to the increase in ships as well as the garbage generated is unquantifiable. Architecturally, a rectangular box the height of the Destilaria Building that suppresses the little light it receives. Only the economic aspect is taken into account and at no time the quality of life of the inhabitants. Inexplicably, the location was chosen to be completely in front of the Distillery Residence when there is vacant land next to it. Other areas with less impact for the neighbors could be The Port of Afurada, The Old Customs House or above the Don Luis 1 bridge. Please, don't do it.

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Discordância**Classificação:****Observações do técnico:**

ID 67341 Diogo Carneiro em 2023-06-14**Comentário:**

Ex.mos Sr.s, Venho pelo presente referir que sou contra a construção do cais e gare alvo desta consulta no Cais do Cavaco. Esta construção apenas serve interesses económicos particulares e em nada vem enaltecer a margem do rio e o próprio rio Douro. As questões ambientais são nos relatórios divulgados colocadas de parte, focando-se apenas na satisfação dos interesses que o turismo trás para um número muito reduzido e específico de empresas, cujo nome aparece nas imagens apresentadas nos relatórios. As cidades de Porto e Gaia nada têm a ganhar. Seria interessante verificar o envolvimento da construção que está prevista na direção da marina com este processo todo. Num curso tão grande do rio, certamente esta construção poderia ter lugar noutro local cujo impacto visual não afetasse tanto os moradores das duas cidades e o património que é classificado pela UNESCO. Cumprimentos

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Discordância**Classificação:****Observações do técnico:**

ID 67340 Eduardo Oliveira em 2023-06-14**Comentário:**

Discordo.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67339 Jose mesquita em 2023-06-14**Comentário:**

Existem certamente alternativas para uma estrutura desta dimensão sem danificar a localização atual com uma utilização intensiva de barcos hotel.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67338 Isa Cristiana Silva Carneiro em 2023-06-14**Comentário:**

Contra a construção nesta localização.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67330 Eduardo Araújo em 2023-06-14**Comentário:**

Ex.mos Sr.s, Considero que o projeto em análise vem desvirtuar este troço da marginal do Rio Douro. Enquanto morador e proprietário de uma fração no edificio destilaria, antevejo a desvalorização do meu imovel, quer com as obras, quer com a operação depois instalada. Toda a amplitude e desafogo do edificio destilaria, que é de interesse municipal, ficam comprometidas. O empreendimento está inserido em Área Crítica de Recuperação e Reconversão Urbanística, o qual foi objeto de obras que integram o conceito de reabilitação urbanística, levando à recuperação de um edificio historico e marco da cidade de Vila Nova de Gaia. Não se entende como pretendem desenvolver um projeto desta envergadura em frente a um edificio residencial. Irão criar um novo cais de

gaia. Com todos os problemas que a este estão associados: - Desaparecimento de residentes; - Aumento da poluição na margem e nas águas do rio; - Criação de espaços virados exclusivamente para o turismo e que em nada pensam nos residentes das margens. Nos documentos disponibilizados falam dos projetos envolventes como sendo a nova ponte do metro e um edifício residencial. A construção deste edifício ainda não foi iniciada. Porque não colocam a Gare em frente a esse terreno? Porque não é explorada uma zona do rio, com acessos, mas sem ter edifícios habitacionais a serem prejudicados. Vão acabar por conseguir expulsar todas as pessoas de suas casas. Que vão deixar de ter paz. Passando a ter o barulho dos bares e dos restaurantes e dos autocarros turísticos e dos barcos. O prédio onde moro vai virar um "hotel" de apoio a este cais. Aparentemente o que consigo reparar é que os interesses privados foram colocados à frente dos interesses públicos. Cumprimentos, Eduardo Araujo

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67326 Condomínio Edifício Destilaria Residence em 2023-06-14

Comentário:

Exmos. Senhores Bom dia Na qualidade de administradores do Condomínio do Edifício Destilaria Residence, com morada em Rua Cais do Cavaco nº 296 a 424, 4400-076 Vila Nova de Gaia, e NIPC 901852031, aqui representado pelo seu administrador Querido Condomínio – Gestão e Administração de Edifícios Lda., NIF – 514172282, Praceta da Rasa 69, 4400-348 Vila Nova de Gaia, vem, exercer o direito de participação na fase de consulta pública, de acordo com o documento que se anexa. Com os melhores cumprimentos,

Anexos: 67326_Documento Final Resposta Consulta Publico C.Anexos.pdf

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67324 Antonio Almeida em 2023-06-14

Comentário:

Colocar uma infraestrutura desta dimensão com enorme impacto visual iria, em caso de aprovação, comprometer seriamente toda a magnífica e histórica visão da foz do rio Douro. A montante existem imensos locais com magníficas condições para acolher esses navios que apenas navegam para montante e descongestionam as margens do rio já extremamente povoadas e a precisar de requalificação de modo a harmonizar o conjunto. A criação de cais para essas embarcações a montante permitirá criar o descongestionamento da zona e construir infraestruturas de acesso para montante que iriam valorizar no seu conjunto uma área sem qualquer plano de desenvolvimento para o futuro.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67317 Maria Madalena de J. Pinho e Sá em 2023-06-13

Comentário:

Na minha opinião, os barcos maiores, nomeadamente os barcos hotel, não deveriam estar atracados no centro histórico do Porto e Gaia. Não só representam um maior aglomerado de pessoas e viaturas nas zonas ribeirinhas e consequente aumento de tráfego a juntar aos turistas e residentes, bem como funcionários das diversas empresas que ali operam e que diariamente circulam naquela zona. Além disso e acima de tudo, deveria ser preservada a beleza das vistas, bem como acautelar o interesse arquitectónico que toda a zona ribeirinha e centro histórico representa e daí ser considerado património mundial da humanidade. Assim, acho-me no dever de sugerir outra localização distante do centro de ambas as cidades. Obrigada pela atenção.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Sugestão

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67316 MovRioDouro em 2023-06-13

Comentário:

Exmos. Srs. Remetemos, em anexo, o Posicionamento do #MovRioDouro sobre a construção do terminal de embarcações marítimo-turísticas no Cais do Cavaco em Vila Nova de Gaia. Cumprimentos

Anexos: 67316_Posicionamento do #MovRioDouro sobre a construção do terminal de embarcações marítimo-turísticas no Cais do Cavaco em Vila Nova de Gaia.pdf

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67290 Dan martins em 2023-06-13**Comentário:**

Existem areas a nascente de Gaia ou Gondomar que deveriam receber este projecto promovendo o desenvolvimento das mesmas, em vez da zona ribeirinha central entre Porto e Gaia ja sobrecarregada em termos de movimento, poluição causada por estes navios, e a má visão estetica que provocam na paisagem. Sua permanencia nestas zonas deveria mesmo ser proibida.

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Discordância**Classificação:****Observações do técnico:**

ID 67268 Roberto Márcio de Souza em 2023-06-13**Comentário:**

Saudações! Não vi no projeto, mas quero crer que serão considerados acessos e possibilidade de embarcar/desembarcar bicicletas, para além das ciclovias no entorno. Sucesso!

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Sugestão**Classificação:****Observações do técnico:**

ID 67234 Juventude Popular de Vila Nova de Gaia em 2023-06-12**Comentário:**

Optar pela alternativa avintense, proposta pelo Professor Catedrático da Universidade do Porto Rio Fernandes, uma vez que a zona prevista na proposta atual, já é muito procurada. Assim, cria-se uma oportunidade para desenvolver Avintes (quer a nível de empregos, transportes e património), retirando pressão sobre Santa Marinha e São Pedro da Afurada. O projeto do cais deve estar em coordenação com o Anfíbio previsto para fazer a ligação fluvial Crestuma - Centro Histórico de Gaia. O projeto arquitetónico do cais deve estar em conformidade com a arquitetura típica avintense.

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Proposta concorrente**Classificação:****Observações do técnico:**

ID 67198 Rui Amorim sousa em 2023-06-12**Comentário:**

A instalação deve ser o mais a montante possível da margem de Gaia e no cais da Ribeira o espaço liberto deve ficar preservado apenas laraboeqhenas embarcações e deixando lugar para atracação de embarcações de recreio

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Sugestão

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67168 Maria Isabel Mesquita em 2023-06-10**Comentário:**

Roubo do rio à população

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67145 Ana Vilarinho em 2023-06-09**Comentário:**

Vai ter impacto ambiental e visual

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67144 Ricardo Couto em 2023-06-09**Comentário:**

O turismo encontra-se em níveis excessivos para a capacidade das duas cidades. Não se deveria avançar com este projeto, que apenas beneficiará os grandes grupos económicos.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67140 Joana em 2023-06-09**Comentário:**

Contra a construção dado o impacto ambiental. Uma obra perfeitamente desnecessária que em tudo irá contribuir para a destruição da reserva natural que existe tão próxima. Uma obra que em nada contribui para a criação de uma cidade mais bonita, mais limpa! Menos turística!

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67136 Paulo em 2023-06-09**Comentário:**

A Colocacao nessa área vai criar um impacto visual e de circulação terrestre muito mau

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67135 Gastão Mendes em 2023-06-09**Comentário:**

Bom dia, Tive conhecimento do Projeto do Novo Terminal para Navios-Hotel, em Vila Nova de Gaia, no Cais do Cavaco. Interiorizei o seguinte: - O projeto estende-se na margem esquerda do rio Douro, numa zona bastante estreita e apertada do rio e numa curva em que há uma pressão hídrica considerável quanto á corrente do mesmo; - O edifício que vejo no projeto, parece-me substancialmente alto (mais de 3 andares) ao longo de uma distância enorme; - está em zona tomada ao rio e com dezenas de estacas; - a área tomada é sobredimensionada obrigando a aterros neste local do leito do rio; - sem perspetiva real, parece-me existir falta de equilíbrio ambiental e paisagístico, bem

como geração de dificuldades á navegação tendo em conta a largura do rio;. Tenho conhecimento que o Sport Club do Porto tem alternativas muito interessantes, e já submetidas á A.P.D.L. - Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, SA, passíveis de alocar serviços idênticos àqueles que este projeto se apresenta, agora a propor.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67134 Paulo Fernando de Azevedo CABRAL-VAZ em 2023-06-09

Comentário:

Exmos. Senhores: Os meus cumprimentos. Entendo que o novo cais deverá ser construído em localização situada mais a Norte, em malha urbana menos densa. Em alternativa, poder-se-ia pensar no alargamento do actual cais existente na Afurada, localizado após a Ponte da Arrabida, no sentido da Foz do Douro. Agradeço a Vossa atenção. Ao dispor. Atentamente Cabral-Vaz

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67131 Rafael Alves da Rocha em 2023-06-09

Comentário:

A APDL não pode apropriar-se daquilo que é de todos. Interrompendo a relação das duas cidades com o rio Douro. Numa altura em que sustentabilidade é a palavra de ordem, usufruir da Natureza é o mote da sociedade, e preservar ecossistemas é fazer o bem comum, parece-me absurda esta construção sem mais.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67112 Manuel Miranda em 2023-06-08**Comentário:**

O local escolhido para o projecto não é adequado. Prejudica a paisagem urbana e agrava as consequências das cheias do Douro a montante do Terminal, ou seja, a zona histórica do Porto, devido ao estrangulamento do leito do rio que origina. A cheia de 1909 certamente teria como consequência o colapso do tabuleiro inferior da ponte Luís I. Pergunto se não seria vantajoso deslocar o terminal para montante das pontes existentes, para local menos sensível.

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Sugestão**Classificação:****Observações do técnico:**

ID 67102 Elisa Lopes em 2023-06-08**Comentário:**

Pelos projectos que conheço de Siza Vieira, confio que esta obra ficará bem integrada na paisagem e consequentemente sem grande prejuízo para o ambiente.

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Concordância**Classificação:****Observações do técnico:**

ID 67101 Gonçalo Manuel Lemos dos Reis Torgal em 2023-06-08**Comentário:**

1 Vejo com alguma reserva que, sendo o Rio Douro sujeito a cheias, com alguma frequência, se reduza em quase um terço a sua largura neste troço. Temo que possa vir a agravar as situações a montante. Admito que haja estudos sobre o assunto, a minha é apenas uma opinião de observador. 2 Vejo também com alguma reserva, a colocação do novo edifício, mesmo em paralelo com o edifício habitacional existente a sul, prejudicando-lhe o usufruto da vista sobre o rio (não sou nem conheço nenhum morador no referido prédio). A ocupação, ainda que pela APDL, entidade com direitos especiais, visa satisfazer interesses privados, os dos operadores dos cruzeiros do Douro, também o turismo em geral é certo. Não entendo que estes se devam sobrepor aos direitos, igualmente privados, do usufruto da vista do rio, sendo que genericamente a ocupação das margens de rios e mar é, no nosso país, domínio público e não privado. Numa visão que reconheço simplista e não estudada, a deslocação do edifício novo para poente, em frente a um terreno vago de construções, ultrapassaria ou atenuaria significativamente essa situação. Sem mais de momento Gonçalo Torgal

Anexos: Não**Estado:** Tratada

Tipologia: Sugestão

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67097 Joel Silva em 2023-06-08

Comentário:

Estamos a tentar salvar as margens do Rio Douro e aparece este projeto que, na minha opinião, desvirtua, e de que maneira, a relação das margens com o Rio ... Tanta coisa com a Ponte que deveria ser integrada na envolvente e não ferir aquela paisagem ... Acabamos por ficar com uma cópia da Ponte da Arrábida, em vez de algo mais marcante, inovador, arrojado, contemporâneo, e ferimos de morte a paisagem com este mono no meio do rio ... totalmente incompreensível e sem palavras. Não deixa de ser caricato que boicotam projetos fantásticos e arrojados por causa de qualquer coisinha e aqui parece estar tudo bem e não haver problema ... Fico à espera do que vão fazer com o Matadouro, que tanta publicidade teve e agora, depois de vir cá um arquiteto de renome, a IP obriga a diminuir e baixar a icónica pala só por que sim ... Ou aguardo pela imposição de uma monótona, datada, sem interesse de engenharia / arquitetura da ponte proposta para o TGV (mais uma cópia, deveriam ser pagos direitos de autor) ... Enfim, vá-se lá perceber ...

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67096 Jorge Paulo da Silva Serra em 2023-06-08

Comentário:

Concordando com a unanimidade em retirar as referidas embarcações do cais de Gaia, venho no entanto discordar da sua localização no Cais do Cavaco, área já sujeita a pressão urbanística e turística muito em breve sofrerá do mesmo mal do actual cais de Gaia. Creio que a sua melhor localização será a nascente, eventualmente em Quebrantões onde já existe um pequeno cais e numa zona mais calma onde não falta espaço para manobras quer das embarcações de maior porte quer de veículos como autocarros turísticos. Ficaria desse modo reservado o cais de Gaia e da Ribeira do Porto para pequenas e vernaculares embarcações. Cumprimentos. Jorge Serra

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67091 Rui em 2023-06-08

Comentário:

Como é possível retirar um bem de todos (paisagem/zona ribeirinha) em benefício do turismo. Zonas como Oliveira do Douro ou Avintes, ou entre a ponte D Luis e Ponte D Maria (que terá novas acessibilidades com a ponte do TGV) serão zonas menos perturbadoras para o bem de todos. No RNT, no ponto 6 é muito objetivo nas suas conclusões: "Como impacte negativo permanente identifica-se a afetação da tomada de vistas sobre o rio a partir do edifício residencial situado na alameda do Terminal, envolvendo cerca de três dezenas de apartamentos." Os único beneficiados são os turistas! Não se vislumbra qualquer benefício para a economia da zona considerando que na área envolvente não existe qualquer tipo de comércio, sendo apenas zona residencial. Aliás, estes turistas são transportados diretamente do hotel para os próprios navios. O único impacto económico é nas empresas dos navios. A comodidade dos turistas não pode prevalecer perante a comodidade da população.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67087 Ilidio em 2023-06-08

Comentário:

Deverá ser deslocado para montante, areinho, ponte S João

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67084 José Luís Ribeiro Ferreira em 2023-06-08**Comentário:**

Este projeto vai sobrecarregar a já sobrecarregar Afurada. É já quase impossível desfrutar deste local, outrora deslumbrante pela sua localização e vista sobre o Douro e cidade do Porto. Lamentavelmente, as questões turísticas e económicas de determinados grupos económicos, sobrepõem-se ao interesse das populações. E não... Não digam que o turismo vem melhorar as condições económicas das localidades. O turismo em V. N. De Gaia e Porto é pura e simplesmente selvagem!

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Discordância**Classificação:****Observações do técnico:**

ID 67081 Jorge Barbosa em 2023-06-08**Comentário:**

O aumento das embarcações marítimo turístico no Rio Douro, terá a médio prazo um impacto muito negativo na fauna piscícola existente, o aumento da poluição provocará uma diminuição da qualidade da água. Em vez de se potenciar a actividade marítimo turística devia se reduzir esta actividade, pois ninguém visita, cidades sujas e poluídas, a médio e longo prazo, vamos ter o rio cheio de estruturas abandonadas e degradadas, pois os operadores turísticos só se preocupam com o lucro, quando deixa de ser rentável, muda-se de actividade. A saturação turística no Porto e Gaia está no limite. Deixem de retirar o rio aos Portugueses, os turistas que passeiem nas margens, pois o rio é uma bela paisagem, não a destruam!!!!

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Discordância**Classificação:****Observações do técnico:**

ID 67075 Inês Ramos em 2023-06-08**Comentário:**

É inacreditável como podem sequer pensar em construir um cais para navios na margem do rio Douro, tão perto da ponte da Arrábida! A galinha dos ovos de ouro do Turismo justifica que se sacrifique tudo no sacro-santo altar das receitas turísticas, mesmo que isso signifique a destruição irreversível da beleza do rio e da paisagem única alegadamente Património Mundial (deixará de sê-lo em breve, com a betonização feroz das duas margens), a diminuição da qualidade de vida dos habitantes, com mais hordas infinitas de turistas, que já superam os residentes nalgumas zonas do Porto, e trabalhar para poluir mais, em vez de adaptarem planos para combater as alterações climáticas. Envergonho-me dos nossos decisores políticos. Estão a hipotecar o futuro do país com a visão mesquinha e a construção desenfreada. Deixem o rio e a cidade em paz e

permitam.-nos disfrutar da sua beleza!

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67074 Joana Rafael em 2023-06-08

Comentário:

O impacto negativo e a longo prazo dos trabalhos de dragagem - e descarga do material no leito do oceano - não parecem devidamente aprofundados. Alias, a lista de impactos negativos esta bastante mal fundamentada. Nenhuma menção é feita a estudos (que abundam) sobre este impacto. Mais ainda, o motivo para não se considerar a concentração desta atividade no terminal de cruzeiros do Porto de Leixões, também não mencionado. Um projeto de sustentabilidade ambiental deve e tem necessariamente de enquadrar escalas de tempo e geográficas mais amplas.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67071 Luís Pedro Bento em 2023-06-08

Comentário:

Já chega de turismo, não?

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67070 NUNO SOUSA em 2023-06-08**Comentário:**

A localização do edifício vai provocar que as pessoas não possam disfrutar do rio naquele local, nem das vistas actuais entre Gaia/Porto. Também aumentará o tráfico de veículos pesados (autocarros e transporte combustível) naquela zona.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 67069 Nuno Filipe Calheiros Alves em 2023-06-08**Comentário:**

Sendo os barcos de cruzeiro um dos maiores poluidores do planeta, chega de barcos turísticos nos rios e nos mares. Criem atividades económicas produtivas, sustentáveis e respeitadoras do meio ambiente em vez de estarem a criar atividades poluidoras e que, neste caso em específico, sobrevive do abuso do que é de todos e explora os trabalhadores até ao tutano. Deixem estar o Cais do Cavaco como está e retirem os barcos de turismo do Douro para ver se o rio fica limpo de vez.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 66909 Carlos Alves em 2023-06-03**Comentário:**

Tendo analisado o vosso Resumo Não Técnico, constatei que na sua maioria foram levados em conta os principais impactos ambientais, assim como foi feito um esforço para adotar medidas que minimizem estes impactos. Sei que existe uma pressão económica para que este projeto vá para a frente, mas pessoalmente não concordo que haja a navegação de mais barcos no Rio Douro. Já circulam barcos mais que suficientes para o setor do turismo e de recreação pessoal, que contribuem em muito para a degradação ambiental. Contudo, a ser concretizado o projeto, deixo a sugestão de que poderia ser realizado como medida complementar, um estudo a nível geológico, para verificar se determinados trabalhos a realizar, não provocam erosões rápidas nas terras e areais das águas uma vez que a movimentação de máquinas pesadas com a movimentação e as vibrações produzidas são potenciais causas de erosões rápidas nos solos e subsolos.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Sugestão

Classificação:

Observações do técnico:

ID 66881 ANTONIO SANTOS em 2023-06-02

Comentário:

Qual carga máxima que o estuário do Douro aguenta? Qual o impacto na qualidade da água e no desgaste das margens vai ter o projeto ? Qual o destino dos efluentes dos barcos hotel? Qual o impacto do pleno funcionamento do projeto na rede viária? Qual o impacto em termos de emissões e onde se faz a sua neutralidade? Questões essenciais para a aprovação do estudo de impacto ambiental.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Sugestão

Classificação:

Observações do técnico:

ID 66861 OnGaia - Associação de Defesa do Ambiente em 2023-06-01

Comentário:

Pelos motivos apresentados em anexo, a OnGaia - Associação de defesa do Ambiente, discorda da construção de mais um obstáculo, que provocar a estrangulamento, no tramo do Rio Douro, muito próximo do seu estuário.

Anexos: 66861_OnGaia - Opinião sobre o TEMT_25.05.23_signed.pdf

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 66835 Pedro Correia em 2023-06-01**Comentário:**

Não se compreende estes e outros investimentos públicos, quando o acesso a bens básicos dos cidadãos gaienses/Portugueses estão bloqueados e suprimidos ou são pura e simplesmente negados, é uma desconsideração e um insulto não só ao povo, como às instituições deste país... vergonha!

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Discordância**Classificação:****Observações do técnico:**

ID 66823 Ana Raquel Ferreira Sequeira em 2023-05-31**Comentário:**

“Exmos. senhores, Após leitura do RNT, gostaria de fazer algumas sugestões: - Que os trabalhos não sejam realizados a partir das 7h da manhã, mas sim às 8h, respeitando a Lei Especial do Ruído na sua generalidade, para descanso dos habitantes nas redondezas, que vão ter perturbações na sua vida e no seu ciclo de sono, cerca de dois anos. - Que sejam mais específicos quanto aos danos causados em caso de derrame de combustível para as águas do rio Douro, uma vez que o aumento de navios a circular, aumenta este risco de derrame. Referem que deverá ser feita a recolha de imediato, no entanto não evidenciam qual seria o impacto nas espécies aquáticas e nas espécies terrestres que se alimentam no rio. Esta avaliação penso ser ainda de importância mais acrescida, uma vez que, existe na direção para onde corre o rio (mar), uma Área Protegida que é a “Reserva Natural Local do Estuário do Douro”. - Que acrescentem ao projeto medidas compensatórias dos impactes ambientais que vão causar com este projeto. Enumeram várias medidas mitigadoras para diminuição dos impactes, mas no vosso projeto não existe nenhuma medida compensatória pelos danos causados ao ambiente, como por exemplo, implementar algum tipo de projeto na Reserva Natural, para conservação das espécies e aumento do número de exemplares ou por exemplo campanhas de limpeza do fundo do rio. Com os melhores cumprimentos Raquel Sequeira”

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Geral**Classificação:****Observações do técnico:**

ID 66788 Vanessa Silva em 2023-05-30**Comentário:**

Boa tarde. O principal objetivo deste projeto é criar condições para acolher navios-hotel e outro tipo de embarcações mais pequenas. Tendo em consideração que existem cada vez mais navios a circular pelo rio Douro e tendo o transporte marítimo um tremendo impacto nas emissões de CO2, em muito superior às emissões provenientes dos automóveis na cidade do Porto, criar um novo cais irá certamente aumentar a frequência e o número de navios e barcos a circular pelo rio Douro. As consequências irão fazer-se sentir não só a nível do aumento da quantidade de emissões de CO2, mas também nos níveis de óxidos de enxofre e óxidos de azoto provenientes da combustão dos combustíveis. Este aspeto por si só já é preocupante do ponto de vista da qualidade do ar, mas acima de tudo é preocupante para o combate às alterações climáticas, para a diminuição da pegada de carbono e para alcançar a tão desejada descarbonização. Estes aspetos, assim como outros impactos ambientais, deveriam estar contemplados no vosso Resumo Não Técnico. A minha discordância é de que não se devia proceder à adaptação do cais, enquanto não existirem soluções a nível de mobilidade marítima, que não sejam tão dependentes dos combustíveis fósseis, que sejam mais sustentáveis e menos nocivas para o ambiente.

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Discordância**Classificação:****Observações do técnico:**

ID 66722 André Pina em 2023-05-26**Comentário:**

Já existem demasiadas infra-estruturas para barcos de recreio. Acho que se devem ampliar essas.

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Discordância**Classificação:****Observações do técnico:**

ID 66561 George Ellis Kilinsky Abib em 2023-05-20**Comentário:**

Acredito não ser um projeto que venha melhorar a qualidade de vida da cidade. Na sua larga concepção, ao contrário do estudo técnico apresentado, os impactos urbanos e ambientais serão imensos com grandes prejuízos a vivência local e até mesmo dos demais habitantes da região. A criação e construção de um complexo portuário geraria intensa contaminação do solo, do ar e do rio, comprometendo a vida marinha local, já que a operação diária de um porto/cais afeta diretamente a saúde do ecossistema. Representa um prejuízo para a qualidade de vida poderá importar uma redução significativa da qualidade da água, podendo comprometer a perda de habitat dos animais. . A qualidade de vida dos moradores também acabaria diretamente afetada. O crescimento urbano, ocasionado pela construção e pela operação do porto, elevam as chances de proliferação de doenças e piora na qualidade do ar. Vale ressaltar que o próprio projeto reconhece o aumento do trânsito de veículos e pessoas na região que por certo impactaria na qualidade de vida da localidade. Em projetos dessa natureza o tópico ambiente é sempre deixado de lado com justificativas genéricas, tudo em prol de um suposto benefício econômico. Além dos aspectos acima apontados, o projeto de edificação irá efetivamente transformar/corromper a imagem e o paisagismo históricos da região, comprometendo sim a referência histórica da localidade. Sou contra o projeto e acredito que o mesmo poderia ser instalado em outra região nas quais os impactos, principalmente os ambientais, não seriam tão significativos.

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Discordância**Classificação:****Observações do técnico:**

ID 66487 Marta Valente em 2023-05-16**Comentário:**

.

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Discordância**Classificação:****Observações do técnico:**

ID 66486 AlexandraRodrivues em 2023-05-15**Comentário:**

Construção em leito de cheia, volume construtivo, finalidade, tudo aspectos negativos.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 66484 Paulo Fernando Gonçalves da 5 em 2023-05-15**Comentário:**

Considerando que a área em causa é bastante deficitária em termos de estacionamento automóvel, considero que o projeto deveria prever o aumento significativo da oferta de estacionamento para automóveis ligeiros. Na verdade, na proximidade da área do projeto (imediatamente a jusante do cais do Cavaco), existem diversas empresas de serviços cujos colaboradores, sem opções viáveis de transporte público, que nem a futura linha do metro, por estar à cota alta, irá resolver, se vêm na necessidade de se deslocarem em transporte próprio. No presente, o estacionamento existente está completamente saturado, não tendo condições de suportar o acréscimo de procura que o cais, e também o edificado já em construção, irá gerar.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Reclamação

Classificação:

Observações do técnico:

ID 66478 Fernando Guerra em 2023-05-15**Comentário:**

Boa tarde.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Concordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 66477 Ignacio Gallego em 2023-05-15**Comentário:**

Na foz acumulam-se muitos nutrientes transportados pelo rio, tornando-se este local palco de imensa atividade biológica, servindo de "casa de abrigo" a numerosas espécies animais e vegetais. No caso do estuário do Douro ocorrem fenómenos típicos destas áreas, uma vez que os estuários são massas de água semifechadas em zonas costeiras, onde a água doce e salgada se misturam, quase sempre na boca de rios e sob a influência das marés. Geralmente associam-se-lhe zonas húmidas, sapais ou juncais contíguos. Estes locais apresentam uma produtividade primária muito elevada. Sendo habitat para numerosas espécies de organismos marinhos, principalmente juvenis, estes refugiam-se nestas águas. São igualmente redutos de reprodução e de alimentação de muitas espécies de animais, destacando-se a sua importância para as aves migratórias. Com a destruição ou aumento de pressão desta imensa infraestrutura, as aves irão afastar-se. Quem irá substituir estes animais que ganharam asas muito antes que nós? O bom senso costuma pôr em causa a importância um projeto com elevado grau de impacto ambiental, como é o caso. Em certa medida, e para o desenvolvimento das regiões e do Homem enquanto sociedade, os valores económicos falam mais alto. É natural que a Natureza se adapte. O que não é natural é havendo alternativas, a APDL e a Câmara Municipal de Gaia mantenham um duvidoso interesse com consequência irresponsável na construção do projeto que irá certamente prejudicar os "passarinhos". Uma terminal de cruzeiros que não leva em conta o mínimo de estudos precisos sobre as alterações climáticas no curso do rio Douro que, sem dúvida, o afetarão e as espécies que o habitam. O tempo obriga-nos a pensar nos nossos actos, as aves não têm essa virtude, fazem-no porque está na sua Natureza. As ameaças às aves do Douro são eminentes, e como seres consequentes temos o poder de reverter o pensamento egocêntrico para o pensamento de integração dos sistemas e recursos ecológicos. ¿Porque não foram tidas em conta outras opções que existem com maior viabilidade e menor risco ambiental?

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Discordância**Classificação:****Observações do técnico:**

ID 66471 Rui em 2023-05-15**Comentário:**

Acho que o rio precisa de "respirar" e não de ser continuamente cheio de infraestruturas que ainda que necessárias à contínua progressão do turismo vão acabar por o destruir. Discordo em absoluto da realização do projeto e acho que o rio Douro merece mais respeito de todos.

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Discordância**Classificação:****Observações do técnico:**

ID 66468 Daniel Filipe de Oliveira Alves em 2023-05-15**Comentário:**

O encanto do Porto está nas suas margens e paisagens beira-rio, com este projecto, mais uma vez, o interesse de algumas entidades privadas se sobrepõe ao interesse da população e à beleza desta zona histórica. Actualmente a zona é calma, com pescadores, pessoas a passear e andar de bicicleta, com este projeto vai ser mais uma zona de carros, autocarros e confusão que a população vai evitar em vez de abraçar... Vejo este projecto como realmente negativo para quem vive na zona. A qualidade de vida dos cidadãos tem de ser protegida contra a avalanche turística dos últimos anos.

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Discordância**Classificação:****Observações do técnico:**

ID 66466 Nathália Trancoso em 2023-05-14**Comentário:**

Discordo completamente, pois promove um projeto egoísta e desrespeitoso aos proprietários dos imóveis em frente onde pretendem construir. Os proprietários compraram por um valor maior o imóvel por terem uma vista livre e ampla em frente ao rio e Porto, para agora sem respeito algum uma construção marítima turística, que tirará a visão completa do rio e do Porto e sendo substituída por uma visão do teto da embarcação. Meu voto é na discordância óbvia, pois tendo vários outros pontos livres sem ter que desrespeitar os proprietários do prédio verde.

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Discordância**Classificação:****Observações do técnico:**

Comentário:

A escolha da localização para execução deste projeto torna-o aberrante. Trata-se de uma zona bastante calma, exclusivamente residencial pelo que a construção deste complexo, negócio particular, não traz qualquer benefício à vizinhança, pelo contrário. Na vasta marginal do rio Douro na cidade de Vila Nova de Gaia existem vários quilómetros livres de construção sem necessidade de avançar para dentro do leito do rio, sem construção residencial envolvente não prejudicando diretamente nenhum habitante, com bons acessos rodoviários e suporte de rede de transportes públicos, que na localização escolhida são inexistentes. O edifício de apoio à marina irá crescer na frente e assombrar um edifício histórico e icónico da cidade. Uma obra arquitectónica como poucas que salpica a marginal de Gaia, um exemplo notável de arquitetura industrial do século XIX construído por um colaborador do engenheiro Gustavo Eiffel. O projecto de arquitectura de reformulação teve a assinatura do conceituado arquitecto Pedro Balonas. Atualmente o edifício é exclusivamente residencial, habitado por famílias que meticulosamente escolheram este lar por ser uma zona bastante calma, sem poluição sonora, com reduzido tráfego e vistas desafogadas para emblemático rio Douro, pensando que o impensável nunca aconteceria, construção em cima do próprio rio, e tendo pago pelas suas habitações um valor como se tal nunca fosse acontecer. Vale tudo. A construção do complexo vai causar poluição sonora, tráfego intenso, diminuição da qualidade do ar e uma paisagem visual menos atraente, bloquear as vistas e a luz natural, tornando as áreas residenciais mais escuras e menos atraentes, sem serem ressarcidos por estas perdas, estando certa que preferem que esta construção seja recolocada em outro ponto. A construção vai ainda perturbar a vida marinha, destruir habitats naturais e contaminar as águas com produtos químicos e resíduos de construção. Além disso, a marina pode introduzir espécies invasoras que podem prejudicar ainda mais o meio ambiente e a biodiversidade local. Outro problema é o estreitamento significativo da largura do leito do rio que a construção deste complexo vai implicar, que conjuntamente com o aumento do tráfego marítimo irá causar perturbações e acidentes. Esta problemática agrava-se pois a marginal em questão é usada diariamente por pescadores locais e bastante próxima aqueles que dependem do rio como seu meio de subsistência. Esta violação irreversível da margem do rio Douro tem a agravante ainda de estar pensada para uma localização inserida na zona histórica de Vila Nova de Gaia, classificada como património mundial cultural e natural pela UNESCO.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 66463 Claudia Costa Pinto em 2023-05-14**Comentário:**

Nefasto impacto ambiental

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 66437 TIAGO SOUSA em 2023-05-13**Comentário:**

Demasiada volumetria

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 66421 Francisco Abreu Pessegueiro em 2023-05-12**Comentário:**

O título “adaptação” do Cais do Cavaco só por si induz uma intervenção sem grande impacto na paisagem dado que referido Cais existente é uma estrutura metálica nada impactante. É um simples pontão. A proposta é, contudo, extremamente impactante. Cria uma barreira continua, com cerca de mais de 6 metros, (2pisos) numa extensão de mais de 300 metros entre a via marginal e o Rio Douro. Se o programa implica áreas cobertas de apoio ao cais, tão complexas, esta infra-estrutura nunca deverá ser localizada num espaço tão sensível do ponto de vista paisagístico. Ou é uma estrutura ligeira como o pontão existente ou deve ser escolhido outro local para a construção de uma infra-estrutura com um programa funcional complexo, talvez a montante da Ponte do Infante. Não discuto a qualidade arquitectónica “de per si” mas tão simplesmente a sua envolvente. Aquilo que me ensinaram, e bem, é que a intervenção tem que ser determinado pelo lugar. Por favor, não destruam a paisagem do Rio Douro. Esta constitui um património único e inestimável. Nenhuma actividade económica tem uma importância que lhe sobreponha. Muito menos a actividade do turismo que morrerá no dia em que este património estiver deteriorado

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 66420 Dulce Pinto em 2023-05-12**Comentário:**

Parecer desfavorável. Impacto ambiental e sonoro

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 66419 Joana Correia em 2023-05-12**Comentário:**

O edifício tem 10 metros de altura e vai criar o caos na zona. Para além do facto que vai destruir a envolvente de toda a zona.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 66418 Pedro Saraiva em 2023-05-12**Comentário:**

Este projecto é todo ele lamentável. O Edifício actual resulta da reconversão da antiga fábrica da Destilaria do Álcool, edifício construído em finais do século XIX por um colaborador do engenheiro Gustavo Eiffel. O projecto de arquitectura teve a assinatura do conceituado arquitecto Pedro Balona. A CM de Gaia considerou como património histórico, foi muito exigente por essa razão e agora ainda não se manifestou contra este projeto. É inaceitável o total atropelamento das preocupações ambientais, sejam ruído, emissões, a carga rodoviária que trará a uma zona ribeira e habitacional, o impacto para os habitantes da zona (vai haver mais uma construção naquela encosta) etc. Enfim a destruição de zona histórica, com impacto negativo no bem estar da população e ambiental em várias dimensões.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 66415 Flor Roque em 2023-06-14**Comentário:**

Não há base jurídica para construção em um local denominado centro histórico.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 66413 Rosa Teixeira em 2023-05-12**Comentário:**

Acho que é uma enorme falta de sensatez e de respeito pelo ambiente e pelo nosso belíssimo rio Douro que já está tão "massacrado". A meu ver isto tem um impacto ambiental nefasto e denota um enorme desrespeito pelos moradores que compraram casas nesse local, por todos os munícipes e pelo planeta. Não me parece, a nível de bom senso, viável nem necessário. Teriam outras opções bem menos impactantes e prejudiciais. Nem para turistas será interessante dada a falta de ligações de transportes públicos no local. Como cidadã portuguesa e como gaiense que já fui, pergunto onde está a preocupação ambiental e a igualdade de deveres? Invadir o leito do rio desta forma megalómana? Nunca.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 66412 Maria Freitas em 2023-05-12**Comentário:**

Não consigo entender que não se respeite o ambiente, o rio e os moradores. A meu ver é uma insensata e enorme falta de respeito pela nossa cidade, pelos munícipes e pelo planeta. Tinham opções bem mais viáveis e com menores repercussões ambientais e paisagísticas. Onde é que está a igualdade e o bom senso? Se eu tiver um terreno junto ao rio tenho todas as limitações e mais algumas em efetuar uma construção, num terreno que me pertence. E aqui? E os outros? E a atuação dos nossos governantes? Não é pautada pelas mesmas regras? Podem construir invadindo o leito do rio? Não somos todos cidadãos em igualdade? Isto é uma aberração. Haja ponderação, por favor! Não me defraudem. Não me façam sentir que não gosto de viver no meu, no nosso país.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 66409 JORGE POTCHTER DE AVILA em 2023-05-12**Comentário:**

Terminal de Cruzeiros de acordo com a ADPL classificado como obra pública??? A infra-estrutura em questão não se rege pelos princípios de necessidade e urgência, como os que seriam exigidos para uma infra-estrutura civil dessas características classificada como bem de interés público. Esta infra-estrutura está orientada para o desenvolvimento do turismo de massas e os seus principais beneficiários são empresas privadas como a Douro Azul, proprietária dos navios que se destinam a estacionar. Neste caso específico o estacionamento de navios de cruzeiro com mais de cem passageiros em ambiente residencial como o nosso vai causar incompatibilidades com o Regulamento Geral do Ruído (RGR) no ordenamento jurídico Português. Em zona classificada como Património Mundial da UNESCO, na margem sul do rio Douro, cada vez mais ameaçado pelo tráfego de barcos e pelo turismo descontrolado com este projeto haverá três cais só na ribeira de Vila Nova de Gaia a menos de dois quilómetros um do outro. É um disparate e uma afronta com consequências ambientais e estruturais catastróficas para a cidade de Vila Nova de Gaia.

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Discordância**Classificação:****Observações do técnico:**

ID 66408 OLGA DIANA POTCHTER em 2023-05-12**Comentário:**

Estamos consternados e muito preocupados com esta notícia que acreditamos prejudicar seriamente a área histórica afetada (zona classificada como Património Mundial da UNESCO, uma zona de proteção especial do centro histórico de Vila Nova de Gaia, ZEP), a possível afectação da Reserva Natural Local do Estuário do Douro, o curso do rio Douro, em bem como a nossa qualidade de vida como vizinhos de Vila Nova de Gaia. O rio Douro encontra-se cada vez mais ameaçado pelo tráfego de barcos e pelo turismo descontrolado (com este projeto haverá três cais só na ribeira de Vila Nova de Gaia). Este terminal de Cruzeiros de acordo com a Adpl é classificado como obra pública, sendo o uso e exploração futura por empresas privadas de turismo (lesão de direitos adquiridos e patrimoniais contra o enriquecimento sem causa de empresas privadas). É manifestamente prejudicial para os cidadãos em geral, quer do porto, quer de Gaia, a

criação desta estrutura , pois tem impactos ao nível , visual , cheias, conservação do património , tráfego e impactos medioambientales . As famílias que residem serão afetadas , quer pelo impacto na vida , quer financeiramente ao nível de possíveis cheias. Não é evidenciado o contributo deste tipo de turismo para a economia local. Sem dados apresentados e validados , este tipo de turismo concentra a sua atividade económica nos operadores contratados , com incursões pontuais em grandes espaços (quintas e restaurantes pelo Douro acima) igualmente contratados e relacionados com os operadores em causa (DOURO AZUL) É visível ver os turistas a embarcar diretamente do barco para o autocarro. Desta forma, e dado que há lugar a deslocações em grupo organizadas em autocarros , qual a razão de não manter estas embarcações a montante no rio . Por outro lado, devido às características especiais da construção de edifícios nas margens da zona ribeirinha, uma construção (Cais e Gare de passageiros) destas dimensões e pesos pode afectar muito significativamente os seguintes: -Contaminação das águas do rio Douro por despejo de substâncias inertes, tóxicas ou biodegradáveis. - Alterações na dinâmica fluvial devido à contribuição de sedimentos, alterações do equilíbrio hidráulico e estabilidade geomorfologia de encostas. - Aumento dos níveis de ruído e emissões atmosféricas (partículas, gases e odores) que têm repercussões a saúde da população, fauna e flora. -Mudanças na paisagem e alteração da cobertura vegetal. - Deslocamento da população. -Alteração do fluxo de veículos ou pedestres. -Alteração ou deterioração do espaço público. - Aumento do risco de ocorrência de danos a estruturas próximas ou deslizamentos de terra. Na minha opinião a Câmara Municipal de Gaia abandonou o dever de proteger os residentes que vivem na área protegida do centro histórico de Vila Nova de Gaia, que um dia viemos revitalizar uma zona abandonada e sem serviços, ainda hoje, e fomos transformando-a numa zona residencial, viva, com famílias, pessoas que gostam de passear à beira rio ou simplesmente praticar desporto. É necessário e urgente a conciliação de um equilíbrio necessário para a boa vida dos vizinhos de Vila Nova de Gaia e para a actividade turística de qualidade, e não massificada, que Vila Nova de Gaia e Porto exigem: “Proteger o turismo do turismo”. E esta construção desproporcionada, ilógica, ambientalmente insustentável, de cariz exclusivamente privado e não de utilidade pública, a única que irá causar danos e prejuízos irreversíveis à cidade de Vila Nova de Gaia e sobretudo aos seus vizinhos.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 66405 Daniel Santos em 2023-05-12

Comentário:

Ex.mos, o projecto em causa apresentará um impacto visual tremendo, desvirtuando a beleza de ambas as cidades, numa zona típica, alvo de visita de turistas pela sua beleza. Seria no mínimo irónico estragar essa beleza com a justificação que seria benéfico para os próprios turistas e para o turismo. Haverá, certamente, zonas do Rio Douro, nomeadamente a Este da ponte D. Luís, que beneficiariam muito mais do projecto, quer pelas visitas que traria, quer pela criação/modernização de infra-estruturas, sem ter um impacto visual tão negativo. Lembro-me, por exemplo, da zona imediatamente por baixo da Serra do Pilar, que, do lado de Gaia, é basicamente uma zona de escarpa, sem qualquer interesse visual, sem moradores e, portanto, até a precisar de uma

requalificação. Desta forma, apelo a que ponderem relocalizar o projecto de forma a que seja, ao mesmo tempo, menos prejudicial e mais benéfico, pela simples recolocação, não prejudicando a imagem e qualidade de vida de uma zona tipicamente Gaiense/Portuense mas sim criando uma nova área em Gaia, numa zona pouco atrativa, actualmente,

Cumprimentos Daniel Santos

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 66404 Viviane Vuolo Risseto em 2023-05-12

Comentário:

Obviamente esse projeto piora significativamente a paisagem, a tranquilidade, as vibrações positivas e, principalmente, prejudica o meio ambiente. É incompreensível a intenção de deteriorar um lugar único como esse. Basta caminhar pela margem do rio Douro do lado de Vila Nova de Gaia onde se pretende fazer a obra para perceber as consequências desastrosas que o projeto trará se for realizado.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 66403 Filipe Henriques em 2023-05-12

Comentário:

Discordo com o projecto e todo o impacto que está a ser gerado junto à Margem do Rio Douro. Pouco a pouco estamos a sobrecarregar as margens do rio, tanto do lado de Gaia como Porto! Temos visto empreendimentos a serem construídos junto à Marina da Afurada acabando pouco a pouco com a identidade da vila, junto à Ponte da Arrabida que se arrastam em processos judiciais, e estamos a continuar a ignorar o impacto ambiental, algo que ficou bem patente no último Inverno. Este é também um local que incentiva pessoas a saírem à rua para praticarem desporto, ou caminhar calmamente junto ao leito do rio. Pergunto-me como será, continuando a sobrecarregar a margem entre o Cais de Gaia e a Afura. Como morador em Gaia, não vejo nenhuma vantagem para quem habita na zona, mas apenas o impacto para quem frequenta a zona diariamente.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 66402 Diogo Pinto Jorge Ribeiro em 2023-05-12**Comentário:**

Mais uma obra para tirar qualidade de vida a moradores.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 66401 Celso de Campos Toledo Neto em 2023-05-12**Comentário:**

A obra proposta provoca um desequilíbrio que apequena aquele que é um dos maiores atrativos da região: o de possuir um rio icônico, de importância histórica incalculável, relativamente bem preservado, próximo de cidades maiores. O prejuízo estético é imenso, pois a Destilaria é um edifício que faz parte do patrimônio histórico de Portugal e será encoberto pelas novas edificações. O impacto ambiental é relevante e nocivo, posto que o local é próximo à foz do rio. Essa área é utilizada para a prática de remo e pesca esportiva, atividades que se inviabilizam com a obra. Descaracteriza-se a zona como sendo estritamente residencial, com prejuízo enorme aos moradores, que passarão a conviver com ruído, movimentação e poluição muito maiores. De resto, é difícil entender a péssima escolha da localização quando parece haver alternativas com externalidades menos prejudiciais às pessoas e ao ambiente. Custa a crer que um projeto tão agressivo ao caráter da região e ao patrimônio histórico esteja a ser cogitado. Ele deve ser engavetado.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 66400 Sonia Marisa Rodrigues Sousa em 2023-05-12**Comentário:**

Na minha opinião, esta infraestrutura vai descaracterizar a bacia do Rio Douro e traz apenas caos, poluição e ruído para a área envolvente.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 66399 Silvia.Letícia kilinsky em 2023-05-12**Comentário:**

Projeto não integrado a paisagem históricas do entorno. Grande prejuízo ao meio ambiente, principalmente ao rio,. Vias de acesso não comportam o fluxo planejado para o empreendimento. Ruído excessivo que afetará a qualidade de vida dos que ali residem. Poluição sonora e visual. Empreendimento nitidamente feito só para atender interesses econômicos não privilegiando em nada a qualidade de vida dos que já ali habitam.. somente atenderá ao novo empreendimento imobiliário, de cunho turístico,, bem como haverá uma marina para esse empreendimento. Projeto não beneficia aos moradores nem as habitações já existentes, somente aos turistas; pois piora o meio ambiente, o ar, a vida dos que ali habitam e o entorno.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 66398 JOAO EDUARDO OLIVEIRA TORRES em 2023-05-12**Comentário:**

Na minha opinião a construção deste tipo de infra estrutura vai promover desconforto a todos os moradores e utilizadores da marginal, nomeadamente através do aumento brutal de tráfego rodoviário, de ruído de incomodidade para os moradores, de poluição atmosférica numa zona habitacional. Não existe qualquer vantagem na construção desta infraestrutura a não ser económica para alguns operadores de cruzeiros no Douro.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 66397 Tiago em 2023-05-12**Comentário:**

Um projecto que claramente não tem qualquer sentido, que não é destinado a quem vive em Gaia. Parem de destruir o nosso rio Douro

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 66396 José Vítor em 2023-05-12**Comentário:**

A câmara de Gaia ponderou os legítimos interesses dos residentes? Não A câmara tem a real noção do impacto que este projeto terá na vida desses munícipes? Não A câmara ponderou o elevado número de consequências negativas para a encosta da nossa cidade? Não A camara identificou, descreveu, e avaliou os impactos ambientais significativos com no território, solo, agua, incluindo as alterações climáticas, e anida, o patrimonio cultural, arquitetonico e paisagem? Não

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 66395 Jose Luis Carvalho em 2023-05-12**Comentário:**

Construção de elevado impacto Muito volumosa Disruptiva com a zona residencial envolvente Aberrante numa zona histórica Reduz fortemente o espaço util da zona do Rio utilizavel Compromisso na navegabilidade Agressividade paisagística do projecto Mais um obstaculo e agressão biológica á fauna e flora do rio, considerado patrimonio e atractivo das cidades e da Unesco Motivado por questões economicas imediatas, podendo prejudicar atractividade turistica no futuro, por deterioração das características que tornam o douro um hot spot de turismo, denotando perdas economicas no futuro Primeira marina construída directamente em face a um condominio residencial Compromisso de uma area de lazer, passeio e desporto dos gaienses e portuenses

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 66394 Isa Silva em 2023-05-12

Comentário:

O projecto em epígrafe traduz-se num elevado impacto ambiental para ARU- Margens do Douro, devido à poluição causada não só pelas embarcações de grande porte que visam ancorar no Terminal de Embarcações Marítimo Turísticas e serviços associados, nomeadamente abastecimento de combustível e operações de reparação e manutenção com os impactos ambientais associados. O Estudo de impacto ambiental apresentado no âmbito da construção do Terminal realça uma série de aspectos negativos associados à construção do Terminal não explorando na íntegra os aspectos nefastos para a qualidade da água, preservação de espécie que habitam nas margens do Douro e que habitam e nidificam no Estuário do Douro. O PDM de Vila Nova de Gaia e Plano de Reestruturação das Encostas do Douro visa promover a preservação das encostas e margens do Douro no que diz respeito à preservação da paisagem, habitats naturais e espécies que neles habitam algumas em vias de extinção, bem como a preservação do património natural e cultural. É de salientar que a construção em assunto entra em conflito com o PDM de Vila Nova de Gaia e os investimentos objecto de fundos Europeus que visaram a conservação das encostas, preservação dos habitats naturais, promoção dos modos suaves, pedonais e lazer. A construção de um Terminal vai por em causa a qualidade dos habitats, das espécies que neles habitam ora pela poluição e aumento dos níveis de ruído das embarcações, ora pela afluência dos transportes de passageiros pesados. Por via da subida expectável dos níveis de ruído, poluição da água com combustíveis estima-se facilmente que as espécies que habitam nas margens do Douro, encostas do Douro e Reserva Natural do Estuário do Douro sejam severamente afectadas. Para além deste impacto a nível ambiental, existe um impacto claro de desqualificação da zona no que diz respeito à sua classificação como zona natural e de lazer e consequentemente uma incoerência com os investimentos realizados pelo município na preservação e valorização desta componente no território. O Estudo de impacto ambiental deveria compreender um parecer da REN uma vez que o território se encontra classificado como tal, bem como dos organismos responsáveis pela aprovação do Projecto de ARU - Conservação das Encostas do Douro aprovado e financiado a nível Europeu.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 66390 Paulo Leal em 2023-05-11

Comentário:

A submeter pelos canais próprios .

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 66388 Alexandre Valente em 2023-05-11**Comentário:**

A quem interessa este novo atentado ao nosso Rio Douro? Qual a justificativa e necessidade para um novo cais ? O que fundamenta aquela localização exacta para construção de mais um cais? Quantos mais cais serão precisos para satisfazer as necessidades daqueles que realmente lucram com tal atropelou ambiental? Os Gaienses, por certo que não !

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Discordância**Classificação:****Observações do técnico:**

ID 66387 Sofia Gomes Rocha em 2023-06-14**Comentário:**

Discordo completamente com este projecto, visto que vai trazer vários problemas ambientais. Sou proprietária de um apartamento em frente ao rio e querem fazer uma obra maior que o nosso prédio. Completamente ridículo os interesses alheios. Fazer um novo cais de gaia ? Poluição ao mais alto nível? Onde é que a CMG está preocupada com o bem estar da população? Pagamos por uma habitação para depois alguém tem um interesse maior e passa por cima das pessoas? Que amealharam dinheiro para comprar? Tem muita zona no rio douro, que não vai fazer constrangimentos a ninguém e onde podem construir. Agora entende-se o porque da obra do empreendimento que estava a iniciar parou.. parou porque também tem interesse em vender os apartamentos com uma marina em frente. Como é possível apoiarem algo que prejudica a população , espécies de peixes daquela zona, poluição da água, do ar, do ruído, de confusão que ficaria uma rua. Sem falar da contaminação de lixo que pode originar pragas na zona devido aos restaurantes que pensam em fazer. Como fazem se não infelizmente derramar combustível no rio? Tudo e assim fácil? Consciência de cada um diz muito.. gente que só pensa em si e em dinheiro.

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 66385 Dinis em 2023-05-11

Comentário:

Sou completamente contra a construção desta estrutura no cais do Cavaco. A construção do mesmo não só irá causar danos irreversíveis nas margens do rio, como irá perturbar significativamente os residentes da própria zona. É um projeto ridículo ao qual não se justifica, dado que já existe uma marina a cerca de 1Km de distância deste local.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 66161 aurelio em 2023-05-04

Comentário:

É fundamental que o projeto contemple uma Rampa de Varadouro, que possa servir de livre acessibilidade à colocação de embarcações de recreio na água, neste local. As rampas de acesso ao rio na envolvente da localização do projeto, não reúnem quaisquer condições de utilização por parte das atividades náuticas, sendo praticamente impossíveis as manobras de colocação de atrelados com embarcações. Ou porque foram projetadas sem uma adequada inclinação, tornando praticamente impossível manobrar os automóveis para descer ou retirar as embarcações, com os respetivos atrelados. Ou porque foram projetadas sem ter em devida conta as oscilações das marés e o plano de água de acesso (cotas de fundo), tornado impossível a sua utilização ou acessibilidade à navegação, salvo durante curtos períodos das marés cheias (o que não se compadece com a utilização náutica que normalmente envolve várias horas de navegação). Ou porque foram projetadas em locais com arranjos urbanísticos envolventes, que desconsideraram completamente a acessibilidade a veículos rebocando as respetivas embarcações, projetando espaços sem possibilidade de manobra nem tão pouco espaços para estacionamento dos veículos com os respetivos atrelados (cujo conjunto ultrapassa, naturalmente, as dimensões de um veículo sem atrelado). Vejam-se a título de exemplo as rampas que existem nesta margem entre a ponte Arrábida e o cais de Gaia, sem qualquer possibilidade de utilização. Ao ler o programa para o novo cais do Cavaco, e constatando que contempla um pequeno núcleo de apoio à náutica de recreio, fará todo o sentido que se contemple nos objetivos de recuperação e valorização do espaço uma rampa de Varadouro devidamente dimensionada, que permita não só o

apoio às atividades náuticas (E NÃO MENOS IMPORTANTE), mas também como forma de constituir um ponto de acessibilidade rápida às águas do Douro em caso de intervenções de socorro por parte das entidades ligadas à segurança e proteção civil, garantindo-se um ponto de colocação de embarcações que garanta uma adequada acessibilidade às águas do Douro a qualquer hora do dia. Face ao exposto, solicito que a minha intervenção seja tida em consideração no projeto, prevendo-se uma rampa de varadouro na intervenção a levar a efeito devidamente dimensionada e com adequada acessibilidade a qualquer hora do dia, o que não só beneficiará todo o projeto e atividades náuticas como se torna fundamental como incremento da segurança local, proposta que SEM DÚVIDA GARANTIRÁ O AUMENTO DOS IMPACTES POSITIVOS DA OBRA. "As rampas de varadouro são extremamente importantes para o desenvolvimento das atividades náuticas, promovendo um Douro seguro e acessível a todos aqueles que "vivem o Douro", "para o Douro" e "do Douro". Com os meus melhores cumprimentos Aurélio Oliveira

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Sugestão

Classificação:

Observações do técnico:

ID 66160 Nuno Ferreira de Lima em 2023-05-04

Comentário:

Penso q terá q existir um limite no tráfego marítimo nessa zona, por isso discordo de mais qq construção de apoio no rio douro.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 66135 João Sousa em 2023-05-03

Comentário:

O classificador é redutor. Discordo do local. Apresento algumas preocupações, dúvidas e sugestões. Quem paga? APDL - empresa pública. Certamente com a ajuda de fundos europeus. Portanto, todos nós. Trará grande impacto, principalmente visual e de congestionamento de tráfego fluvial, altamente poluente, diga-se. Será uma obra que mudará a face da paisagem e do rio de forma PERMANENTE, em benefício directo de poucos. Acarreta várias dúvidas e problemas certos. Percebe-se a ideia. Ter vários hotéis flutuantes com vistas para o rio Douro e para a zona mais fotogénica do Porto. Mais difícil imaginar o preço que terá cada "quarto flutuante". Com certeza irá exponenciar o negócio deste tipo de barcos turísticos. Quantas empresas operam barcos-hotel e que portanto terão um benefício directo? Qualquer empresa nesta actividade específica (haverá mais do que uma?) poderá alugar o espaço? O projecto contará com estabelecimentos comerciais e potenciará o aparecimento de mais comércio no local que

neste momento é praticamente inexistente. Mas haverá necessidade? Perto existe o Cais de Gaia e o WOW. Ou será também a intenção das entidades, públicas e não só, fornecer clientes (turistas) a estes dois locais? Partindo desse pressuposto, que é válido, isso não seria possível noutra localização? Enquanto nesta parece haver impacto negativo, noutras, este poderia ser altamente positivo. Gaia e Porto deverão aproveitar o aumento do turismo para favorecer outras zonas das cidades. Ganham duplamente, quer pelo crescimento e requalificação urbana, quer pela sustentabilidade do próprio negócio turístico. Se este está a aumentar e tem sido a galinha dos ovos, mais vale tratá-la bem. Quanta mais área houver que possa ser requalificada (sem descurar a parte habitacional), com potencial turístico e fora dos locais mais óbvios, mais espaço haverá para incrementar o turismo e não o concentrar todo no mesmo sítio (até porque, teoricamente, este é limitado). Gaia tem lugares aparentemente esquecidos e degradados, também perto do rio e do Porto, que poderiam ser beneficiados pelo aumento do turismo. Mesmo - e como tudo, é discutível - que a relação custo-benefício aponte para a construção de uma infraestrutura deste tipo, porque não fazer por exemplo entre a Capela do Senhor de Além e a Ponte do Infante ou até onde já existe um pequeno cais, antes da Ponte de S. João. A distância poderia ser facilmente vencida com "shuttles", preferencialmente elétricos, (já existem muitas soluções no mercado). É certo que os quartos flutuantes não estariam (para já) numa zona tão "premium" quando os barcos estão estacionados, e que as receitas para as empresas operantes seriam provavelmente menores (embora o custo do aluguer do cais fosse também menor...), mas o benefício para a zona alternativas e para a cidade de Gaia (também para o Porto, pelo menos pelo impacto visual) seria, a meu ver, bem mais justo. Se no entanto insistirem naquilo que não me parece ser a melhor escolha, ao menos que ponderem a localização um pouco mais a poente aquela que está agora em consulta pública. Isto porque por um lado o rio aparenta já estar bastante "estrangulado". Por outro, o actual projecto fica em frente a um prédio habitacional. cujos proprietários certamente não contavam com isto...

Anexos: 66135_alternativas cais cavaco.pdf

Estado: Tratada

Tipologia: Sugestão

Classificação:

Observações do técnico:

ID 66131 Ricardo Correia em 2023-05-03

Comentário:

Concordo

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Concordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 66097 gloria em 2023-05-03**Comentário:**

Porto precisa de MENOS embarcações turísticas, não de ampliar a capacidade dos cais para acolher ainda mais navios turisticos.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 66093 Associação Nacional da Pequena Pesca do Cerco em 2023-05-03**Comentário:**

Vimos em nome da Direção da ANPPC - Associação Nacional da Pequena Pesca do Cerco que representa atualmente 27 embarcações da pesca do cerco, manifestar a nossa discordância quanto ao projeto no Cais do Cavaco – Instalação de Terminal Navios Marítimo Turísticos no Rio Douro, apresentado pela APDL. Assim e como já tivemos oportunidade de transmitir à DGRM que nos efetuou uma consulta prévia, realizamos com aos nossos associados a assembleia geral para debater este assunto, uma vez que representam a quase totalidade das embarcações existentes da pesca profissional na Foz do Rio Douro, estando o seu registo alocado à Capitania do Porto do Douro, pelo que são estes armadores os mais afetados.. Deste modo após algum tempo de debate pela assembleia sobre o projeto, bem como uma breve discussão sobre as eventuais interferências na sua atividade profissional “diária”, foi descrito unanimemente por todos os pescadores que são evidentes as consequências com a instalação deste terminal, uma vez que concluem que o acréscimo da navegação por parte das embarcações marítimo turísticas irá afetar o ecossistema marinho e a fauna no Rio Douro, provocando a desaparecimento ou quase a extinção de algumas espécies, como é o caso da lampreia entre outras. Por conseguinte percebem desde já que este projeto irá trazer aos armadores da pequena pesca local limitações na sua atividade ou terão consequentemente os seus rendimentos reduzidos. Recordamos também que anualmente a DGRM licencia um numero significativo de embarcações da pequena pesca, para o exercício da atividade profissional em águas interiores (Rio Douro), pelo que estas serão seriamente afetadas pela construção que este Terminal de Navios implicará. Foi também referido pelos associados da pequena pesca profissional que não compreendem o sentido deste projeto, uma vez que consideram-no ambientalmente inapropriado e desajustado com a realidade local, tendo em conta os débeis acessos da rede rodoviária existente, considerando que o aumento significativo da afluência de pessoas, que irá atrair este Terminal de Navios, poderá provocar o “caos” nas comunidades vizinhas, como é o caso da freguesia piscatória de São Pedro da Afurada. Por ultimo foi também registado o desagrado da comunidade piscatória local, sobre a pretensão da APDL, enquanto entidade responsável pelo domínio marítimo no Rio Douro, para realizar um investimento tão elevado dedicado em exclusivo às embarcações marítimo turística, quando uma vez mais a pesca profissional existente, enquanto comunidade vizinha, e cujo cariz social e histórico é indiscutível, como é o caso da freguesia de São Pedro da Afurada, é esquecida! Isto porque esta Direção têm vindo constantemente, desde há cerca de 2 anos, a solicitar junto da APDL e da Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia, a intervenção para a conservação das infraestruturas (dragagens da bacia do porto, a

reparação das escadas de acesso ao cais e a requalificação dos espaços dentro do Porto de Pesca, que atualmente se encontram sem qualquer manutenção há anos, sendo este porto de pesca diariamente utilizado por dezenas de embarcações da pesca profissional, pondo em risco as suas tripulações que nele exercem a atividade. Pedimos assim às entidades locais responsáveis pela discussão e análise deste projeto, bem como as entidade promotoras, o especial cuidado na avaliação dos impactos que a instalação deste projeto trará para as comunidades locais, ficando ao dispor para prestar mais esclarecimentos caso seja necessários. A Direção da ANPPC

Anexos: 66093_Gmail - Projeto Cais do Cavaco - instalação terminal navios marítimo-turísticos Rio Douro.pdf

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 66089 Arlindo Caniço em 2023-05-03

Comentário:

Venham para a Praia de Armação, usem o "corredor de pesca", garanto que o Capitão junto o texto "a título excepcional" e assim subverte qualquer legislação. Isto não é um ato prepotente?

Anexos: 66089_Anexo Part Portal.pdf

Estado: Tratada

Tipologia: Reclamação

Classificação:

Observações do técnico: NÃO PERTENCE A ESTE PROJETO

ID 66088 Flavio Soares Simoes em 2023-06-08

Comentário:

Má localização e volumetria excessiva do edifício.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 66087 Sérgio Pereira de Sousa em 2023-05-03

Comentário:

Não é necesario mais trânsito turístico no Douro

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

Exmo. Senhor
Presidente do Conselho Diretivo da
APA
Rua da Murgeira, 9/9A - Zambujal
Ap. 7585
2610-124 Amadora

Nossa ref^a/Our ref.:
DSGCIG-DGeod

Of. N^o:
S-DGT/2023/4116
16-05-2023

Sua ref^a/Your ref.:
E-mail de 08/05/2023
Ofício Circular S029826-202304-DCOM.DCA de 28/04/2023

Assunto: AIA 3527 - Projeto “Adaptação do Cais do Cavaco para Embarcações Marítimo-Turísticas”.

Relativamente ao assunto em epígrafe, e após apreciação efetuada sobre documentação disponibilizada no Portal Participa, temos a informar o seguinte:

1 - Rede Geodésica

Após análise da localização do Projeto “Adaptação do Cais do Cavaco para Embarcações Marítimo-Turísticas”, verificou-se que este não interfere com nenhum vértice geodésico pertencente à Rede Geodésica Nacional (RGN), nem nenhuma marca de nivelamento pertencente à Rede de Nivelamento Geométrico de Alta Precisão (RNGAP).

Sendo assim, este projeto não constitui impedimento para as atividades geodésicas desenvolvidas pela Direção-Geral do Território (DGT).

2 - Cartografia

A cartografia topográfica, vetorial ou imagem, nas escalas entre 1:1 000 e 1:10 000, e também na escala 1:25 000, deve ser homologada ou oficial, cf. preconizado no Decreto-Lei 193/95, de 28 de julho, na sua atual redação.

A utilização de cartografia topográfica sujeita a direitos de propriedade carece de autorização de utilização pela respetiva entidade.

3 - Limites Administrativos

A representação dos limites administrativos deve ser realizada recorrendo à Carta Administrativa Oficial de Portugal (CAOP) em vigor, disponível na página de internet da DGT.

4 - Conclusão

O parecer da DGT é favorável, no pressuposto do cumprimento do referido em 2. Cartografia e
3. Limites Administrativos.

Com os melhores cumprimentos,

O Subdiretor-Geral, por delegação
conforme Despacho n^o 5512/2019, de 20 de maio,
publicado no DR, II série n^o 109, em 06/06/2019

Mário Sílvio
Rochinha de
Andrade Caetano
(Mário Caetano)

Assinado de forma digital
por Mário Sílvio Rochinha
de Andrade Caetano
Dados: 2023.05.19
17:19:38 +01'00'

PARTICIPAÇÃO NO PROCESSO DE AVALIAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL DO “TERMINAL DO CAIS DO CAVACO”

Luís Paulo Ponte da Luz Martins de Sousa, Cartão de Cidadão n.º 8465755, com validade até 18/10/2027, e utilizador do endereço eletrónico *arq.luis.paulo.sousa@gmail.com*, cidadão residente no Município do Porto e inscrito na Ordem dos Arquitetos sob o n.º 10493, vem por este meio participar no processo de avaliação de impacto ambiental relativo ao projeto “Adaptação do Cais do Cavaco para Embarcações Marítimo-Turísticas”, cuja entidade promotora do projeto é a “APDL - Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A”, entidade cujo capital é integralmente detido pelo Estado Português e cuja entidade Promotora da Consulta Pública é a “APA – Agência Portuguesa do Ambiente”.

Introdução

O projeto agora em processo de avaliação ambiental a ser concretizado provocará uma alteração muito significativa no troço final do Rio Douro, em contexto estuarino mas profundamente urbano, quer nas suas margens, quer no próprio rio, sendo por isso compreensível, independentemente das disposições legais que a isso obrigam, que esta consulta pública decorra. Menos compreensível é para nós que ao significativo impacto do empreendimento não tenha correspondido à promoção de discussões prévias com a comunidade sobre as alternativas à supressão da necessidade, que não discutimos, de regular a atividade turístico fluvial suportada nas embarcações de cruzeiro.

Face ao não envolvimento prévio da comunidade na formulação de alternativas, face também à não apresentação prévia de alternativas à comunidade, pela entidade promotora do projeto, entendemos como nosso dever cívico colocar à consideração das entidades envolvidas, e das suas tutelas governamentais, a possibilidade de não avançar com o presente projeto pelos danos irreversíveis que por ele serão inseridos na paisagem urbana onde se prevê que venha a ser implantado.

Porque entendemos como importante o contributo que este equipamento pode trazer à qualidade global da operação das embarcações a que se destina, e pelo exposto no parágrafo anterior, entendemos dever apresentar nesta participação uma alternativa à sua localização. Mesmo que definida em traços muito gerais, entendemos ser um dever público das entidades envolvidas proceder à sua análise e desenvolvimento.

Proposta

O edifício da “Alfândega Nova” serviu nessas funções a vida e a economia da região portuense e do País ao longo de aproximadamente 120 anos, até 1987. Desde o início do Século XXI tem servido, também exemplarmente as mesmas regiões agora enquanto Centro de Congressos. Já o mesmo não se pode afirmar da vasta zona de cais e aterro criados como apoio a toda a atividade ali desenvolvida, situados a sul-nascente dos edifícios. Pelo contrário, pode-se mesmo afirmar ser aquela hoje uma das zonas mais desqualificadas de toda a marginal duriense. Urge aí intervir urbanisticamente e esta pode ser uma grande oportunidade para o fazer. Que melhor uso dar àquela zona do que devolver-lhe também intensa atividade náutica?

A proposta que de seguida se apresenta, com duas variantes (uma com criação de doca nova na área do aterro, reperfilamento de molhe e novo edifício de apoio e outra, idêntica, mas sem nova doca), procura demonstrar as suas vantagens paisagísticas e urbanísticas relativamente à preconizada pela entidade promotora do projeto. De nenhum dos pontos de vista, sobre o Cais do Cavaco, e são tantos e tão belos, se pode considerar como admissível a proposta apresentada. Na margem oposta, encontra-se desde 2001 em funcionamento o Viaduto do Cais das Pedras, obra emblemática de sabedoria paisagística e urbanística, cuja integridade será absolutamente violada pela presença desta gigantesca e desproporcionada plataforma sobre o rio. Em 1889, a “Alfândega Nova” produziu um aterro de 5 hectares, no final do Século XX, o “Cais de Gaia” aterrou 2,5 ha, o Porto da Afurada não aterrou mais do que 1 ha de rio, a Marina ao lado outro tanto, mais 3,5 há de ancoradouros. Ora este processo em avaliação, provocará um novo aterro de 1 ha, acrescido de mais 1 ha de uma laje 1,8 m de espessura assente em centenas de estacas e ainda mais 0,7 ha de ancoradouros. Mas o mais grave, além da forte invasão do rio, é a trágica relação proporcional entre esta grande plataforma horizontal e a orografia e a hidrologia presentes neste trecho do rio, um dos mais íngremes e apertados.

A inserção desta infraestrutura/equipamento no aterro sul nascente da Alfândega Nova possibilitaria a já referida qualificação urbanística de toda essa zona, mas, ao ser incompatível com o tráfego particular hoje presente na Rua Nova da Alfândega, tornaria evidente a necessidade de regular a sua utilização por esse tipo de tráfegoo, o que conjugado com o encerramento do tabuleiro inferior da Ponte D. Luís, transformaria toda esta zona numa área de excelente conforto pedonal, o que só podemos saudar, e não termos dúvidas de que acarretaria um ganho para todo o funcionamento das marginais urbanas do douro, numa e noutra margem.

Sobre o relacionamento entre o uso ora em avaliação e a utilização actual da “Alfândega Nova”, pensamos que ambos se podem complementar na perfeição, sendo que o novo edificado, ao possibilitar uma fruição mais aberta da paisagem, podendo integrar ao nível da cobertura espaços de esplanada consideráveis, com enfiamentos paisagísticos muito raros, poderá constituir uma mais valia para todos os utilizadores e não apenas para aqueles que utilizarão o serviço de cruzeiros de longa duração. A nova doca, a ser inserida, além de poder resultar cenograficamente muito bem, pela proximidade da água ao muro da Rua Nova da Alfândega, na vizinhança de S. Francisco, garantiria as funções de reparação/manutenção de um cruzeiro, os lugares de amarração de embarcações de menores dimensões, mas sobretudo possibilitaria a urgente dignificação, de que tanto carece, da presença da Marinha Portuguesa neste local., integrando o vergonhoso posto da Polícia Marítima hoje ali presente nos novos edifícios a erguer sobre o aterro. Considerem as imagens seguintes, como meros exercícios de viabilidade genérica da proposta.

Porto, 14 de Junho de 2023

Luís Paulo Sousa

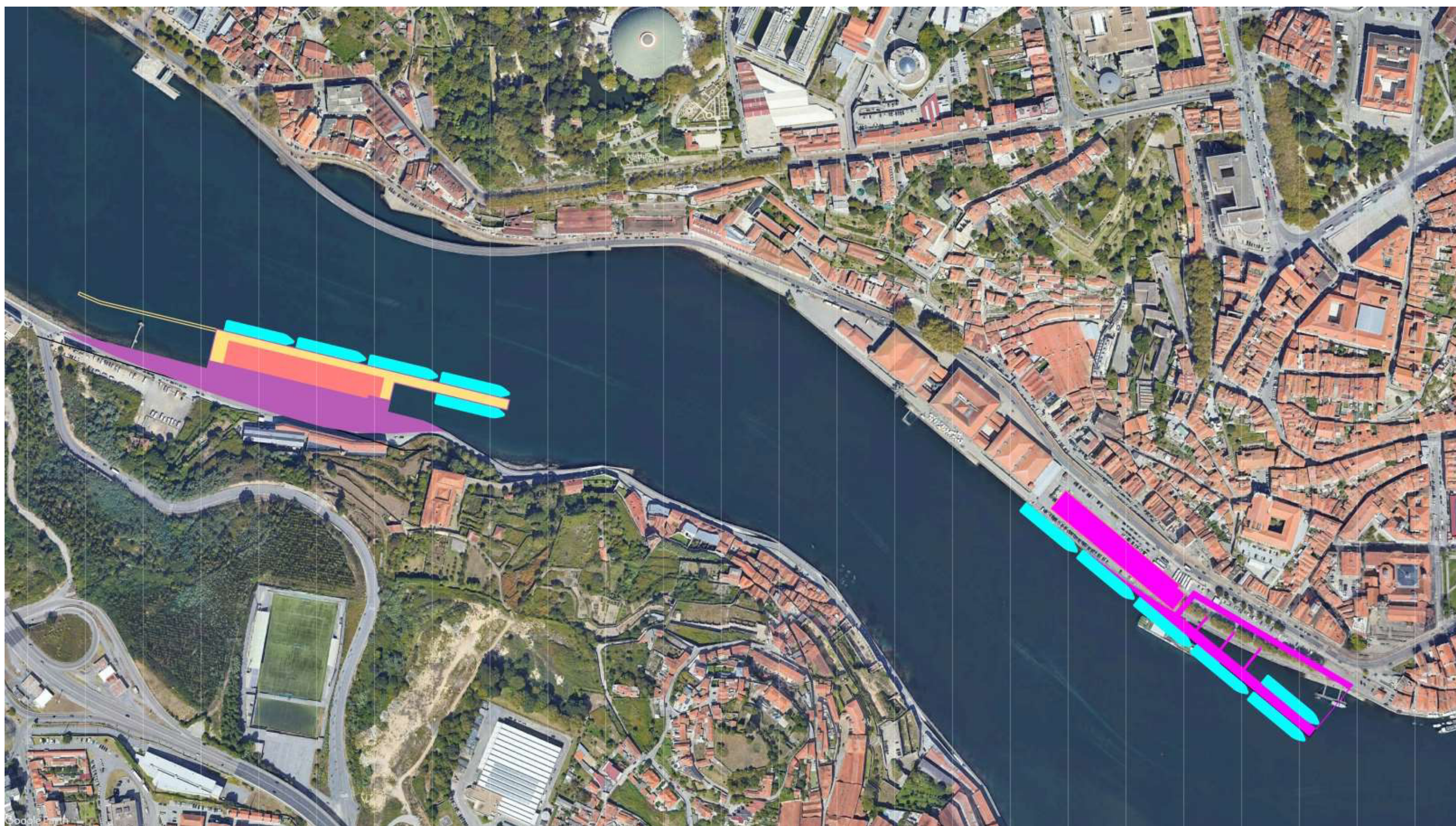


Fig. 1 – Transposição quase direta do projeto em avaliação para o aterro sulnascente da “Alfândega Nova”.



Figura 2 – Variante 1 da Alternativa Proposta . Novo Edifício do Terminal e reperfilamento do molhe para cinco embarcações e expansão efêmera a mais quatro embarcações.

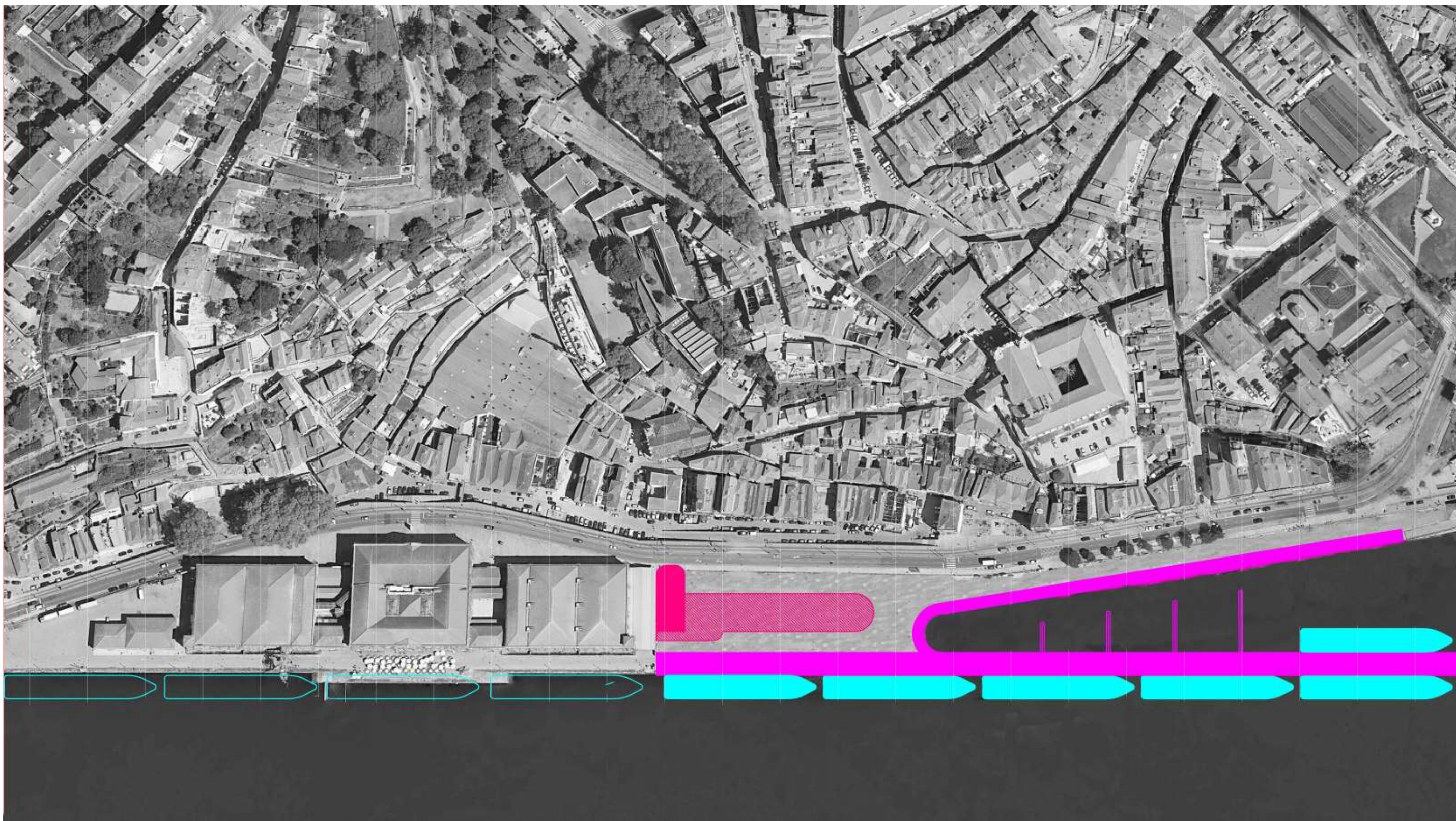


Figura 3 – Variante 2 da Alternativa Proposta . Novo Edifício do Terminal, reperfilamento do molhe, criação de extensão do molhe, abertura de nova doca. Capacidade para cinco mais uma para cinco embarcações e expansão efêmera a mais quatro embarcações. Na pequena marina a criar na doca poderão ser ancoradas aproximadamente dois terços das embarcações propostas para a intervenção no Cais do Cavaco, acrescidas das embarcações da Polícia Marítima..

PARTICIPAÇÃO EM AVALIAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL

Designação do projeto: Adaptação do Cais do Cavaco para Embarcações Marítimo-Turísticas

Proponente: APDL - Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, SA

Localização: Vila Nova de Gaia

Exmos. Senhores,

“Com Papas e Bolos se enganam os tolos”- longe vai o tempo em que se escreviam relatórios com investigação científica credível denominados de estudos de Avaliação de Impacte Ambiental (adiante designado por AIA).

Na minha qualidade de Ex- Vereador do Ambiente nos anos 1998-2001 e de Ex-Vereador da Cultura nos anos de 2013-2017, onde participei no primeiro mandato do atual executivo, é com profundo vómito que li as mentiras expressas num suposto texto apelidado de “AIA”.

Obviamente que este assunto dos barcos do Senhor Mário Ferreira, mui distinto administrador da Douro Azul, vem sendo discutido há largos anos, sendo a solução colocada em cima da mesa e inclusivamente utilizada: o cais de embarque no areinho de Oliveira do Douro. Este cais tem espaço suficiente para receber as embarcações em apreço, bem como a possibilidade da aquisição das instalações da Quinta S. Salvador que tem um hotel, presentemente encerrado, e equipamentos vários para receber condignamente turistas.

O impacte ambiental, visual e de poluição que aquelas embarcações suscitam, é profundamente negativo. Acrescento o impacte negativo na rede viária marginal que tem elevada circulação diária, pois funciona como um eixo de ligação à Ponte da Arrábida sentido cota baixa para a cota alta.

A Câmara de Gaia não está a ser correta relativamente a esta localização do Cavaco, pois sou testemunha viva de reuniões de Câmara com a presença do Senhor Presidente da Câmara de Gaia e nunca o cais do Cavaco foi a solução.

A testemunhar o facto, basta ler as memórias descritivas das obras realizadas na zona marginal de Oliveira do Douro e as razões da construção dos passadiços para tornar aquela zona como um novo polo de centralidade do turismo fluvial.

Em momento algum, este suposto “AIA” faz referência a outros possíveis locais alternativos, dado o seu impacto negativo. Inclusivamente parece um texto construído pela empresa do Senhor Mário Ferreira a defender o seu projeto, e não a avaliá-lo tecnicamente. Isto é preocupante, é gritante e é suscetível de gestão de interesses vários. Urge acabar com este tipo de política da zona fluvial da responsabilidade da APDL.

Mais, manifesto profunda preocupação na qualidade de gestor político de Gaia do impacte que estas obras fluviais têm nas vistas sobre as margens do Douro. Hoje, estou profundamente arrependido de não me ter manifestado contra, na minha qualidade de Vereador do Ambiente, quando se construíram os restaurantes do cais de Gaia. A cércea destes teve um profundo impacte negativo nas vistas sobre a Ribeira do Porto e vice-versa. O próprio monumento nacional Corpus Christi ficou afogado e com vistas diminuídas perante a construção dos restaurantes no cais de Gaia. Por isso, não posso de forma alguma concordar ou ficar indiferente com pretensão da construção do cais do Cavaco.

Depois, está escrito na “AIA”, o impacte negativo que os edifícios ali construídos de habitação familiar vão ter com a dita construção de um cais. Aqueles apartamentos foram vendidos com preço elevado por metro quadrado em função da localização privilegiada sobre o rio. E, agora? Para que percebam cito o próprio texto do “AIA” não técnico: *“Como impacte negativo permanente identifica-se a afetação da tomada de vistas sobre o rio a partir do edifício residencial situado na alameda do Terminal, envolvendo cerca de três dezenas de apartamentos”*. Nota: Sublinho que não moro nestes apartamentos, nem pretendo morar.

Vejamos, infelizmente o atual executivo da Câmara Municipal de Gaia não tem tido preocupações ambientais com a zona ribeirinha, cedendo a todo o tipo de construções sem preocupações ambientais de monta. Porém, é estranho a APDL entrar agora num jogo cujas regras não pratica na cidade do Porto. O Porto tem uma política de limpeza e de abertura das margens do rio Douro à população, enquanto Gaia e a APDL em coro, procuram tapear as margens do Douro com obras de construção civil que têm lamentável impacte ambiental.

Tomarei publicamente a posição que entendo justa e denunciarei esta obra que é um profundo atentado ambiental à guisa do desenvolvimento turístico selvagem

Vila Nova de Gaia, 13 de junho de 2023

Delfim Manuel Magalhães Sousa

Assinado por: **DELFIN MANUEL MAGALHÃES
SOUSA**
Num. de Identificação: 06079645
Data: 2023.06.14 21:53:02+01'00'



O novo terminal do Cais do Cavaco em Gaia

A necessidade de um novo terminal para embarcações marítimo-turísticas para “embarque e desembarque de passageiros e tripulações e operações de abastecimento em condições adequadas de conforto” constituído por quatro postos de acostagem para quatro navios- hotel mais a possibilidade para um navio extra para efeitos de “pequena manutenção”, além de uma área com capacidade para cinco dezenas de embarcações e recreio, para além dos “serviços complementares de apoio em terra” pode, em si, ser um projeto tão necessário e dinamizador da navegabilidade do Rio Douro, como um verdadeiro empreendimento público em si, mas também com consequências locais e temporais desajustadas à realidade ribeirinha, com incidência na crescente e preocupante transformação urbana e paisagística que a margem sul tem e está a patentear.

É sabido que o turismo representa cerca de 20% da riqueza produzida nacional, o que nos coloca quase como um refém desenfreado desta atividade económica, numa quase mono-dependência ligada a essa “máquina” de fazer dinheiro que começa a dar sinais de algum descontrolo interno, com benefícios económicos evidentes, mas também com sinais também preocupantes que nos está a colocar numa espécie de novo paradigma: Portugal sim, mas cada vez mais transfigurado e menos acessível aos de cá...

Pode-se considerar indiscutível a importância dos 210 Km da navegabilidade do Douro que recebeu cerca de 1.650.000 passageiros em 2019, (Covid-19 – 2020), e 280.000 passageiros em 2021 (VND; APDL-2022), através dos 98 operadores e 205 embarcações, com uma lotação de 11.718 passageiros.

Desconhece-se, no entanto, se há alguma estratégia para o turismo metropolitano, ou municipal, pois a dinâmica em roda livre que estamos a assistir e a ausência de um planeamento e gestão articulada que integre as várias componentes desta “galinha dos ovos dourados” e das suas potencialidades não tardará em criar desequilíbrios que se virar-se-ão contra si mesmo e a estrutura turística, económica, e porque não também paisagística, do território.

Mas não estaremos na altura de estabelecer regras, limites e critérios para não se correr o risco de transformar essa via navegável numa espécie de congestionada “VCI fluvial” face às condicionantes e sobrecargas que detém?

Julgamos que o novo Terminal no “Cais do Cavaco”, junto à via panorâmica, deve a sua localização não à estrutura da antiga ponte-cais desativada da Mobil, mas sim à existência da via de acesso principal ao local, Av. Mestre José Rodrigues, que por sua vez vai entroncar na Via Eng. Edgar Cardoso, que é uma das vias estruturantes da cidade e concelho de V.N. de Gaia, o terceiro mais populoso do país.

Parece uma escolha decidida, pré-determinada, sem outras alternativas questionadas (?), direta à cidade, cuja fragmentação, se resultou da matriz rural, está agora a ser delineada pela nova matriz urbana.

Acontece que a paisagem ribeirinha na margem sul onde se prevê esta infraestrutura de apoio ao transporte fluvial, em frente ao Squarestone Atlantic Regeneration Lip, “Destilaria Residence” com 45 apartamentos e nas proximidades do edifício “Cais do Cavaco” com 40, está a ser objeto de uma profunda modificação através de um conjunto de intervenções urbanísticas que estão a acontecer quase em simultâneo, nomeadamente o “Alive Riverside”, com a previsão de 126 apartamentos e o “Gaia Hills” com 256, no “Vale dos Amores” onde foi demolido o antigo

palacete desenhado pelo arquiteto J. Pinto de Oliveira, ficando este último empreendimento praticamente no outro lado da rua do futuro terminal, logo mono e praticamente dependente da acessibilidade através da Av. Mestre José Rodrigues.

A nascente e sul temos a cidade de V. N. Gaia e a dimensão dos empreendimentos previstos que pretendem criar novos centros, “no centro”, enquanto a poente os empreendimentos imobiliários que não param de crescer ou surgir: a “cidade” os Jardins da Arrábida; os edifícios de escritórios; as grandes e várias superfícies comerciais; a Quinta Marques Gomes; S. Paio Apartments; Splendouro; Cais da Afurada; toda a área habitacional da designada “Seca do Bacalhau”, na foz do Douro, uma outra “cidade”...

Como vai ser realizada e em que termos a mobilidade entre isto tudo? Que infraestruturas há de suporte a esta realidade de transformação apressada?

O que se verifica é que para as consideráveis intervenções urbanísticas que se encontram previstas, não se vislumbra uma lógica apoiada numa estratégia de planeamento contínuo, pois surgem de uma forma circunstancial e avulso, implantadas em áreas paisagisticamente estratégicas numa lógica de puro investimento privado, circunscrito e pontual, mas que parecem fazer tábua rasa dessa mesma paisagem natural, sobretudo a ribeirinha, para além de não estarem a ser acompanhadas e complementadas por acessibilidades locais e regionais compatíveis, quer para interior da cidade, quer na ligação mais a poente entre Gaia e o Porto que nada mais tem que a Ponte da Arrábida e a saturada e inqualificável VCI.

Como vai ser realizada a mobilidade e transportes entre e a partir de todos estes empreendimentos em terra, para além do vai e vem dos fluxos rodoviários turísticos face às claramente insuficientes infraestruturas criadas e previstas, atendendo ao atual e exponencial aumento de tráfego?

Consultado o PDM apenas se verificam pequenos e circunscritos segmentos de arruamentos locais, não se patenteando uma estratégia paralela e atempada da criação de infraestruturas compatíveis e de suporte a todo esse manancial construtivo e, sobretudo face à rapidez com que os vários empreendimentos estão a surgir.

Não creio que encostarmo-nos confortavelmente à construção da nova ponte sobre o rio Douro para o metro, pedonal e ciclável, vai ser a solução para tudo isto. Não será, certamente, só com a medida unilateral da construção desta ponte que se vai diminuir a dependência dos cidadãos do transporte individual. E até lá...

A Estratégia e Prioridades de Ação da AMP para “o desenvolvimento ordenado e harmonioso e sustentado do território...” e desenvolver um “turismo sustentável e inclusivo” (PROTNORTE) parece carecer aqui de uma aproximação real.

Ou seja, o local escolhido face às condicionantes da envolvente, nomeadamente ao nível da mobilidade possível, à considerável rutura visual na marginal, não nos parece ser o mais adequado, já que a montante da ponte de D. Luís ou da de S. João, mas sobretudo entre esta última e a ponte do Freixo – Cais de Quebrantões, por ex. - há locais, menos urbanos, que poderiam vir a ser requalificados para este fim e sem o impacto visual, paisagístico e de mobilidade que esta infraestrutura para de navios-hotel vai inevitavelmente trazer.

Quanto ao projeto de arquitetura, procurando minimizar o seu impacto “permitindo uma vista a tardoz, integrando-o de forma natural na paisagem”, segundo o “Estudo de Impacte Ambiental e independentemente da sua qualidade arquitetónica, que não está em causa, vê-se com alguma dificuldade não nos confrontarmos na relação direta com o rio de um volume de 180 m de comprimento, em tijolo burro, com 10 m de altura e 4.825m² de implantação, para além do aterro em estacas e a frente de 343 m de comprimento, para além dos acessos locais, “alameda”, ao terminal, para apoiar o tráfego pesado que o vai alimentar e a consequente impacto morfológico, visual e sonoro que daí vai decorrer.

Não se estará a tentar justificar um simulacro da realidade? Só os “volume” dos números atrás referidos parecem falar por si, face à especificidade do local.

Será que para o conforto dos turistas que irão frequentar o Terminal vai derivar no desconforto dos residentes locais e dos frequentadores dos arruamentos ribeirinhos, assim como para o acesso direto (?) à cidade com cada vez com mais empreendimentos de grande dimensão funcionalmente desgarrados entre si na sua relação inter e intra urbana e cuja crescente tendência para a rutura do sistema de circulação parece ser cada vez mais óbvia?

NÃO À PRIVATIZAÇÃO DO DOURO

Os moradores do Edifício Destilaria Residence, situado no Cais do Cavaco, em Vila Nova de Gaia, são **frontalmente contra a construção do terminal fluvial** que consta da [proposta apresentada pela Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo](#) (APDL).

Esta oposição deve-se ao reduzido envolvimento da sociedade civil ao longo de todo o processo, que resulta do **acordo prévio entre a Câmara Municipal de Gaia e a APDL** relativamente a este projeto, o que **transformou a consulta pública num mero *pró-forma***, desconsiderando por completo as preocupações dos gaíenses e dos moradores daquela zona ribeirinha.

Os argumentos utilizados, meramente económicos, levam-nos a interpretar que este projeto é mais um passo dos operadores em **privatizar o rio Douro**, transformando-o num parque temático, afogado num turismo de massas descontrolado, assente numa procura de maximizar os lucros de terceiros sem considerar as preocupações das associações ambientais e da população local.

A preservação das condições únicas do Douro é do interesse do país e do município. Ao aceitar o aumento de tráfego para 37 navios-hotel e para um total de 125.500 passageiros no Douro, a **APDL assume, implicitamente, que não se deve estudar, previamente, o limiar da sustentabilidade e a capacidade de assimilação turística do Douro.**

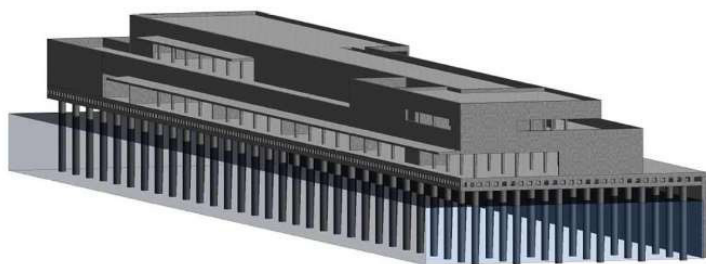


FIG. 4 - Plataforma de suporte do edifício apoiada sobre estacas



FIG. 5 - Perspetiva do Terminal e da Alameda a criar



Na conjuntura climática atual, a APDL chega ao absurdo de considerar que **uma dragagem de 23.000m³ e a extorsão de 9.000m² de margem de Rio** irão produzir impactos “positivos, irreversíveis, de elevada significância” ao nível do ordenamento do território e do uso do solo.

Além destes impactos, decorrentes da construção da estrutura megalómana de 6.200m² e 10m de altura diretamente sobre o Douro, é ainda importante alertar para a **desfiguração da margem do Douro**, sobre a encosta histórica de Vila Nova de Gaia, numa zona classificada como Património Mundial da Humanidade e parte

integrante do [Centro Histórico de Vila Nova de Gaia](#).

Perante o sucedido, os moradores do Edifício Destilaria Residence **apelam a todos a participação alargada e a defesa do nosso rio Douro, através do [Portal Participa](#) ou deste QR code, até ao final do dia 14 de junho.**

Projecto do arq. Siza Vieira para o terminal do Cais do Cavaco (3.5.2023-14.6.2023)

Contributo para a consulta pública (<https://siaia.apambiente.pt/AIA1.aspx?ID=3527>)

Considerações gerais:

A premissa primeira para a construção deste novo terminal residiu, segundo o estudo prévio da Consulmar, Lda., em consulta pública, na “inadequação do Cais de Gaia para gerir o fluxo de passageiros, veículos e agentes diversos envolvidos nos cruzeiros fluviais em navios-hotel”, “em pleno centro histórico da cidade de VN de Gaia”, na zona de protecção do “espaço inscrito na lista do Património Mundial da UNESCO”, pelo que “Urge assim encontrar uma solução que permita transferir o cais-base dos navios-hotel do Cais de Gaia para local alternativo, de preferência anteriormente afeto ao uso portuário”.

Por isso, não podemos deixar de criticar que o Cais de Gaia se mantenha “com capacidade para em períodos de pico da procura funcionar pontualmente como cais de apoio aos navios-hotel, complementando o Terminal da zona do Cais do Cavaco”.

Este argumento contradiz a premissa referida, contradição que nos parece grave.

Considerações específicas:

1. Segundo o estudo prévio, existirá uma “faixa adjacente à margem” construída em aterro. Todavia, não conseguimos descortinar na informação em consulta pública, qual será a sua dimensão exacta, facto que, a confirmar-se, consideramos ser uma falha importante, e de explicação urgente, uma vez que não se compreende que se proceda, de ânimo leve, ao aterro de um rio, em pleno século XXI e em leito de cheia, nem que se proceda à construção de um edifício em cima do rio.

Com efeito, não compreendemos a necessidade de construir um edifício em betão, assente em estacas-pilares também de betão, apoiado num aterro. Tudo materiais pesados e sem qualquer tipo de intenção de integração na natureza do leito do rio.

2. O projecto terá também impacte previsível no sistema de vistas desde o Porto, uma vez que desde Gaia ele estará minimizado por força de o novo edifício se encontrar tapado pelas construções já existentes.

A acreditar nas projecções virtuais que constam da documentação em consulta pública, o impacte visual do novo cais e do edifício acoplado, vistos da margem oposta e respectiva colina, será muito reduzido, quiçá será positivo, uma vez que tapará os edifícios hoje existentes por detrás do novo cais e os que estão em fase de construção.

A abertura de uma alameda arborizada junto ao novo cais também melhorará as vistas desde o Porto.

Contudo, exemplos não faltam um pouco por todo o país, exemplos escandalosos até recentes, de projecções virtuais de projectos que se verificam falaciosas uma vez as obras terminadas.

Ou seja, uma coisa são as imagens virtuais de um projecto outra coisa é a realidade do pós-obra. Não está em causa a opção de revestir o edifício a tijolo burro à côr natural, mas sim a sua volumetria e extensão longitudinal.

Por isso, seria conveniente que as projecções virtuais fossem o mais detalhadas possível, mais aproximadas à realidade e munidas dos cálculos respectivos.

3. Congratulamo-nos pelo teor da Linha de Acção 7 do projecto em apreço, nomeadamente no que concerne às medidas de minimização dos riscos associados a fenómenos de cheia e de inundações, descritas com rigor, salvo no que toca à zona em aterro, construção que está por esclarecer, como já referimos.

4. Em relação à demolição do actual cais em estrutura metálica e do passadiço em madeira, perguntamos se não será possível a sua inclusão, de alguma maneira, no projecto em apreço, como espaço de memória e de arqueologia industrial.

5. Em relação ao abate de “algumas árvores”, solicitamos que nos esclareçam quais as árvores e se não existe a possibilidade de as mesmas poderem coexistir com o novo cais ou, no máximo, o seu transplante para local próximo.

Pelo Fórum Cidadania Porto

Alexandre Gamelas, Francisco Sousa Rio, João Batista, Paulo Ferrero, Sérgio Braga da Cruz, Manuel Ferreira da Silva, José Carlos Marques, Antero Leite

Porto, 14 de Junho de 2023

**Exmo. Sr. Presidente da Agência
Portuguesa do Ambiente**

Rua Formosa, n.º 254

4049-030 Porto

Porto, 14 de junho de 2023

Carta registada com Ar/submissão na plataforma

Assunto: Consulta Pública – Adaptação do Cais do Cavaco para Embarcações Marítimo-Turísticas

Condomínio do Edifício Destilaria Residence, com morada em Rua Cais do Cavaco n.º 296 a 424, 4400-076 Porto, e NIPC 901852031, aqui representado pelo seu administrador Querido Condomínio – Gestão e Administração de Edifícios Lda., NIF – 514172282, Praceta da Rasa 69, 4400-348 Vila Nova de Gaia, vem, ao abrigo do disposto no n.º 2 do artigo 29.º do Regime Jurídico da Avaliação de Impacto Ambiental (Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31.10, na sua redação atual), exercer o direito de participação na fase de consulta pública, o que faz nos termos e com os seguintes fundamentos:

I- Introdução

1. O projeto do Terminal de Embarcações Marítimo-Turísticas localiza-se na margem sul do rio Douro.
2. O local de projeto tem a designação de Cais do Cavaco, inserindo-se no distrito do Porto, município de Vila Nova de Gaia, União de Freguesias de Santa Marinha e São Pedro da Afurada.

3. Consultando a descrição do projeto verificamos que o projeto do Terminal para Embarcações Marítimo-Turísticas refere-se à construção de uma plataforma para suporte do edifício, as estruturas marítimas, os arranjos exteriores e um núcleo de recreio náutico, que funcionará de forma independente do conjunto.
4. Este Projeto destina-se a apoiar a operação dos navios-hotel que cursam a Via Navegável do Douro (VND) em programas com duração de até cerca de 10 dias.
5. O Terminal deverá permitir a acostagem das embarcações, o embarque e desembarque de passageiros e tripulações, e as operações de abastecimento em adequadas condições de segurança e conforto.
6. O expoente é o condomínio de um edifício situado na margem sul do Douro, mais propriamente na zona em que será construído o novo terminal.
7. O prédio descrito na Conservatória do Registo Predial de Vila Nova de Gaia sob o nº 3981, inscrito a favor dos condóminos, e trata-se de um prédio em regime de propriedade horizontal, composto por edifício de quatro andares, destinado a habitação, comércio e serviços, com superfície coberta de 2894,5 m², e descoberta de 2359,30 m², sito em Cais de Santo António ou Capelo Ivens, números 270, 300, 212, 338, 344, 384 e 424, freguesia de Santa Marinha, Concelho de Vila Nova de Gaia.
8. O mencionado imóvel, contrariamente ao afirmado no Estudo de Impacto Ambiental (EIA), situa-se numa zona privilegiada da cidade de Vila Nova de Gaia, caracterizada pela enorme qualidade de vida e pela vista privilegiada sobre o Rio Douro, cfr. parecer que o Expoente junta ao presente requerimento (Doc. 1), do qual se destaca:

“(...) trata-se de uma área inserida na Zona Especial de Proteção do Centro Histórico do Porto, Ponte Luís I e Mosteiro de Serra do Pilar. Todavia, retirar as embarcações do Cais da Gaia para o Cais do Cavaco levanta pelo menos duas questões. Uma é de saber se, face ao crescimento da procura, o Cais do Cavaco (com 4 lugares) acolherá todos os navios que estão em Gaia mais os que resultam do crescimento da procura. A não ser assim, como parece ser o caso, nada é dito sobre o

lugar onde será o outro cais que acolherá o excedente. O qual, a não existir, não evitará que o cais de Gaia continue afinal a operar, como de resto se admite no relatório síntese do Estudo de Impacte Ambiental...”

E, ainda, “Acontece que o lugar escolhido está no interior da Zona Especial de Proteção (ZEP) do Centro Histórico do Porto, Ponte Luís I e Mosteiro da Serra do Pilar, resultante da inscrição do Centro Histórico do Porto na Lista do Património da Humanidade da UNESCO e sua consequente classificação como monumento nacional. Portanto, a substituição do cais de Gaia – ou, mais provavelmente, a soma deste por mais um cais, o do Cavaco –, em nada beneficia a proteção do bem Património da Humanidade, sendo obviamente passível de contestação a perturbação que é introduzida na ZEP”¹.

9. A tranquilidade e qualidade de vida que o imóvel representa para o Expoente e para os seus condóminos, está ostensivamente posta em perigo pela construção do Terminal de Embarcações marítimo-turísticas, se o mesmo vier a ser construído nos moldes atualmente previstos e colocados em Consulta Pública.
10. O estilo de vida, tranquilo, contemplativo e pacato, não poderão subsistir em face do impacto e incómodo, permanentes e definitivos, que resultarão da construção do novo Terminal de embarcações marítimo-turísticas, nos moldes atualmente projetados.
11. Sendo que, obviamente, estes fatores e os incómodos permanentes, resultantes da construção do terminal, não foram devidamente ponderados no EIA, no qual se concluiu, dir-se-á que inexplicavelmente, “que os impactes

¹ Considerando a inclusão/classificação prevista no artigo 15.º da Lei nº 107/2001:

“5 - Um bem considera-se de interesse público quando a respectiva protecção e valorização represente ainda um valor cultural de importância nacional, mas para o qual o regime de protecção inerente à classificação como de interesse nacional se mostre desproporcionado.

6 - Consideram-se de interesse municipal os bens cuja protecção e valorização, no todo ou em parte, representem um valor cultural de significado predominante para um determinado município”,

“(…) interior da Zona Especial de Proteção (ZEP) do Centro Histórico do Porto, Ponte Luís I e Mosteiro da Serra do Pilar, resultante da inscrição do Centro Histórico do Porto na Lista do Património da Humanidade da UNESCO e sua consequente classificação como monumento nacional”, deverá ser observado o procedimento do artigo 43.º da Lei nº 107/2001, mencionado, o que não sucedeu.

positivos gerados pela exploração do terminal se sobrepõem claramente aos impactes negativos”, o que não se pode aceitar.

12. Como veremos, são várias as falhas que podemos encontrar no Estudo de Impacto Ambiental e que invalidam a conclusão a que se chegou.
13. Com efeito, como procuraremos demonstrar não foi feita uma correta e adequada avaliação de risco do Projeto de Adaptação do Cais do Cavaco para Embarcações Marítimo-Turísticas, à luz da Decreto-Lei n.º 151-B/2013.
14. Do disposto neste diploma legal, resulta clara a necessidade de se avaliar, nos projetos públicos e privados, as vulnerabilidades e impactos que resultem de riscos naturais, incluindo as alterações climáticas, bem como, os impactos dos projetos na mitigação e adaptação às alterações climáticas.
15. Neste contexto, foram identificados vários fatores de risco de elevado impacto, cuja análise e abordagem no EIA deste projeto peca por defeito, erro ou omissão.
16. Fatores esses que devem ser sujeitos a uma visão crítica e impõem uma nova revisão no quadro do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, com o objetivo de avaliar rigorosamente a viabilidade ou inviabilidade ambiental do projeto.
17. No nosso entender os fatores de risco de elevado impacto, sujeitos a análise crítica e com necessidade de revisão, são:
 - a) Impacto social, económico e ambiental do turismo de cruzeiros fluvial;
 - b) As alterações permanentes à paisagem;
 - c) As consequências do aumento do tráfego automóvel e de pessoas;
18. Sendo, no mínimo, chocante a classificação, como pouco relevante, que foi atribuída aos efeitos negativos que recaem sobre estes temas.
19. Não nos podemos esquecer que o imóvel do expoente se situa na margem sul do rio o Douro, que sendo Património Mundial da Humanidade corre por mais de 200km exclusivamente em território nacional, banhando inúmeras colinas, vinhas, vilas e cidades no seu caminho.
20. A visão idílica com que os turistas ainda admiram o estuário do Douro a partir da Serra do Pilar ou do Jardim das Virtudes não coincide com o que os

habitantes locais observam^{2,3}. Passado o trânsito frenético de cruzeiros e navios-hotel, quem vive no Porto e em Vila Nova de Gaia repara além da espuma e vê o seu Rio cada vez mais saturado de poluentes, de barcos e de construções.

21. Nos últimos anos, um dos fatores que mais tem contribuído para esta deterioração ambiental do Douro tem sido a proliferação de projetos e grandes infraestruturas insensatas e sem visão estratégica no Rio, sustentados por uma lógica de maximização dos lucros de terceiros alheia às preocupações levantadas por associações ambientais e pela população local.
22. É urgente ouvir o Rio, e alertar para a acelerada degradação ambiental em curso e preservar as características milenares do Douro: as suas águas, as suas margens e os seus ecossistemas.
23. E para cumprirmos este objetivo, torna-se incontornável falar da proliferação de estruturas portuárias injustificadas e desnecessárias no Rio, como o terminal fluvial que a Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, SA (APDL) agora propõe para o Cais do Cavaco, em Vila Nova de Gaia.
24. Como revelado no Resumo Não Técnico do projeto, o edifício do terminal de planta retangular e revestido a tijolo burro apresenta “180m de comprimento e 27m de largura”, “dispõe de dois pisos, apresentando altura de 10m” e ocupa uma área de implantação de 4.825m². Considerando todo o cais e a área desimpedida da plataforma, estamos perante uma estrutura com 6.200m², com uma frente-cais de 343m de comprimento.

² Atente-se, por exemplo, a esta notícia publicada no sítio da revista visão, onde associações ambientalistas dão conta deste fenómeno que tem vindo a afetar o rio Douro, disponível em https://visao.sapo.pt/visao_verde/conversas-verdes/2021-06-29-os-niveis-de-poluicao-fecal-no-estuario-do-douro-sao-inadmissiveis-para-uma-cidade-do-mundo-desenvolvido/.

³ Ainda sobre a poluição do Rio Douro, veja-se o artigo do observador (disponível em <https://observador.pt/2022/09/28/investigador-teme-agravamento-da-degradacao-da-qualidade-da-agua-do-rio-douro/>), em que o especialista em recursos hídricos, Rui Cortes, alerta para a possibilidade da degradação da qualidade da água do rio Douro em consequência da eutrofização da bacia do rio Douro, causada pela diminuição dos caudais provenientes de Espanha, o que fruto das alterações climáticas apenas tem tendência a aumentar, sendo, por isso, incompreensível que o EIA não se tenha debruçado sobre esta temática.

25. A APDL justifica esta obra principalmente com o apoio à “operação dos navios-hotel que cursam a Via Navegável do Douro (VND) em programas com duração de até cerca de 10 dias”. Segundamente, a APDL justifica-a com a “relocalização do cais-base dos navios-hotel que atualmente opera no Cais de Gaia”.
26. Porém, pela análise do Relatório Síntese do projeto rapidamente se depreende que a função do Cais do Cavaco, sempre referido como um cais secundário pela APDL, inclusive no seu mais recente Plano Estratégico 2017-2026⁴, se expande muito além de pressupostos secundários e de apoio.
27. Admitindo a APDL que o tráfego de navios-hotel na Via Navegável do Douro poderá atingir as 37 embarcações em 2035 (partindo de 25, em 2019), com capacidade para transportar um total de 125.500 passageiros (partindo de 99.574, em 2019), não podemos deixar de questionar os impactos sociais, económicos e ambientais de um empreendimento desta envergadura. Impactos esses, que na nossa opinião, este EIA ignora por completo.
28. O EIA ignora, desde logo, o ruído permanente que se irá sentir nos imóveis situados ao lado do terminal, não propondo medidas mitigadoras da pressão turística que um aumento do tráfego de navios desta natureza criará, quer para os moradores do imóvel do expoente, quer para todos aqueles que utilizam esta área para passeios, exercício ao ar livre e pesca desportiva, não abordando, sequer, a influência e o impacto que o terminal terá na privacidade dos moradores das casas junto do mesmo, resumindo os prejuízos daí resultantes à perda de vista para o rio, quando essa é só mais uma questão, a somar a todas as outras consequências negativas que resultarão deste projeto se o mesmo for avante nos termos em que se encontra projetado.
29. Acresce, ainda, que ficou aquém a ponderação dos perigos de queda de detritos e das vibrações causadas pela entrada e saída de embarcações.
30. Sem desprimor pelos pressupostos de análise nos quais o EIA assenta, foram evidentemente negligenciados os impactos ao nível da reserva da

⁴ Consultável em https://www.apdl.pt/media/xawlyh1e/plano-estrat%C3%A9gico-apdl-2017_2026.pdf

vida privada e familiar, ao nível do direito ao ambiente e à qualidade de vida e ainda no plano do direito ao repouso, bem como da tutela do património cultural da cidade do Porto.

31. Sendo que estes domínios integram o Direito ao Ambiente em sentido amplo, nas suas dimensões estritamente ligadas ao ambiente e à paisagem, e nas dimensões ligadas ao património cultural e à saúde pública. Concretamente no que ao imóvel do Expoente diz respeito.
32. A construção do referido Terminal, mais concretamente da plataforma de atracagem sobre o rio Douro, está projetada *180m de comprimento e 27m de largura*, “*dispõe de dois pisos, apresentando altura de 10m*” e ocupa uma área de implantação de 4.825m², ensombrando-os e tirando-lhes a vista desafogada para o Rio Douro, deixando-os sujeitos a constante ruído, afetando gravemente a saúde e bem-estar do Expoente e da sua família.
33. Da análise dos elementos disponibilizados no âmbito desta Consulta Pública, decorre, com evidência, que o projeto de construção do Terminal prevê a construção de uma estrutura de apoio e uma alameda com dimensões consideráveis junto ao imóvel de habitação dos condóminos do Expoente e das suas famílias, afetando necessariamente a vista privilegiada e característica da habitação, a qualidade de vida de quem nela habita e a fauna e flora do local.
34. Com a construção do Terminal tão próximo do imóvel do Expoente, o mesmo será privada da vista livre e desimpedida que detinha sobre o Rio Douro, assim se desvalorizando toda a propriedade.
35. Sem desconsiderar o impacto, que queda por avaliar, da construção deste terminal nas fundações dos imóveis nas áreas circundantes fruto do aumento de tráfego a que serão sujeitas com a construção do terminal.
36. Como acima se referiu, o imóvel em causa situa-se numa área verdejante onde prosperam diversas espécies de plantas e animais, que não só valorizam as propriedades, como complementam a qualidade de vida dos condóminos, contribuindo para a criação de um espaço arejado, saudável e de uso comum.

37. Na realidade, com a construção do terminal e o consequente aumento de tráfego humano e de veículos tão perto do imóvel do Expoente, que serve de habitação principal dos seus condóminos e das suas famílias, resulta evidente que não será possível continuar a utilizar o espaço exterior para atividades de convívio e de lazer, como até então sempre tinham feito.
38. Repita-se que essa utilização não era realizada apenas pelos condóminos dos prédios adjacentes ao local onde se prevê construir o referido Terminal, mas também por amantes do desporto ao ar livre, que com o aumento do tráfego automóvel naquele espaço também deixarão de o poder fazer.
39. Mais, não se percebe como se pode classificar um edifício com 10m de altura e cércea de 14,4m “de baixa altura” e que “procura minimizar o seu impacte na marginal do rio Douro, permitindo uma vista da encosta a tardoz, integrando-o de forma natural na paisagem.”
40. Portanto, um “muro” de tijolo burro de 10 metros de altura e 180 metros de largura, construído sobre a margem do rio, numa zona sem qualquer construção elevada, procura minimizar o impacto?
41. Esta afirmação é no nosso entender, no mínimo duvidosa.
42. Além disso, também o ruído, que será permanente, impedirá a abertura de janelas, com a consequente falta de arejamento e inerentes consequências ao nível da humidade e da qualidade do ar interior.
43. Em suma, a manutenção do traçado e a construção, nos moldes previstos, do novo terminal marítimo turístico sobre o rio Douro gerará prejuízos absolutamente irreparáveis, quer para o património cultural e histórico da cidade de Vila Nova de Gaia, quer para o ambiente e, ainda, a nível particular, para o Expoente e seus condóminos, nas várias dimensões elencadas.
44. Nem uns, nem outros, foram alvo de adequada ponderação em sede de EIA, o qual desvaloriza, em absoluto, as consequências negativas do projeto.

II- Das irregularidades e incorreções do EIA:

45. É sobejamente reconhecido que o turismo fluvial de navios de cruzeiro, embora seja uma área em crescimento no setor do turismo, geradora de crescimento económico, não deixa de gerar igualmente um forte impacto junto da comunidade local de destino, impactos esses na sua maioria negativos.
46. Sendo que, na avaliação desses impactos, não se pode deixar de ter em conta o local concreto em que as mesmas terão lugar, o que este EIA manifestamente não acautelou.
47. Isto porque, conforme referido por TIAGO VAZ PINTO⁵, na sua tese de mestrado, *“O que advém do desembarque de passageiros é diferente de destino para destino.”*
48. Através desta frase, o autor pretende alertar que os efeitos sociais e ambientais, sobre a comunidade local, serão diametralmente diferentes, consoante o local em que a pressão turística venha a ser sentida esteja, ou não, dotado de infraestruturas capazes de precaver grandes aglomerações de turistas por dia.
49. Sendo muito mais graves os impactos do turismo sobre a comunidade local, quando as ditas infraestruturas não existam, que é precisamente o que se passa no nosso caso, em que é manifesta a total ausência de estruturas de apoio para a aglomeração de pessoas que se fará sentir naquele local, caso o terminal projetado venha a ser construído.
50. Embora uma primeira análise, mais superficial, possa levar a que, apenas se considere o potencial de crescimento económico associado ao aumento do turismo, a verdade é que tendo em conta as consequências negativas sobre o ambiente, nas vertentes da poluição do ar, da qualidade das águas, da poluição do solo e ainda sobre biodiversidade geradas pelo aumento do fluxo de cruzeiros nesta área e reconhecidas neste EIA, não podem deixar a que se conclua que a construção deste terminal, tal como projetado comporta riscos económicos e financeiros quando analisados numa

⁵ Pinto, Tiago Vaz *“As percepções dos impactos do turismo de cruzeiros: uma análise ao Douro”*, tese de mestrado em Gestão Turística, Instituto Politécnico de Viseu, Escola Superior de Tecnologia e Gestão, julho 2022, pág. 33.

perspetiva de longo prazo, risco esses, que reclamavam uma conclusão totalmente diferente daquela a que se chegou.

51. Não nos podemos esquecer que em última análise a procura turística deriva do património natural e cultural do local de destino, pelo que sendo esse património degradado ou diluído, o seu valor é reduzido, com consequências óbvias a nível do putativo potencial de crescimento económico associado a esta atividade.
52. O objetivo das entidades competentes **deve ser a procura de um equilíbrio que minimize as consequências desta atividade, a fim de não se colocar em risco a subsistência local ou o capital natural, através de uma avaliação das características específicas de cada destino, ao invés de se colocar unicamente do lado dos operadores económicos, que foi o que aconteceu no presente estudo.**
53. Mesmo o fator económico e os seus supostos benefícios para os meios de subsistência locais, considerando as características do turismo de cruzeiro, não são de longe, nem de perto, tão significativas, como este EIA pretende fazer crer.
54. Com efeito, evidencia TIAGO VAZ PINTO⁶ “Por exemplo, um estudo em Belize expôs que, em geral, especialmente em locais históricos, enquanto mais de três quartos dos visitantes eram passageiros de cruzeiro, esses mesmos representavam menos de um quarto das receitas, no que respeita ao turismo (Russell, 2005).”, prosseguindo “O turismo de cruzeiros pode igualmente gerar menos emprego no destino do que outras formas de turismo, especialmente em portos. Têm existido críticas por se manter a maioria dos rendimentos nas companhias, ignorando as comunidades locais (que podem constituir uma importante parte na atratividade e na experiência) que não beneficiam suficientemente.”.
55. **Por tudo isto, não podemos deixar de considerar que foi com recurso a dados antigos não validados, extrapolações para além do aceitável, assunções baseadas num número muito limitado de espécies e aplicações**

⁶ Ibidem, p. 35

de modelos erradas que se avaliaram os impactes sociais, económicos e ambientais da construção e funcionamento do novo terminal de embarcações marítimo-turística nas áreas afetadas.

Vejamos,

a) A afetação Património Cultural e da paisagem

56. Nesta matéria, parece-nos que o estudo peca por partir de um entendimento, a nosso ver errado, de que o crescimento económico pode, em determinadas circunstâncias, afirmar-se como argumento inabalável perante a desfiguração do património morfológico, ambiental, histórico e cultural das margens do Douro.
57. Em termos gerais os impactos negativos mais comuns, associados ao turismo de cruzeiros, são, precisamente, o congestionamento, a degradação do património cultural e a perturbação da comunidade (Baekkelund, 1999).
58. O elevado fluxo de visitantes pode perturbar ou congestionar o tráfego local e as vias pedonais.
59. Este tipo de congestionamento cria aglomerações nas áreas utilizadas pelos habitantes locais e nas infraestruturas, o que numa área pouco vocacionada para receber o fluxo de turistas esperado, como a presente, facilmente se percebe a gravidade destes impactos.
60. Isso mesmo é reconhecido pela necessidade de alargamento do espaço para permitir a entrada de camiões de abastecimento, o que neste local, só poderá ser feito roubando espaço ao rio, o que num cenário como o atual, é tanto mais grave, quando é esperado que se intensifique a frequência de fenómenos naturais extremos, acompanhados da quase certa subida do nível da água do mar, com consequências óbvias ao nível do caudal da água dos rios.
61. Em relação aos problemas no património cultural, propriamente ditos, os mesmos resultam geralmente de uma má gestão por parte das entidades

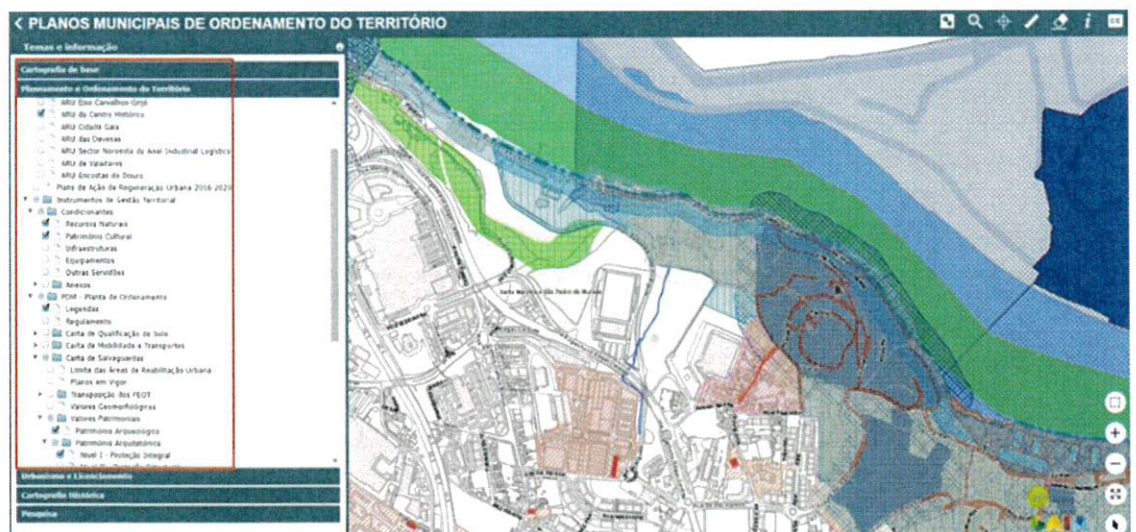
competentes, que na procura desenfreada pelo crescimento económico, descaram as suas obrigações na defesa do património cultural das suas cidades.

62. Sendo que, no caso a Câmara Municipal de Gaia, já temos o exemplo da aprovação da construção de um empreendimento de luxo neste local, ainda que tal implique a demolição de um palacete histórico⁷, que embora devoluto comporta azulejos de elevado valor histórico, cuja conservação não parece ser uma preocupação da autarquia, numa clara violação das suas atribuições.

63. Note-se que a zona proposta para o novo terminal se encontra dentro dos limites considerados de zona tampão do património mundial da UNESCO e zona especial de proteção.

64. Analisando o PDM constata-se que a zona proposta para o terminal está integrada nos seguintes ordenamentos:

- Área de reabilitação urbana do centro histórico
- Condicionante de recursos naturais
- Património Cultural
- Património Arqueológico
- Património Arquitetónico de Nível 1 - Proteção integral



⁷ Como noticiado na Revista NIT – disponível para consulta em <https://www.nit.pt/fora-de-casa/nacidade/construcao-de-luxo-vai-demolir-palacete-historico-de-vale-de-amores>

65. Note-se ainda que a zona demarcada no PDM como prevista para projeto a instalação de uma infraestrutura de apoio ao transporte fluvial deveria estar uns 300 a 500 metros a jusante da atual proposta, sendo o bastante para já se situar fora da maioria destes ordenamentos, incluindo fora da zona de proteção especial, ficando, inclusive mais próxima da zona onde será construída a nova ponte sobre o rio Douro para o metro, com as vantagens que daí decorreriam para este projeto.
66. Por isso mesmo, não se percebe como se pode afirmar na página 10 do resumo não técnico que: *“A nível da paisagem a área de estudo insere-se num território de características metropolitanas, predominantemente urbano e manifestando uma elevada heterogeneidade.”*
67. O nosso entendimento de heterogeneidade é certamente diferente, dado que a área de estudo se insere numa zona exclusivamente residencial e de áreas verdes, sem qualquer ponto turístico, comercial ou de lazer (restaurantes, cafés, etc.).
68. É também uma zona sem qualquer resposta a nível de transportes públicos, sendo uma das zonas de Gaia mais utilizadas para a prática do desporto como caminhada, corrida e ciclismo.
69. Ao mesmo tempo, apesar de se referir a programação de dois projetos adicionais de grandes dimensões na mesma zona, estranha-se que nenhuma das entidades envolvidas neste projeto se tenha preocupado em minimizar o impacto que os três projetos de longa duração, a decorrer em simultâneo, terão no dia-a-dia de quem habita ou frequenta a zona, principalmente no que diz respeito ao ruído e qualidade do ar, que devem ser analisados conjuntamente e minimizados.
70. A opção de arrancar com os 3 projetos em simultâneo parece um claro convite aos atuais residentes para saírem da zona.
71. Além destes problemas, temos ainda de contar com os efeitos do aumento da pressão turística gerado pelo aumento do tráfego de cruzeiros neste local.
72. Com efeito, o esperado fluxo de turistas certamente gerará mais lixo, cujas infraestruturas existentes no local não estão preparadas para receber;

implicará uma redução dos lugares de estacionamento, com impactos diretos na vida dos habitantes daquele local e, ainda, reclamará uma série de serviços que à data não existem naquele local.

73. Em segundo lugar, as emissões dos navios e a alta intensidade de tráfego de visitantes também se apresenta suscetível de degradar locais de património cultural.
74. Grandes fluxos de visitantes causarão, inevitavelmente, desgaste em infraestruturas, instalações, atrações, etc.
75. Por outro lado, o comportamento dos passageiros pode também ter impactes sociais negativos, tanto ao nível direto como indireto.
76. Ao mesmo tempo, o aumento do fluxo de pessoas, poderá vir a gerar problemas de segurança, podendo a elevada presença de turistas funcionar como um chamamento para a criminalidade, por exemplo, para os comumente chamados de carteiristas, o que como é óbvio aumentará a pressão sobre as forças de segurança, que serão obrigadas a desviar um maior número de agentes para aquele local.
77. Como temos vindo a referir atendendo ao tipo de serviços que à data existem no local projetado para a instalação do novo terminal, facilmente se percebe que os supostos ganhos económicos gerados pelo aumento desta atividade, não serão para a comunidade, mas antes, para os operadores económicos.
78. Ainda, relativamente aos impactos da obra projetada na paisagem referira-se que não se compreende como é que se conclui que um edifício da envergadura projetada pode ser considerado como pouco impactante na qualidade da paisagem.
79. Mais não se percebe como pode o estudo afirmar que “a área do projeto coincide com áreas de moderada sensibilidade visual”, quando é o próprio que afirma que “A área do projeto coincide predominantemente com áreas de elevada qualidade visual e pontualmente com áreas de moderada qualidade visual, resultante da presença e associação das várias componentes desta paisagem”, em clara contradição com a conclusão a que se chegou.

80. Diga-se aliás, que estas contradições resultam do facto do estudo muitas vezes partir de premissas erradas, como quando se referem ao local de realização do projeto nos seguintes termos *“Trata-se de um local com uso portuário ao longo de várias épocas. Atualmente encontra-se neste local uma ponte-cais desativada, mas que serviu até há alguns anos uma zona de armazenagem de combustíveis.”*
81. Ora, onde se diz “até há alguns anos” deve entender-se à cerca de meio século, o que como se percebe é o bastante para inquinar qualquer avaliação.
82. Mais, no nosso entender também a análise ao PDM levanta dúvidas, porquanto, na página 11 do relatório síntese é apresentada a seguinte informação: *“No que respeita ao ordenamento do território verifica-se, no âmbito do Plano Diretor Municipal de VN de Gaia (PDM), que o local de projeto situa-se, na sua larga maioria, em zona exterior ao perímetro urbano, em zona não subordinada à classificação e qualificação do uso do solo em urbano ou rural. De acordo com a planta de ordenamento, no domínio da Mobilidade e Transportes, está prevista para a área de projeto a instalação de uma infraestrutura de apoio ao transporte fluvial”*
83. Contudo a área demarcada no PDM não contempla a apresentada no estudo do terminal, apanhando, no máximo, ligeiramente o núcleo de recreio náutico.
84. O que levanta a questão de saber qual a razão pela qual não se optou pela localização do edifício do terminal junto da atual infraestrutura de apoio fluvial existente, e junto ao futuro parque rodoviário, e possíveis zonas de serviços, alternativa bastante para reduzir muitos dos inconvenientes que aqui temos vindo a levantar.

b) Ambiente sonoro

85. O ambiente sonoro existente atualmente no Cais do Cavaco, bem como na área envolvente, e é considerado pelos moradores muito agradável, não interferindo com a sua qualidade de vida.

86. No Estudo de Impacto Ambiental é referido que, *“Da análise apresentada conclui-se que atualmente a área em torno da vizinhança do projeto encontra-se com um ambiente sonoro perturbado, mas típico das zonas urbanas e em redor de vias de tráfego significativo. Em dois pontos P1 e P3, verificou-se o incumprimento dos limites da zona em que estão inseridos.”*⁸
87. Relativamente à Fase de Construção é mencionado no Resumo Não Técnico do Estudo de Impacto Ambiental, a importância dos impactos no ambiente sonoro na fase de construção, em particular se a obra se estender ao período noturno.
88. Contudo, é descrito que será possível o cumprimento dos limites acústicos legais em todos os recetores.
89. Perante isto, resta-nos questionar como serão minimizados os impactos de ruído fora do horário das 8h às 20h salvaguardado pelo Regulamento Geral do Ruído perante a integração e a utilização de *“um restaurante, no piso superior, que se admite vir a funcionar durante todo o ano”*?
90. Os moradores do Edifício Destilaria Residence pretendem ainda que sejam garantidas todas as medidas de minimização mencionadas no Estudo de Impacto Ambiental, assim como outras que venham a ser necessárias de forma a minimizar o impacto no ambiente sonoro e, mais importante, na sua saúde e bem-estar, caso o projeto venha a ser realizado.
91. Assim sendo, é fundamental que na fase de construção haja uma monitorização em contínuo dos níveis sonoros gerados pelas atividades de construção junto às habitações dos moradores do condomínio do Expoente, para permitir a avaliação da eficácia das medidas de minimização assim como permitir a implementação de outras medidas mais eficazes e/ou adequadas.
92. Os moradores solicitam ainda que o horário de laboração das obras de construção seja sempre das 07h às 20h e muito excecionalmente e devidamente justificado junto dos moradores após as 20h, para bem da sanidade física e mental dos mesmos.

⁸ Pág. 133 do Resumo não Técnico do Estudo de Impacte Ambiental.

93. É do conhecimento dos moradores, que, em atividades deste género, é recorrente a existência de queixas dos moradores do ruído provocado pelas obras de construção e por algumas medidas que são levadas a cabo para reduzir os seus impactos, como sejam, por exemplo, o realojamento dos moradores em hotéis.
94. Deste modo, relativamente ao ambiente sonoro, considerando os dados existentes, resta-nos concluir que os resultados apresentados e as inferências deles extraídas no Relatório Síntese não espelham a realidade.
95. Em primeiro lugar, os resultados apresentados apontam para os valores médios ou mínimos, sendo que durante as medições, em várias situações são ultrapassados os valores limites.
96. Em segundo lugar, as medições são sempre feitas em dias da semana, e durante o mês de janeiro. Ora, sendo a zona em questão uma zona que tem e terá muito maior afluência durante os dias de fim-de-semana e ainda maior durante as épocas quentes, parece-nos que estes resultados não espelham de todo a realidade.
97. Não temos qualquer dúvida que as mesmas medições a serem feitas em meses de Primavera e Verão, durante o fim-de-semana, irão apresentar valores bem acima dos limites.
98. Por último, estando os valores apresentados no limite do aceitável legalmente, deve-se concluir que o Terminal irá contribuir para o aumento desses valores de ruído, logo ultrapassando o limite legal.
99. Pois, o impacto da poluição sonora, no âmbito de um terminal de cruzeiros, como é bom de ver, faz-se sentir com maior intensidade com a chegada dos navios e com o desembarque dos passageiros, o que no caso gera consequências ao nível da fase de execução que não foram estudadas como deveriam ter sido.
100. Além disso, o ruído produzido pelos motores, hélices, geradores e rolamentos podem fazer com que espécies marinhas colidam acidentalmente com infraestruturas ou que abandonem o seu habitat natural, com graves consequências ao nível da biodiversidade do local.

101. Ficam, por isso, patentes as deficiências deste estudo, no que ao ambiente sonoro diz respeito, assim invalidando os seus resultados.

c) Poluição do ar e do solo;

102. Sobre esta matéria devemos notar que o estudo indica que o projeto terá “um impacte muito positivo”.

103. Como resulta do descrito na página 9 do resumo não técnico: *“Quanto à qualidade do ar as medições realizadas nas estações de controlo de qualidade mais próximas, situadas na cidade do Porto, indicam o cumprimento de todos os parâmetros analisados com exceção do dióxido de azoto (NO₂), cujos valores, recomendados na classificação de base anual, foram ultrapassados.”*

104. Ora, no que toca à poluição atmosférica proveniente da atividade dos navios de cruzeiro a mesma ocorre a partir de partículas emitidas quando os navios queimam combustível quando se encontram atracados e não têm sistemas de purificação adequados, sendo que esta poluição pode vir a causar problemas de saúde, bem como degradar fachadas de edifícios históricos e outras instalações.

105. Deste modo, não será difícil de compreender que o acréscimo de densidade de todos os veículos, durante a execução do projeto e após, claramente irão afetar ainda mais de forma negativa esta métrica, numa altura em que é tão importante para o país o enquadramento de sustentabilidade.

106. Com efeito, as emissões dos cruzeiros cobrem uma infinidade de resíduos orgânicos e inorgânicos em formas gasosas, líquidas e sólidas.

107. Fatores como descargas de lixo orgânico e material tóxico, emissões de gases poluentes existentes nos combustíveis usados, descarga de águas residuais e de lastro, uso de biocidas, distúrbio físico dos animais e colisão, são alguns dos impactos negativos da atividade da indústria, que não foram devidamente tidos em conta neste estudo.

d) A Poluição da água

108. A navegação e o desembarque num destino incitam a que existam conturbações aquáticas. Se a zona não for corretamente patrulhada e regulamentada, o turismo de cruzeiros pode contribuir para a perda de habitats ou espécies marinhas tanto pela construção de instalações, como pela navegação, descargas e excursões.
109. A perceção de impactes também pode incluir eutrofização⁹.
110. A somar a tudo isto, a existência de descargas de águas de esgoto e outros resíduos, são causadoras de diversos problemas, que no caso do turismo fluvial do Douro, tem sido notícia, por se desconfiar que a perda de qualidade da água das praias fluviais do Douro poder estar associada a descargas ilegais feitas pelos navios-cruzeiro.
111. Apesar do Regulamento de Exploração e Utilização da Via Navegável do Douro reconhecer, no art.º 59.º, a proibição de “lançar ou deixar escoar para a VND: a) Resíduos de combustível ou de lubrificantes sob qualquer forma, bem como misturas destes; b) Esgotos sanitários e águas sujas; c) Produtos químicos; d) Lixos; e) Objetos ou substâncias de qualquer natureza que possam constituir um obstáculo ou perigo para a navegação ou para os outros utilizadores da VND”, não ficam explícitas nos documentos submetidos pela APDL na consulta pública sobre o Terminal do Cais do Cavaco as condições que irão assegurar uma recolha e tratamento adequado dos resíduos e uma frequência diária de “3 a 4 camiões-cisterna para recolha de águas residuais dos navios-hotel”.
112. Além disso, dada a idade avançada de uma parte considerável da frota (9 dos 25 navios-hotel que cruzam hoje a VND foram construídos há 10 ou mais anos) e a preponderância do gasóleo enquanto método de propulsão (16 em 25 funcionam a gasóleo), torna-se importante questionar por que razão a APDL não apresenta cálculos e medidas de minimização dos riscos de derrame de combustíveis. Este esclarecimento é ainda mais premente perante a existência recorrente e do conhecimento público de descargas

⁹ Que pode levar a emissões de metano, um gás com efeito de estufa.

ilegais de embarcações turísticas no Douro, que continuam a não ser devidamente fiscalizadas e punidas pelas autoridades competentes.

113. Em termos da degradação marinha podemos ainda referir que a mesma pode colidir com as ofertas recreativas existentes (praia, snorkeling, mergulho, excursões de barco), bem como com os meios de subsistência derivados da pesca, causando perdas em termos de retorno financeiro (United States Environmental Protection Agency, 2008).
114. No âmbito da biodiversidade, a proximidade referida ao estuário do Douro é certamente preocupante, e poderá claramente ser impactado, principalmente em eventuais situações inesperadas como derramamento de combustível ou outras.
115. Apesar de serem referidas medidas de contenção e de resposta para estas situações, claramente que é um impacto que não pode ser descurado.
116. Ainda no âmbito da biodiversidade, são referidas várias espécies (peixe, aves, algas), no entanto não refere o impacto nestas espécies nem como prevenir esse impacto.
117. A zona é também de uso frequente para atividades de pesca e colheita de crustáceos que, certamente, serão afetadas.

e) Risco de deslocação/deslizamento de terras junto à margem do Rio; e a desestabilização das margens do estuário do rio Douro, nomeadamente das margens ribeirinhas junto ao local do projeto;

118. As vibrações são outra grande preocupação dos moradores do Cais do Cavaco, (não parecem devidamente assegurados) quer na fase de construção quer na fase de exploração, dada frequência de navios e ao tráfego, quer de pessoas, quer de veículos esperado.
119. Desta forma pretendem que esta questão seja também alvo de Estudo pormenorizado e detalhado, permitindo garantir a implementação de medidas de minimização dos seus impactos e reduzir ao máximo os efeitos adversos que possam vir a ter na saúde dos moradores e na estabilidade dos edifícios.

120. Relativamente ao campo vibratório, e à semelhança do que foi mencionado relativamente ao ambiente sonoro, as medições são sempre feitas em dias da semana, e durante o mês de Janeiro. Ora, sendo a zona em questão uma zona que tem e terá muito maior afluência durante os dias de fim-de-semana e ainda maior durante as épocas quentes, parece-me que estes resultados não espelham de todo a realidade. Não tenho qualquer dúvida que as mesmas medições a serem feitas em meses de primavera e verão, durante o fim-de-semana, irão apresentar valores diferentes.
121. É importante mencionar também que no relatório é definido o seguinte: “No caso específico tratando-se de edifícios habitacionais sem relevância patrimonial consideram-se os limites para Estruturas Correntes.”. Apesar de não conseguirmos confirmar se esta informação é correta, a zona em questão faz parte da zona histórica e do património mundial da UNESCO pelo que questionamos a validade desta afirmação, bem como os procedimentos legais necessários tidos, no caso.
122. Por último, e conforme as imagens abaixo, questionamos o porquê de a medição num dos pontos ser feita ao nível da rua e no outro ponto ser feita no edifício.



Figura 2 – Localização e apontamento fotográfico do ponto de medição Ponto V1

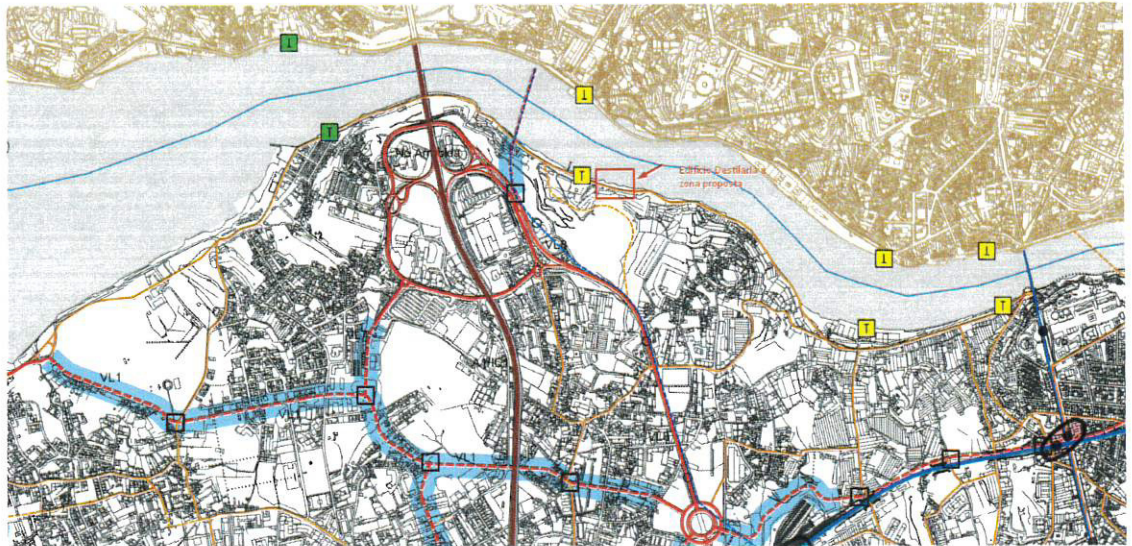


Figura 3 – Localização e apontamento fotográfico do ponto de medição Ponto V2

III- Da necessidade de serem estudadas outras opções

123. Em primeiro lugar, entendemos que não devia ser construído um novo terminal, considerando as questões económicas e funcionais.

124. Nessa senda, questionamos o tratamento dado às duas soluções alternativas, assinaladas na imagem abaixo, sobre as quais o documento não apresenta justificações relevantes.



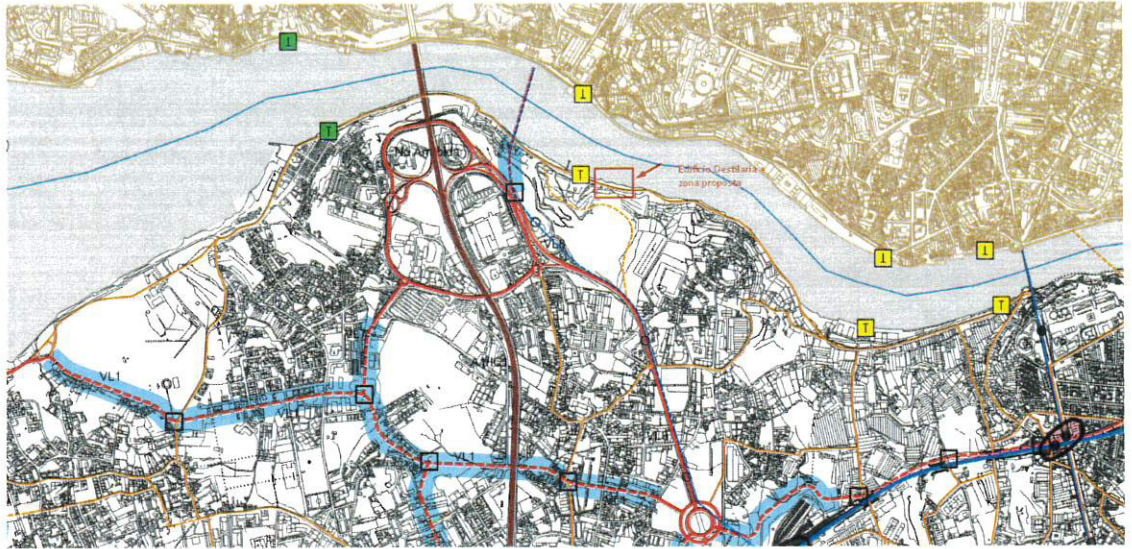
125. A primeira (assinalada com 1), próxima ao Cais de Gaia, onde se encontra neste momento toda a infraestrutura de suporte, numa zona muito mais turística e comercial e, note-se, com condicionantes idênticas às do Cais do Cavaco (zona histórica).

126. A segunda, considerando a marina da Afurada, já existente, com infraestrutura que certamente poderia ser expandida, muito provavelmente a um custo muito menor.

127. Nesta segunda hipótese a proximidade ao estuário do Douro é certamente preocupante, mas a marina é atualmente utilizada pelos navios-cruzeiro, e em caso de derrame ou outro tipo de acidente a distância certamente não é suficiente para evitar impactes.

128. No PDM, estão também previstas as áreas de projeto para instalação de uma infraestrutura de apoio ao transporte fluvial a montante da ponte do freixo que, salvo erro, são justificadas apenas com “qualquer outra localização para montante da Ponte do Freixo será ainda mais impraticável

dado que as diferenças do nível da água entre o nível médio e o nível de cheias se incrementa substancial e progressivamente até Crestuma.”.



129. Estas zonas apresentam uma densidade urbanística completamente diferente, sendo que o terminal não teria necessariamente de ficar totalmente sobre o rio, havendo certamente outras opções a nível de arquitetura.
130. A mesma lógica pode ser aplicada a todas as justificações dadas para as possíveis localizações a jusante da ponte do Freixo.
131. É importante referir também que as zonas junto ao rio Douro, na margem de Vila Nova de Gaia, a montante do Cais de Gaia, têm um impacte urbanístico e ambiental muito menor, visto serem áreas menos densas e fora de zonas consideradas importantes a nível histórico, cultural e arquitetónico, e ainda com zonas residenciais muito mais pequenas, sem impacte, quer a nível residencial quer a nível de mobilidade. Estas zonas certamente iriam também beneficiar muito mais de um investimento deste género.
132. Questionamos ainda, a necessidade de construir um terminal inteiramente sobre o rio Douro, quando certamente haveria outro tipo de soluções com muito menor impacte.
133. Soluções que poderiam inclusive requalificar alguns dos edifícios devolutos ainda existentes junto ao rio Douro e que, por isso, deveriam ter sido estudadas.

134. No nosso entender, estas soluções permitiriam uma redução substancial de custos, menor impacto na paisagem e a salvaguarda de valores patrimoniais.
135. Certo é, ainda que os referidos estudos tenham sido feitos, em momento algum foram comunicados ao expoente os seus resultados, nem tão pouco fazem parte deste EIA, uma omissão que não deixamos de notar com desagrado.
136. Como foi já referido em cima, existem outros locais onde estas restrições (e possivelmente outras) não seriam um problema.
137. Veja-se, por exemplo, o descrito nas páginas 22 e 23 do Relatório Síntese:
“Salienta-se que não foi opção a instalação de painéis fotovoltaicos no edifício, para produção própria de energia elétrica, uma vez que o edifício do Terminal se insere em espaço inscrito na lista do Património Mundial da UNESCO, onde a instalação de painéis fotovoltaicos não é permitida.”
138. Por outro lado, o projeto apresentado implica a construção de um terrapleno criado a partir de um aterro na faixa marginal do rio, são claramente não sustentáveis.
139. O que significa que, não só se está a construir uma nova via, com todo o gasto de material, equipamento, energia e poluição na fase de construção, como ainda pretendem fazê-lo “roubando” ao rio.
140. Entre as razões apresentadas para excluir as alternativas possíveis é referida a temática da variação do caudal do rio.
141. No nosso entender este argumento não colhe, porquanto não se vislumbra no que é reportado, que a variação do caudal seja menor no Cais do Cavaco.
142. Também, a justificação dada relativamente aos problemas de acesso aos navios existentes atualmente no Cais de Gaia, devido às marés, nos parece bastante frágil, uma vez que, estes problemas serão no mínimo iguais, e provavelmente ainda maiores no Cais do Cavaco.
143. De uma forma geral, e como já mencionámos anteriormente, parece-nos que todas as justificações que são dadas para a não escolha de outros locais são aplicáveis também ao Cais do Cavaco.

144. Mais, não nos parece aceitável, que o simples facto do terminal ter sido projetado por um arquiteto de renome, possa ser utilizado como argumento a favor desta alternativa em favor de outras, uma vez que tal não invalida que existam alternativas melhores, já que o renome do projetista não é garantia de prossecução do interesse público, que deve ser o critério a ter em conta na ponderação das alternativas.

Posto isto,

IV- Do Direito

145. Do que acima ficou dito, resulta a clara postergação de um conjunto relevante de direitos que assistem ao Expoente.

a) Do EIA

146. Decorre do artigo 5.º do RJAlA a obrigação de:

a) Identificar, descrever e avaliar, de forma integrada, em função de cada caso particular, os possíveis impactes ambientais significativos, diretos e indiretos, de um projeto e das alternativas apresentadas, tendo em vista suportar a decisão sobre a respetiva viabilidade ambiental, e ponderando nomeadamente os seus efeitos sobre:

i) A população e a saúde humana;

ii) A biodiversidade, em especial no que respeita às espécies e habitats protegidos nos termos do Decreto-Lei n.º 140/99, de 24 de abril, na sua redação atual;

iii) O território, o solo, a água, o ar, o clima, incluindo as alterações climáticas;

iv) Os bens materiais, o património cultural, arquitetónico e arqueológico e a paisagem;

v) A interação entre os fatores mencionados, incluindo os efeitos decorrentes da vulnerabilidade do projeto perante os riscos de

acidentes graves ou de catástrofes que sejam relevantes para o projeto em causa.

b) Definir medidas destinadas a evitar, minimizar ou compensar tais impactes, auxiliando a adoção de decisões ambientalmente sustentáveis;

c) Instituir um processo de verificação, a posteriori, da eficácia das medidas adotadas, designadamente, através da monitorização dos efeitos dos projetos avaliados;

d) Garantir a participação pública e a consulta dos interessados na formação de decisões que lhes digam respeito, privilegiando o diálogo e o consenso no desempenho da função administrativa.

147. No entanto a AIA em causa não dá cabal cumprimento a estas obrigações legais.

148. Desde logo não foi feito um levantamento e caracterização da população existente e potencialmente afetada, quer com as obras, quer com o projeto.

149. Não cuidou de se inteirar se há pessoas em condição de saúde fragilizada e o impacto nas mesmas.

150. Não cuidou de saber em que medida o projeto em causa é suscetível de afetar a saúde e/ou vida das pessoas.

151. E, conseqüentemente, também não equacionou medidas/alternativas a tais situações.

Por outro lado,

152. Não houve e devia ter sido feita uma avaliação com ponderação de alternativas que poderiam reduzir significativamente o impacte ambiental – quer no impacte sobre a população e saúde humana, quer no património edificado e paisagístico, quer nas demais vertentes supra analisadas.

153. E, impunha-se que os riscos referidos tivessem sido acautelados e não o foram.

154. Ora, daqui decore que no estudo efetuado, não foram devidamente ponderados todos os fatores relevantes, e em consequência não foram estudadas alternativas que permitissem reduzir ou eliminar esses impactos.

155. Assim sendo, deverá ser realizado novo estudo que considere todos os fatores e hipóteses que foram erradamente omitidas e que nessa perspetiva se faça um novo estudo comparativo entre todas as alternativas disponíveis para a localização do novo terminal.
156. E mesmo que se conclua que a solução com menor impacto social, económico e ambiental é a mais cara, e até possa ter alguma desvantagem funcional, nem por isso, deve ser afastada, face aos ganhos ao nível de todos os outros parâmetros.
157. Há soluções e alterações que podem e devem reduzir ou até eliminar todos estes impactos e que não foram consideradas e deveriam ter sido.
158. Importa que o estudo garanta todas as medidas de minimização mencionadas no EIA, assim como outras que venham a ser necessárias de forma a minimizar o impacto no ambiente sonoro e das vibrações, quer durante a construção, quer após, e mais importante, que seja acautelada a saúde e bem-estar dos cidadãos.
159. Deve ser prevista a monitorização do ruído junto das habitações ao longo da construção, pois, só assim, se conseguirá avaliar a eficácia das medidas de minimização, assim como permitir a implementação de outras mais eficazes.

b) Da restrição inadmissível ao direito fundamental ao ambiente e o dever de proteção do património cultural

160. Nesta matéria, são vários os normativos que não mereceram a devida ponderação, nos aspetos focados no Estudo de Impacte Ambiental e do projeto que lhe está subjacente.
- Concretamente,
161. A projetada construção do Terminal, com o traçado previsto, afeta o direito ao respeito pelo Ambiente associado à proteção do domicílio, enquadrado pela jurisprudência europeia no artigo 8.º da Convenção Europeia dos Direitos Humanos (doravante, CEDH), através do qual o Tribunal Europeu dos Direitos do Homem tem “considerado como uma ingerência ilícita do

Estado (...) a emissão de fumo, poeiras, ruído e vibrações que resultam do desenvolvimento, da autorização, da tolerância ou da ausência de supervisão de rotineiras atividades produtivas, desenvolvidas pelo Estado ou por terceiros, no exercício de um simples direito de iniciativa empresarial. (...) atividades tidas como úteis para o desenvolvimento do país, aparentemente benéficas para a sociedade e economia, e supostamente favoráveis ao bem-estar dos cidadãos”.

162. O artigo 8.º consagra o direito ao respeito pela vida privada e familiar, nos termos do qual:

“1. Qualquer pessoa tem direito ao respeito da sua vida privada e familiar (...)

2. Não pode haver ingerência da autoridade pública no exercício deste direito senão quando esta ingerência estiver prevista na lei e constituir uma providência que, numa sociedade democrática, seja necessária para a segurança nacional, para a segurança pública, para o bem-estar económico do país, a defesa da ordem e a prevenção das infrações penais, a proteção da saúde ou da moral, ou a proteção dos direitos e das liberdades de terceiros.”

163. O enquadramento deste direito no artigo 8.º tem sido utilizado pelo Tribunal Europeu para proteger “as condições de habitabilidade da habitação”, porquanto se reconhece ao domicílio uma vocação fundamental ao desenvolvimento pessoal dos indivíduos e uma ligação umbilical ao valor da dignidade humana.

164. Perante uma atividade nociva para a saúde humana, as formas de violação ambiental do direito ao domicílio podem surgir através de uma proteção insuficiente, ineficaz ou inexistente do Estado.

165. No entanto, a jurisprudência do Tribunal Europeu (nos quais se encontra a jurisprudência sobre atividades de transporte intensivo que, para efeitos de impacto nas situações tuteladas pelo artigo 8.º, nomeadamente a tutela do direito ao repouso, convoca a equiparação entre transporte intensivo e a circulação contínua de metro ligeiro em ponte construída “sobre” o domicílio), tem sido no sentido de que a forma de prosseguir certas

atividades, pelos incómodos que causam e pela gravidade das consequências que comportam para a qualidade de vida dos moradores, deveria ser repensada, com vista a evitar poluição tão intensa, degradação tão grave da qualidade ambiental e perda tão significativa de qualidade de vida. (Cf. Alexandra Aragão, in Direito ao respeito pelo ambiente associado à proteção do domicílio, Comentário da Convenção Europeia dos Direitos Humanos e dos Protocolos Adicionais, UCP, p.1564).

166. Caso em que a solução pode passar pelo afastamento da atividade das zonas residenciais ou, em último caso, a renúncia à atividade.
167. Ora, num primeiro momento o Exponente verá o seu direito afetado através dos incómodos da construção do terminal e, num momento seguinte, o qual terá caráter definitivo e permanente, por via da circulação constante de navios cruzeiro e desembarque dos seus passageiros, nas imediações da sua habitação.
168. Uma construção como a projetada afetará a qualidade de vida e o repouso que se reconhece indispensável a uma vida saudável, e que encontra assento no artigo 24.º da Declaração Universal dos Direitos Humanos (doravante, DUDH).
169. Reflexo do valor supremo da dignidade humana, a doutrina e jurisprudência têm enquadrado o direito ao repouso, ao sono e à tranquilidade de vida no princípio da dignidade humana e na sua inviolabilidade (cf. artigo 1.º da Constituição da República Portuguesa - CRP).
170. O direito ao repouso e à tranquilidade de vida, enquanto “*requisitos indispensáveis à realização do direito à saúde e à qualidade de vida*” (Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 18.10.2018, Proc. 3499/11.6TJVN.F.12.S2¹⁰), são uma emanção do princípio da dignidade humana e estão necessariamente protegidos pela inviolabilidade da sua integridade física e moral, consagrada no n.º 1 do artigo 25.º da CRP.
171. Razão pela qual a tutela do direito ao repouso e à tranquilidade de vida “*nem sequer é afetada pela circunstância de se mostrar respeitado o que se*

¹⁰ disponível em <http://www.dgsi.pt/>

encontra regulamentado relativamente ao ruído e/ou de a atividade que o provoca se encontrar, ou não, devidamente licenciada, dispensando a ilicitude, nesta perspetiva, a aferição do nível do ruído pelos padrões legalmente estabelecidos”, conforme se pronunciou o Supremo Tribunal de Justiça no referenciado Acórdão, acrescentando que esta “hierarquização do direito ao repouso, ao sono e à tranquilidade de vida, decorre do facto dos mesmos serem essenciais para a saúde e bem-estar das pessoas e da violação destes direitos lesar baluartes da integridade pessoal”.

172. A perturbação do repouso e até do sono, que serão inevitáveis com a prevista circulação de navios, de pessoas e outros meios de transporte necessários à deslocação dos passageiros em terra, tão próxima da habitação dos condóminos do expoente, terá necessariamente repercussões nefastas na saúde dos mesmos.

173. Repercussões que esta entidade não pode ignorar, decorrendo da CRP, como tarefa fundamental do Estado, a garantia do respeito dos princípios basilares do Estado de direito (alínea b) do artigo 9.º da CRP).

174. São também tarefas fundamentais do Estado a promoção do bem-estar e da qualidade de vida, assim como a proteção da natureza e do ambiente (alíneas d) e e) do artigo 9.º da CRP).

175. O direito a um ambiente de vida sadio e ecologicamente equilibrado está consagrado no artigo 66.º da CRP.

176. Para assegurar o direito ao Ambiente, incumbe ao Estado, nos termos do n.º 2 do artigo 66.º da CRP, designadamente:

“a) Prevenir e controlar a poluição e os seus efeitos e as formas prejudiciais de erosão;

b) Ordenar e promover o ordenamento do território, tendo em vista uma correta localização das atividades, um equilibrado desenvolvimento socioeconómico e a valorização da paisagem;

(...)

e) Promover, em colaboração com as autarquias locais, a qualidade ambiental das povoações e da vida urbana, designadamente no plano arquitetónico e da proteção das zonas históricas;

f) Promover a integração de objetivos ambientais nas várias políticas de âmbito sectorial;
(...)”

177. Conforme decorre do disposto nas alíneas ora transcritas, a tutela do direito fundamental ao ambiente convoca uma atuação diligente e constante do Estado, de modo que, através da prevenção e da promoção da qualidade ambiental, seja assegurado aos cidadãos o seu direito a um ambiente sadio, o que manifestamente não sucederá com a perda de exposição solar e a mencionada sujeição ao ruído constante.
178. E bem assim, que através do ordenamento do território se assegure a valorização da paisagem e a conservação da proteção das zonas históricas.
179. Razão pela qual, não compreende o Expoente como podem as entidades responsáveis pela realização do projeto do novo terminal, e, bem assim, os responsáveis pela elaboração do estudo de impacte ambiental, considerar que o direito ao ambiente esteja salvaguardado, nomeadamente nas vertentes referidas.
180. São também ostensivas as lesões causadas ao cenário paisagístico que, neste caso, tem ainda um pendor histórico, dada a localização dos imóveis.
181. O Supremo Tribunal de Justiça enquadra e relaciona, também, o direito ao repouso e à tranquilidade com o direito a um ambiente sadio e saudável, livre de poluição (seja esta de que tipo for: “os direitos ao repouso, ao sono e à tranquilidade são emanção dos direitos fundamentais de personalidade, à integridade moral e física, à protecção da saúde e a um ambiente de vida humano, sadio e ecologicamente equilibrado, corolários da dignidade humana. Por outro lado, são tarefas fundamentais do Estado (...), o bem estar e a qualidade de vida do povo e a efectivação do direito ao ambiente, prevenindo e controlando a poluição e os seus efeitos e promovendo a qualidade ambiental das povoações e da vida urbana.” (cf. Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 29.11.2016, Proc. 7613/09.3TBCSC.L1.S1¹¹).

¹¹ disponível <http://www.dgsi.pt/>

182. Nenhuma destas vertentes com proteção constitucional, reforce-se, foi atendida ou alvo de adequada ponderação.
183. Assim como foi ignorado o direito à habitação (artigo 65.º da CRP), nomeadamente na sua vertente de proteção da reserva da vida privada e familiar.
184. Consagra o n.º 1 do artigo 65.º da CRP que *“todos têm direito, para si e para a sua família, a uma habitação de dimensão adequada, em condições de higiene e conforto e que preserve a intimidade pessoal e a privacidade familiar”*.
185. A conexão entre o direito à habitação e a preservação da reserva da vida privada consagrada no n.º 1 do artigo 26.º da CRP, nos termos do qual *“a todos são reconhecidos os direitos à identidade pessoal, ao desenvolvimento da personalidade, à capacidade civil, à cidadania, ao bom nome e reputação, à imagem, à palavra, à reserva da intimidade da vida privada e familiar e à proteção legal contra quaisquer formas de discriminação”* e a conexão ao direito à habitação é também uma repercussão da tutela da dignidade da pessoa humana.
186. A habitação, o lar de cada indivíduo e da sua família, é e deve ser um espaço de refúgio e serenidade.
187. A construção de um novo terminal, e o aumento do tráfego de pessoas e veículos, acentuará de forma ainda mais evidente, a falta de privacidade e descanso a que os condóminos do Expoente, e as suas famílias, estarão expostos.
188. A proteção constitucional que ora se enquadrou tem reflexo infraconstitucional, nomeadamente ao nível dos instrumentos legislativos de bases do ambiente e do património cultural.
189. A Lei de Bases do Ambiente (doravante, LBA) consagra no artigo 5.º o direito ao ambiente e à qualidade de vida.
190. Esclarecendo no n.º 2 do artigo 5.º, que o direito ao ambiente consiste no *“direito de defesa contra qualquer agressão à esfera constitucional e internacionalmente protegida de cada cidadão, bem como o poder de exigir*

de entidades públicas e privadas o cumprimento dos deveres e das obrigações” a que se encontram adstritas.

191. E estabelecendo, igualmente, um dever de proteção, preservação e respeito “*de forma a assegurar o desenvolvimento sustentável a longo prazo*” no n.º 1 do artigo 8.º.
192. Note-se que a política do ambiente, para além dos recursos naturais, tem por objeto a paisagem e convoca a salvaguarda desta, através da “*preservação da identidade estética e visual, e da autenticidade do património natural, do património construído e dos lugares que suportam os sistemas socioculturais, contribuindo para a conservação das especificidades das diversas regiões que conjuntamente formam a identidade nacional*” (alínea f) do artigo 10.º da LBA).
193. A acrescer, a política do ambiente tem também por objeto componentes associados a comportamentos humanos, reivindicando uma atuação que tenha por objetivo “*a redução da exposição da população ao ruído (...) assegurada através da definição e aplicação de instrumentos que assegurem a sua prevenção e controlo, salvaguardando a qualidade de vida das populações e a saúde humana*” (alínea c) do artigo 11.º da LBA).
194. A proteção face à poluição sonora não só é uma incumbência do Estado, mas também das autarquias locais e demais entidades públicas, devendo estas, dentro das suas competências “*promover as medidas de caráter administrativo e técnico adequadas à prevenção e controlo da poluição sonora*” (n.º 1 do artigo 4.º do Regulamento Geral do Ruído, doravante RGR). Importa ainda relembrar que,
195. A construção deste terminal, na margem sul do Rio Douro, interfere, como acima se disse, com a preservação do património cultural e histórico da cidade de Vila Nova de Gaia.
196. Ora, a valorização e proteção do património cultural é uma das tarefas fundamentais do Estado que encontra tutela na Lei de Bases de Proteção do Património Cultural (LBPPC).
197. Nos termos do artigo 3.º da LBPPC, é uma tarefa fundamental do Estado assegurar a continuidade e a proteção do património cultural do país,

enquanto elemento que *“unirá as gerações num percurso civilizacional singular”*.

198. A construção do novo terminal, com impacto direto na paisagem da margem sul do rio Douro, deteriora a memória das gerações vindouras, que não poderão usufruir da mesma, da forma como hoje se encontra.

199. Daí que se tenha de concluir que a construção do novo terminal, nos termos propostos, é altamente danosa da qualidade de vida, da saúde, do ambiente e do património cultural, contribuindo para a degradação de uma zona privilegiada da cidade.

200. Estamos, pois, perante uma ofensa aos direitos fundamentais ao ambiente e à qualidade de vida.

201. Nessa medida, sendo estes, direitos constitucionais fundamentais de natureza análoga aos direitos, liberdades e garantias consagrados no nosso diploma fundamental, é-lhes aplicável o regime constitucional específico destes.

202. Nos termos do artigo 18.º, n.º 2, *“A lei só pode restringir os direitos, liberdades e garantias nos casos expressamente previstos na Constituição, devendo as restrições limitar-se ao necessário para salvaguardar outros direitos ou interesses constitucionalmente protegidos.”*

203. Ora, do que se vem dizendo, facilmente ressalta que a presente restrição, sempre se terá de ter por inadmissível, por não respeitar o princípio estruturante da proporcionalidade.

204. O princípio da proporcionalidade, ínsito na ideia de Estado de Direito, artigo 2.º CRP, para a doutrina tradicional, subdivide-se em regra em três subprincípios: o princípio da adequação, o princípio da necessidade e o princípio da proporcionalidade em sentido estrito.

205. O princípio da adequação pressupõe que a medida seja apta a realizar o fim prosseguido, pelo que uma medida apenas pode ser afastada por desadequação quando os seus efeitos se revelem totalmente incapazes de satisfazer o fim prosseguido. O princípio da necessidade assenta no facto de aquela ser a medida mais eficaz e menos gravosa para os direitos atingidos e o princípio da proporcionalidade em sentido estrito assenta numa

ponderação de custo, benefício entre a restrição operada e o fim prosseguido.

206. A corrente contrária defende que, seguindo esta doutrina tradicional, assente num escalonamento de testes, dificilmente conseguíramos resolver os casos mais difíceis, na medida em que, de modo a que este juízo de proporcionalidade seja compatível com o princípio da separação de poderes, o juiz não pode fazer qualquer juízo acerca do mérito da medida, pelo que apenas lhe cabe avaliar se a medida é desproporcionada ou desrazoável e não se a medida efetivamente tomada é, de entre todas as possíveis, a mais proporcional.

207. Assim, tendo presente o problema do controlo jurisdicional do princípio da proibição do excesso o professor Jorge Reis Novais defende que o mesmo deve ser avaliado em duas dimensões uma de proporcionalidade e outra de razoabilidade.

208. Na análise da proporcionalidade deve avaliar-se a margem de benefício e sacrifício por comparação entre as duas medidas alternativas, a medida restritiva em apreço e a medida com que esta intelectivamente se confronta, uma vez que a ideia é a de que a medida restritiva não pode ir além do necessário.

209. Garantindo-se assim, a máxima objetividade, pela comparação entre duas grandezas comparáveis e garantido a sua adequação com o princípio da separação de poderes, dado que o que se procura é apenas verificar se a medida é excessiva, o que permite chegar a um resultado, fundamentado de forma racionalmente consistente e intersubjetivamente partilhável.

210. No nosso caso, independentemente da metodologia que se siga o resultado será sempre o mesmo, estamos perante uma restrição inadmissível dos direitos fundamentais dos habitantes do condomínio do expoente, por violação do princípio da proporcionalidade.

211. Assim, seguindo a ideia dos três subprincípios teríamos de concluir que a decisão construção do terminal naquele local é apta, pois permite alcançar o fim prosseguido.

212. Mas, no nosso entendimento, e como procurámos explicar¹², já não é necessária, dado que existem outras hipóteses, que com a mesma eficácia, mas de forma menos restritivas são aptas a realizar o propósito deste projeto.
213. Do mesmo modo, também a proporcionalidade em sentido estrito surge posta em causa, na medida em que na ponderação entre o custo benefício entre a restrição e o sacrifício imposto, teríamos de concluir que o sacrifício resultante da construção do novo terminal para os condóminos do expoente é incomensuravelmente superior face aos benefícios que dele resultam, que como vimos na sua maioria nem são para a comunidade, mas sim para os operadores turísticos.
214. Termos em que se tem de concluir pela desproporcionalidade da medida.
215. Também se seguirmos o entendimento do professor Jorge Reis Novais se fizermos o juízo das margens de sacrifício e benefício entre as medidas alternativas, mesmo com todas as lacunas deste EIA, face aos riscos associados à construção do terminal neste local, somos forçados a concluir que a vantagem do incremento de benefício que esta medida acarreta é muito residual face aos prejuízos que dela resultam, sobretudo quando comparadas com as medidas alternativas, pelo que também aqui haverá de concluir inconstitucionalidade da restrição por violação do princípio da proporcionalidade.
216. Finalmente na dimensão da razoabilidade, o que se avalia já não é o fim, mas sim a posição em que fica o sujeito afetado, ou seja, o que aqui está em causa é saber, se quando aplicada, a medida coloca o lesado numa posição intolerável à luz dos ditames da proteção da liberdade, da autonomia individual e da relação do Estado com o cidadão em Estado de Direito, neste caso, mais uma vez, considerando o circunstancialismo que se tem vindo a descrever, não se poderá aceitar outra solução que não a que considere que estamos perante uma medida totalmente desrazoável atentatória do princípio da proporcionalidade.

¹² Dentro do que nos foi possível explicar, uma vez que fruto da omissão do estudo ficámos sem saber a concreta fundamentação que levou a afastar as alternativas à construção do terminal no cais do cavaco

- c) **Do (in)cumprimento da Diretiva 2014/52/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de abril de 2014, que altera a Diretiva 2011/92/UE, relativa à avaliação das repercussões de determinados projetos públicos e privados no ambiente**

217. Finalmente, no relatório síntese (RS) 5.15 - Ordenamento do território /5.15.1 - Fase de construção / Planta de Condicionantes do PDM, vem referido:

“relativamente A área de interesse do projeto do Terminal encontra-se abrangida, na sua totalidade, **pela Área de Jurisdição da APDL. A APDL é, no presente caso, a entidade promotora e licenciadora do projeto, pelo que, e pressupondo que o projeto no âmbito do procedimento de AIA obtém uma DIA favorável ou favorável condicionada, sendo a entidade interessada no projeto considera-se que o mesmo é compatível com esta servidão administrativa.**”

218. Atesta-se que a APDL se encontra em situação de conflito de interesses, e, a persistir, em incumprimento da Diretiva já identificada.

219. A objetividade das autoridades competentes deverá ser assegurada. Os conflitos de interesses poderão ser evitados, nomeadamente, através de uma separação de funções entre a entidade competente e o dono da obra. Nos casos em que a autoridade competente é simultaneamente o dono da obra, os Estados-Membros deverão, pelo menos, aplicar na sua organização de competências administrativas uma separação adequada entre as funções conflituantes dessas autoridades no desempenho das tarefas decorrentes da Diretiva, o que também não sucedeu no caso em apreço.

220. Um conflito de interesses num processo como o presente tem óbvio impacto na regularidade do processo, conduzindo à violação dos princípios de transparência, igualdade de tratamento e/ou não discriminação, o que se sindicará.

V- Conclusão:

221. Quando consideradas todas as lacunas de avaliação ambiental sobre fatores específicos, torna-se ainda mais inexplicável a síntese dos impactes sobre os fatores ambientais apresentada pela APDL no “Quadro 118 - Matriz de avaliação de impactes do Terminal”.
222. Não se percebe por isso, as conclusões do EIA, relativamente aos impactes físicos sobre os recursos hídricos, que surgem classificados como “negativos, reversíveis e de reduzida significância e magnitude”, tanto na fase de construção como na de exploração, ao mesmo tempo que os impactes sobre o território, quer ao nível do ordenamento do território, quer ao nível do uso do solo, são descritos como “positivos, irreversíveis, de elevada significância e moderada magnitude”.
223. Perante a perplexidade de constatar a classificação dos impactes físicos como reduzidos e dos impactes sobre o território como positivos, não podemos deixar de perguntar:
- De que forma explica a APDL a reversibilidade dos impactes negativos sobre os recursos hídricos durante a fase de construção e exploração?
 - Como explica a APDL a evidente contradição entre a classificação dos impactes físicos negativos e reversíveis sobre os recursos hídricos com a classificação dos impactes sobre o uso do solo positivos e irreversíveis?
 - Como justifica a APDL a atribuição de uma classificação negativa de “reduzida significância e magnitude” aos impactes físicos sobre os recursos hídricos e uma classificação positiva de “elevada significância e moderada magnitude” sobre o território perante a dragagem de 23.000m³ de material sedimentar do leito do Rio e a extorsão de 9.000m² de margem de Rio para a construção de um aterro marginal?
224. Face a esta classificação e às perguntas aqui levantadas, é inegável o desrespeito total e absoluto deste projeto, nos seus moldes atuais, para com o Rio Douro, que promove deliberadamente e sem remorsos a usurpação de uma área considerável de margem limitativa do normal fluxo, da hidrodinâmica e da conectividade fluvial do Rio.

225. A identificação do local do projeto “em zona exterior ao perímetro urbano, em zona não subordinada à classificação e qualificação do uso do solo em urbano ou rural” (pág. 11 do Resumo Não-Técnico) não pode significar a total alienação dos recursos ambientais, hídricos, territoriais e de biodiversidade do Rio Douro. Assim, urge questionar:

- Foram estudadas aprofundadamente alternativas à construção da infraestrutura e do aterro marginal pensados para o Cais do Cavaco?
- Não existiriam outras alternativas viáveis à proposta apresentada que se efetivassem através da requalificação de infraestruturas já existentes – e, por isso, com menor grau de intervenção e impacto no leito do Rio?
- Que motivos justificam a alteração da estrutura e da localização inicialmente pensada para este terminal, conforme apresentada no website¹³ da Consulmar- Projetistas e Consultores, Lda., em janeiro de 2020?

226. Adindo aos impactos sobre o leito do Rio, há ainda que considerar a própria alteração morfológica da margem esquerda do Douro, sobre a encosta histórica de Vila Nova de Gaia, onde se inserem espaços de caráter ambiental, paisagístico e cultural únicos e imensuráveis, como as quintas históricas da meia encosta.

227. E perante isto temos de questionar:

- Pode o crescimento económico afirmar-se como argumento inabalável perante a desfiguração do património morfológico, ambiental, histórico e cultural das margens do Douro?
- Não deveria a proteção exigida pela UNESCO para as áreas limítrofes de sítios classificados como Património Cultural da Humanidade (como o Centro Histórico do Porto, Ponte Luiz I e Mosteiro da Serra do Pilar) salvaguardar as características centenárias daquela margem do Douro perante as obras propostas por este projeto?

228. Mais, o projeto o presente EIA apresenta pouca consideração pelos impactos negativos no dia a dia dos residentes nos edifícios próximos ao terminal fluvial, classificando-os apenas como “*pouco significativos, e,*

¹³ Consultável em <http://consulmar.pt/pt-pt/navios-hotel-do-douro-podem-vir-a-ter-novo-cais-base/>

portanto, com reduzido potencial para configurarem situações de desconforto ou perturbação ambiental” (pág. 13 do [Resumo Não Técnico](#)).

229. Como temos vindo a referir, numa tentativa de descredibilizar a opinião dos moradores apenas releva os efeitos do terminal sobre o acesso visual dos moradores do Edifício Destilaria Residence ao Rio Douro e à margem do Porto, e nessa medida não podemos deixar de notar uma lacuna incontornável ao deixar sem resposta perguntas como:

- De que forma será acautelado o aumento exponencial de tráfego rodoviário decorrente da passagem de autocarros turísticos, camiões-cisterna para recolha de resíduos e abastecimento, veículos ligeiros de mercadorias para abastecimento do terminal e veículos ligeiros de passageiros para deslocações de *staff*?
- Como serão minimizados os impactos de ruído fora do horário das 8h às 20h salvaguardado pelo [Regulamento Geral do Ruído](#) perante a integração e a utilização de *“um restaurante, no piso superior, que se admite vir a funcionar durante todo o ano”* (pág. 62 do [Relatório Síntese](#))?
- O que leva a APDL a considerar uma estrutura fluvial de 10m como de *“baixa altura”* (pág. 40 do [Relatório Síntese](#))?
- A APDL considerou o efeito cumulativo de todos os impactos relacionados com os aumentos da poluição do ar e da produção de resíduos, as alterações à circulação rodoviária, a redução do número de locais de estacionamento automóvel e a perda do acesso visual dos moradores ao Douro no dia a dia e na qualidade de vida dos moradores das zonas envolventes?
- A APDL ponderou a existência de alternativas que permitissem alcançar os objetivos do projeto sem o impacto negativo excessivo e permanente na qualidade de vida dos moradores?

230. A ausência de respostas a estas questões, a que se soma o facto de a APDL, através da Consulmar, só ter contactado os moradores do Edifício Destilaria Residence mais de 2 anos depois do início do estudo do projeto, a 17 de agosto de 2022, sugere que houve um alheamento da sociedade civil e das preocupações dos moradores ao longo de todo este processo.

231. Neste sentido, os expoentes, em representação de todos os 80 moradores do Edifício Destilaria Residence, requerem que as autoridades competentes tomem em consideração as todas as questões aqui levantadas, só assim se cumprindo os mandamentos legais.
232. Pois, como vimos há soluções e alterações que podem e devem reduzir ou até eliminar todos estes impactos e que não foram considerados, quando deveriam ter sido.
233. E assim sendo, fica patente que, todos estes erros e omissões evidenciam uma clara violação e incumprimento do disposto no Decreto-Lei n.º 151-B/2013, por não apresentar um estudo completo e rigoroso dos impactos ambientais e sociais da implementação do terminal nos moldes projetados, estando igualmente em falta, a respetiva análise de risco e eventuais medidas de mitigação.
234. Face aos factos apresentados e demonstrados, e pelo claro incumprimento do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, reclama-se a rejeição e a não aprovação do Estudo de Impacto Ambiental do projeto do Terminal de Embarcações Marítimo-Turísticas, por parte da Agência Portuguesa do Ambiente, tal como foi apresentado, com a eventual exigência de revisão da análise dos riscos aqui evidenciados.
235. Termos em que, o Expoente manifesta a sua expressa e veemente oposição à construção do terminal no local projetado, e se requer a realização de estudos complementares, com o propósito de se lograr obter uma alteração do projeto, de modo a minimizar os impactos negativos acima elencados.
236. Em caso de manutenção, e ausência de atuação em conformidade com o exposto, reserva-se desde já o Expoente no direito de ver a sua posição reconhecida judicialmente.

QUERIDO CONDOMÍNIO
GESTÃO E ADMINISTRAÇÃO DE EDIFÍCIOS, LDA
PRACETA DA RAÇA, 69
4400-348 VILA NOVA DE GAIA
NIF: 514 172 282

(assinatura conforme documento de identificação, do representante legal)

Anexos:

1. Certidão comercial e comprovativo da legitimidade de representação (ata da eleição);
2. Parecer.

PARECER

Sob a designação de “Adaptação do Cais do Cavaco para Embarcações Marítimo-Turísticas”, pretende a Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A. (APDL) garantir a possibilidade de construir um terminal na margem esquerda do Rio Douro, em Vila Nova de Gaia. Este terminal inclui cais para 4 embarcações do tipo navio-hotel (mais espaço para manutenção de uma embarcação), uma marina para cerca de 50 embarcações de recreio e uma construção com 180 m de comprimento e 10 m de altura.

Face aos documentos disponibilizados no processo de avaliação de impacto ambiental, de que é responsável a Agência Portuguesa do Ambiente (APA), e o impacto da intervenção, consideramos dever tomar posição pública, autorizando a quem o deseje a possibilidade de utilizar, reproduzir e difundir este documento.

Compreendemos os motivos que levam a APDL a pensar num investimento deste tipo, quando a lógica que preside à ação é reativa. Na ausência de qualquer plano para o conjunto do rio na sua passagem pela Área Metropolitana do Porto, a qual permitiria a existência de uma estratégia e a definição de ações adequadas a essa estratégia, as decisões são circunstanciais e imprevisíveis. Depois de esboço de estratégia, abandonada há 10 anos, está na hora de se pensar o Parque Metropolitano do Douro, proposto há cerca de 15 anos no âmbito de uma encomenda ao então CIBIO da Universidade do Porto pela Área Metropolitana do Porto.

É nessa lógica de ausência de planeamento estratégico que se enquadra a intenção de promover a realização de um terminal na área do Cais do Cavaco (dito “adaptação”). Nota-se ainda que o investimento, partindo da APDL, tal como o Estudo de Impacte Ambiental, é perspectivado a partir dos seus legítimos interesses, não sendo considerados de forma equilibrada com a navegação outros usos, como, por exemplo, a utilização do rio para desporto e pesca ou a necessidade de preservação natural das margens e do património cultural, entre outros aspetos.

São apontados como grandes objetivos do investimento: (1) a necessidade de dar resposta à procura e (2) a vantagem de promover a substituição do cais de Gaia.

Relativamente à (3) escolha do lugar, esta é explicada por razões de ordem prática: o local está sob administração da APDL, tem afetação compatível no Plano Diretor de Gaia e possui antecedentes históricos associados ao uso portuário. Fica por explicar a necessidade de (4) aterro e construção em estacas, sobre o rio, de um prédio de volume significativo e grande impacto urbanístico e paisagístico.

Examinaremos estes quatro aspetos, indubitavelmente centrais, de acordo com o Estudo de Impacte Ambiental.

1. A necessidade de responder à procura.

É conhecido o aumento da procura, assim como a resposta, traduzida em acréscimo de embarcações, a larga maioria a gasóleo, poluindo o rio de várias formas, por vezes com dificuldade em encontrar lugar de cais. Promovem vantagens (económicas, sobretudo) e conflitos diversos, como na preservação das margens, ou no uso do rio para a canoagem, por exemplo.

Numa altura em que se pretende realizar um terminal a substituir outro, importa saber-se qual o dispositivo que evita a interrupção do contínuo aumento do número de grandes embarcações presentes no Douro e qual o limite estabelecido, considerando com ponto de partida a triplicação do número de navios e a quintuplicação de passageiros ao longo da segunda década do século XXI, de acordo com afirmações do relatório síntese do Estudo de Impacte Ambiental (p. 7).

2. A substituição do cais de Gaia.

Eliminar a intrusão visual que constitui a presença de navios-hotel no cais que existe no lado sul do Centro Histórico de Porto/Gaia, junto ao antigo Convento de Corpus Christi, é seguramente uma boa ideia. Tanto mais que a parede de navios impede a vista sobre o rio e da cidade do Porto desde os imóveis que a APDL fez construir, os quais estão ocupados predominantemente por restaurantes, verificando-se que a vista para navios conflitua com a sua viabilidade económica. Além disso, trata-se de uma área inserida na Zona

Especial de Proteção do Centro Histórico do Porto, Ponte Luís I e Mosteiro de Serra do Pilar. Todavia, retirar as embarcações do Cais da Gaia para o Cais do Cavaco levanta pelo menos duas questões. Uma é de saber se, face ao crescimento da procura, o Cais do Cavaco (com 4 lugares) acolherá todos os navios que estão em Gaia mais os que resultam do crescimento da procura. A não ser assim, como parece ser o caso, nada é dito sobre o lugar onde será o outro cais que acolherá o excedente. O qual, a não existir, não evitará que o cais de Gaia continue afinal a operar, como de resto se admite no relatório síntese do Estudo de Impacte Ambiental...

3. O lugar e o modo.

Se as questões anteriores fossem resolvidas, importaria saber se a solução por um cais no local conhecido por Cais do Cavaco é boa solução, designadamente do ponto de vista urbanístico, ambiental e paisagístico.

Acontece que o lugar escolhido está no interior da Zona Especial de Proteção (ZEP) do Centro Histórico do Porto, Ponte Luís I e Mosteiro da Serra do Pilar, resultante da inscrição do Centro Histórico do Porto na Lista do Património da Humanidade da UNESCO e sua consequente classificação como monumento nacional. Portanto, a substituição do cais de Gaia – ou, mais provavelmente, a soma deste por mais um cais, o do Cavaco –, em nada beneficia a proteção do bem Património da Humanidade, sendo obviamente passível de contestação a perturbação que é introduzida na ZEP.

Além disso, o lugar é também daqueles onde as margens mais se aproximam do contexto do “Douro urbano”, sendo motivo de crítica o facto de ser proposto um estreitamento do canal, por aterro, e, pior ainda, uma diminuição do espelho de água que é percecionado, pela construção de um imóvel em estacas, sobre o rio.

Por fim, independentemente de todo um outro conjunto de considerações antes colocadas e outras de ordem ambiental, designadamente, é obscuro que se considere a possibilidade de, neste lugar, se construir um prédio sobre o rio – o rio Douro –, seja porque motivo for. Atenda-se ainda que se trata de um imóvel

que serve interesses privados, ocupa espaço de todos – quanto vale o m² de rio Douro? –, constitui uma intrusão visual e um precedente que levará a repetições e ao abastardamento, mediocrizando a ancestral relação da cidade com o rio.

4. A concluir.

a) A necessidade de construção de um novo cais fica por demonstrar.

São precisos mais navios-hotel no Douro? Porquê? Até que quantidade? Quais as vantagens e desvantagens do seu aumento? Quem beneficia? Foi equacionada a possibilidade de existirem paragens por um tempo máximo, evitando-se estacionamento prolongados de embarcações?

b) A substituição do cais de Gaia não é realista.

Se a oferta aumenta, como pode a mera substituição de um cais responder-lhe?

c) A escolha do lugar não é devidamente fundamentada.

Trata-se de uma escolha casuística, sem qualquer suporte de natureza estratégica à escala do rio Douro. E quais os outros lugares alternativos?

Afinal para que serve / a quem serve este cais?

O simples bom-senso basta para desaconselhar fazer aterros e construir sobre o rio!

Porto, 6 de junho de 2023

José Rio Fernandes (geógrafo e professor catedrático da Universidade do Porto)

Teresa Andresen (arquiteta paisagista e ex professora catedrática da Universidade do Porto)

Edifício Destilaria Residence

Rua Cais do Cavaco, nº 338 a 424

4400-076 Vila Nova de Gaia

NIPC: 901852031

ATA nº 17

Ao décimo oitavo dia do mês de janeiro do ano de dois mil e vinte e três, pelas vinte e uma horas e trinta minutos, teve lugar em segunda chamada a Assembleia Ordinária do prédio de propriedade horizontal, sito na Rua Cais do Cavaco nº 338 a 424, no concelho de Vila Nova de Gaia, que reuniu no hall de entrada do Bloco A, com as formalidades previstas no artigo 1431 do Código Civil para deliberar sobre os seguintes pontos da ordem de trabalhos:

- Ponto nº1: Eleição da Mesa da Assembleia;
- Ponto nº2: Apresentação e aprovação de contas do exercício 2022 (01/01/2022 a 31/12/2022); -
- Ponto nº3: Eleição da equipa de administração;
- Ponto nº4: Apresentação e aprovação do orçamento para o exercício de 2023 (01/01/2023 a 31/12/2023);
- Ponto nº5: Apresentação de propostas para lavagem da fachada -- Tomada de decisão e forma de pagamento por parte dos Condóminos.
- Ponto nº6: Análise, discussão e votação sobre propostas para contratação de uma agência de comunicação para defesa do condomínio no processo de construção de cais e gare de passageiros no cais do cavaco.

Estiveram presentes ou fizeram-se representar os condóminos proprietários das frações: E, AF, AA, AQ, AJ, I, AO, AG, AR, AS, H, S, AP e R, que representam 288,10 por mil da permilagem total do edifício, cuja lista de presenças é parte integrante desta ata (*anexo nº1*).

Verificada a existência de quórum, foi declarada aberta a sessão.

Como ponto prévio, foi feito o agradecimento, por parte da administração, à comissão de acompanhamento por todo o apoio prestado.

-----Ponto nº1: Passando à deliberação do ponto nº 1 da ordem de trabalhos, a mesa da assembleia após votação, e por unanimidade dos presentes foi presidida pelo Sr. Duarte Oliveira e secretariada pela Sra. Patrícia Rebelo.

-----Ponto nº2: Estando em posse de todos os condóminos a apresentação de contas do período de 01/01/2022 a 31/12/2022 (*anexo nº2*) da Querido Condomínio, passou o Sr. Duarte Oliveira a explicar o mesmo.

O exercício do período de 01/01/2022 a 31/12/2022 terminou com um desvio negativo de 2.191,55€. A 31/12/2022 o saldo na conta à ordem era de 13.648,06€. O balanço até 31/12/2022 apresentava um saldo líquido positivo de 11.667,99€. À data, a dívida de fornecedores era de 2.344,71€ e o débito de condôminos era de 2.680,23€.

Esclarecidas todas as dúvidas, foi levado a votação o relatório de contas do período de 01/01/2022 a 31/12/2022, sendo aprovado por unanimidade dos presentes.

Ponto nº3: A Querido Condomínio mostrou-se disponível e com intenção de continuar a administrar o edifício e não existindo mais propostas, foi levada a Querido Condomínio à votação como Empresa de Administração do Condomínio para o exercício de 2023, sendo esta proposta aprovada com abstenção da fração I, representante de 13,90 por mil do capital investido e votos a favor dos restantes condôminos presentes.

Os representantes da empresa começaram por agradecer aos presentes o voto de confiança, renovando os princípios de boa **GESTÃO, COBRANÇA, COMUNICAÇÃO e TRANSPARÊNCIA.**

Ficou também deliberado por unanimidade que a Comissão de Moradores será composta pelos proprietários das frações 'R', o Sr. Paulo Santos, 'AF', o Sr. Eduardo Araújo, 'AR', o Sr. José Filipe Mesquita.

Pelas 22h09min deram entrada as frações AU e AT, representantes de 78,90 por mil, perfazendo um quórum total de 367,00 por mil, do capital investido.

Ponto nº4: Após algumas considerações, foi levada a votação a proposta orçamental para o período de 01/01/2023 a 31/12/2023, com valor de 57.466,38€ e respetivo Fundo Comum de Reserva de 5.746,68€ (anexo nº 3), e após esclarecidas todas as dúvidas, foi o mesmo levado a votação e aprovado por unanimidade dos presentes.



Edifício Castilária Residence
Orçamento 2023
01-01-2023 a 31-12-2023

Rubricas Orçamentadas	Valor
Instalação de Central de Monitorização de Carbono e Oxi	2.199,64
Administração - honorários	4.100,00
Água	700,00
Desratização - Contrato	405,90
Eleticidade	10.500,00
Elevadores - Contrato de Manutenção	4.500,00
Elevadores - reparação	2.000,00
Expediente	600,00
Manutenção Geral do Edifício	4.000,00
Revisão de Sistemas Contra Incêndio	800,00
Seguro do condomínio	5.785,04
Serviço de Jardinagem	2.214,00
Serviço de Limpeza	18.892,80
Total das Despesas	57.466,38

Quotas a cobrar

	Orçamento	Fundo de Reserva	Seguro	Total
Entrada A - nº 384	31.698,72	3.186,86	0,00	35.055,60
Entrada B - nº 388	24.783,76	2.476,41	0,00	27.240,17
Loja	833,90	83,39	0,00	917,29
Total	57.466,38	5.746,68	0,00	63.213,05



Edifício Destilaria Residence
Simulação do Exercício Orçamento 2023
01-01-2023 a 31-12-2023

Fração	%	Exercício		Prestação			
		Organizante	FCR	Total	12 x 0cc.	12 x FCR	Total
Entrada A - nº 334							
D - A.0.1	17,0000	1.017,91	101,79	1.119,70	84,79	8,48	93,27
E - A.0.2	13,0000	908,19	90,82	899,01	67,34	6,74	74,09
F - A.0.3	13,0000	908,19	90,82	899,01	67,35	6,74	74,09
G - A.0.4	13,0000	908,19	90,82	899,01	67,34	6,74	74,09
H - A.0.5	13,0000	908,19	90,82	899,01	67,34	6,74	74,09
I - A.0.6	13,0000	908,19	90,82	899,01	67,35	6,74	74,09
J - A.0.7	13,0000	908,19	90,82	899,01	67,38	6,74	74,09
K - A.0.8	14,3000	991,46	99,15	994,61	74,29	8,93	74,29
L - A.0.9	17,7000	1.029,19	102,92	1.132,07	85,70	8,59	94,24
M - A.0.10	20,0000	1.312,27	131,23	1.714,10	120,88	12,09	142,93
N - A.0.11	27,0000	1.599,90	159,99	1.759,88	133,26	13,33	146,59
O - A.0.12	20,3000	1.449,49	144,95	1.620,04	127,12	12,71	139,83
P - A.0.13	08,1000	636,12	63,61	1.029,73	78,01	7,89	85,91
R - A.1.1	22,2000	1.240,91	124,09	1.419,99	107,67	10,76	118,43
Z - A.1.2	17,0000	1.023,34	102,33	1.125,67	86,28	8,63	94,91
AA - A.1.3	17,0000	1.023,34	102,33	1.125,67	86,28	8,63	94,91
AB - A.1.4	17,0000	1.023,34	102,33	1.125,67	86,28	8,63	94,91
AC - A.1.5	17,0000	1.023,34	102,33	1.125,67	86,28	8,63	94,91
AD - A.1.6	17,0000	1.023,34	102,33	1.125,67	86,28	8,63	94,91
AE - A.1.7	17,0000	1.023,34	102,33	1.125,67	86,28	8,63	94,91
AF - A.1.8	10,0000	1.046,00	104,60	1.150,28	87,22	8,72	95,94
AG - A.1.9	30,0000	1.811,74	181,17	1.992,91	120,99	12,09	133,08
AH - A.1.10	22,2000	1.231,49	123,15	1.404,64	110,90	11,10	122,00
AI - A.1.11	17,0000	988,46	98,85	1.087,31	82,37	8,24	90,61
AJ - A.1.12	17,0000	988,46	98,85	1.087,31	82,37	8,24	90,61
AK - A.1.13	17,0000	988,46	98,85	1.087,31	82,38	8,29	91,14
AL - A.1.14	17,0000	1.006,99	100,69	1.107,43	83,82	8,39	92,21
AM - A.1.15	17,4000	1.011,70	101,17	1.112,87	84,31	8,43	92,74
AN - A.1.16	17,4000	1.011,70	101,17	1.112,87	84,31	8,43	92,74
AO - A.1.17	10,6000	1.087,48	108,75	1.199,83	90,12	9,01	99,13
Total da zona	649,1000	31.868,72	3.186,88	35.035,50	2.651,74	285,84	2.921,30
Entrada B - nº 335							
A - B.0.1	19,7000	1.146,46	114,65	1.260,99	90,46	9,09	100,00
B - B.0.2	17,7000	1.029,19	102,92	1.132,09	85,70	8,59	94,34
C - B.0.3	20,0000	1.216,21	121,62	1.338,73	101,27	10,13	111,40
Q - B.1.1	22,7000	1.378,97	137,90	1.451,99	109,90	11,00	120,90
R - B.1.2	22,2000	1.299,81	129,98	1.419,99	107,67	10,76	118,43
S - B.1.3	22,1000	1.284,99	128,50	1.413,49	107,66	10,71	117,79
T - B.1.4	37,0000	2.292,08	229,21	2.429,02	183,84	18,38	202,22
U - B.1.5	43,0000	2.600,35	260,04	2.750,39	208,38	20,84	229,22
V - B.1.6	30,0000	2.087,37	208,74	2.296,11	173,95	17,40	191,35
AP - B.2.1	22,7000	1.378,97	137,90	1.451,99	109,90	11,00	120,90
AQ - B.2.2	22,2000	1.299,81	129,98	1.419,99	107,67	10,76	118,43
AR - B.2.3	22,1000	1.284,99	128,50	1.413,49	107,66	10,71	117,79
AS - B.2.4	37,0000	2.292,08	229,21	2.429,02	183,84	18,38	202,22
AT - B.2.5	43,0000	2.600,35	260,04	2.750,39	208,38	20,84	229,22
AU - B.2.6	30,0000	2.087,37	208,74	2.296,11	173,95	17,40	191,35
Total da zona	429,9000	24.792,70	2.479,61	27.280,17	2.091,99	230,40	2.322,39
Loja							
AV - Loja BA	20,0000	103,50	10,35	947,29	69,09	6,90	76,44
Total	1.000,0000	57.464,38	5.746,59	63.215,66	4.733,73	476,24	5.219,69

Considera-se o orçamento aprovado vencido ao primeiro dia do mesmo, sendo dada a hipótese aos condóminos de pagamento em 12 prestações iguais e consecutivas, servindo assim esta ata como título executivo para o valor total de orçamento em caso de falha de pelo menos 3 prestações. -----
Previamente incumbe à administração informar a assembleia a dívida dos condóminos, que compreende quotas ordinárias, extraordinárias e outras despesas detalhadas no relatório de contas (anexo nº 2 à presente ata). Levadas ao conhecimento dos condóminos as dívidas identificadas no referido documento nº 2 deliberaram e votaram, por unanimidade, que se proceda da mesma forma e nos termos que de seguida se explanam, constituindo a presente ata título executivo para as competentes ações executivas. Assim, e ainda neste ponto, após deliberação e explicação que o incumprimento dos condóminos na comparticipação das despesas ordinárias e extraordinárias necessárias à conservação e fruição das partes comuns do edifício e serviços de interesse comum causam, à regular gestão das contas do edifício e seus compromissos, insustentável e irreparável dano, na medida em que, não conseguindo honrar os seus compromissos, causa constrangimentos aos restantes condóminos e a todos os fornecedores e prestadores de serviços deste condomínio, os condóminos votaram, por unanimidade, mandar a administração para interpelar/instaurar/transigir/desistir de qualquer procedimento ou ação judicial com vista à cobrança de dívidas aos condóminos incumpridores, seja por falta de pagamento das despesas necessárias à conservação e fruição das partes comuns do edifício, seja pela falta de pagamento de serviços de interesse comum, incluindo despesas com inovações, reparações indispensáveis e urgentes, acrescendo a estas despesas todo e quaisquer valores devidos a título de juros de mora, cláusula penal ou sanção pecuniária pelo incumprimento. Por via dos poderes conferidos, os condóminos votaram, por unanimidade, constituir a administração com os poderes suficientes para mandar advogado para, extrajudicial ou judicialmente, efetuar as diligências adequadas para cobrar aos condóminos as respetivas quantias em dívida, fixando e aprovando, desde já, como valor a imputar ao condómino relapso, a título de honorários de advogado, os seguintes: o valor de €150,00, onde se inclui a interpelação para pagamento e o acordo de pagamento reduzido a escrito (procedimentos extrajudiciais); o valor de €350,00 a título de provisão inicial de honorários para propositura de ação executiva e o valor de €350,00 a título de honorários finais, aquando do término da ação executiva. A estes valores acrescem todas as despesas tidas a título de taxa de justiça, despesas e honorários de agente de execução, deslocações, emolumentos notariais e/ou registrais, juros de mora, juros compulsórios, custas de parte, despesas postais e outras não compreendidas nos honorários de advogado. Considerando que a administração realizou todas as diligências possíveis para cobrança dos créditos junto dos condóminos incumpridores, sem sucesso, e que estes persistem no seu incumprimento ou obviando os constrangimentos que tal conduta provoca no condomínio, mais não resta ao condomínio, desde já, autorizar a administração à contratação de um advogado para extrajudicial ou judicialmente realizar tudo o que for necessário para a recuperação dos montantes

FR A S A 3
2
OP
ST
J
J
J

devidos pelos condóminos. Este recurso à via extrajudicial ou judicial é imprescindível para o regular funcionamento do condomínio e para o normal cumprimento dos seus compromissos financeiros, pelo que, constitui um verdadeiro serviço de interesse comum que, como tal, desde já, se qualifica, porquanto, responde às necessidades elementares de funcionamento do edifício, como são, a título de exemplo, o fornecimento de serviços essenciais. Porque os condóminos incumpridores, em função do não pagamento voluntário, são os exclusivos responsáveis pela adoção de medidas extrajudiciais e/ou judiciais para cobrança dos seus débitos, ser-lhes-ão imputadas no início ou ao longo da ação executiva, em exclusivo, todas as despesas inerentes a tal cobrança, como sejam o valor de €150,00, onde se inclui a interpelação para pagamento e o acordo de pagamento reduzido a escrito (procedimentos extrajudiciais); o valor de €350,00 a título de provisão inicial de honorários para propositura de ação executiva e o valor de €350,00 a título de honorários finais, aquando do término da ação executiva, despesas tidas a título de taxa de justiça, despesas e honorários de agente de execução, deslocações, emolumentos notariais e/ou registrais, juros de mora, juros compulsórios, custas de parte, despesas postais e outras não compreendidas nos honorários de advogado. Nos termos supra descritos, os condóminos votaram por unanimidade, que a presente ata constitui título executivo bastante, nos termos do n.º 1, do artigo 6.º do DI n.º 268/94, de 25 de outubro. -----

-----**Ponto nº5:** No quinto ponto da ordem de trabalhos foram apresentados à assembleia três orçamentos para a lavagem da fachada das empresas AreaLimpa, EverClean e Escala 78. -----
Foram explicados à assembleia os três orçamentos e apresentados os valores por fração. -----
Foi informada a assembleia de que os orçamentos incluem, cobertura, pedras, vidros e fachadas. ----
Colocado a votação o valor de 16.000,00€, valor intermédio entre as empresas AreaLimpa e EverClean, foi o mesmo aprovado por unanimidade, devendo a administração negociar o valor com as empresas para irem de encontro a este valor. -----

Para pagamento destes valores foi deliberado uma quotização extraordinária, a ser liquidada em seis prestações mensais e consecutivas, por permutagem, vencendo-se cada prestação ao oitavo dia de cada mês. Esta quotização extraordinária inicia-se em Fevereiro de 2023 e terminará em Julho de 2023. Mediante as negociações com a empresa, a quem será entregue a obra, deverá ser feito o acerto do valor na última prestação extraordinária. -----

Deverá ser incluída a limpeza da viga da parte inferior da cobertura de vidro. Atendendo à natureza do serviço deve a administração avaliar a remoção de uma das limpezas dos vidros da galeria da avença mensal de limpeza do edifício. -----

-----**Ponto nº6:** Relativamente à contratação de uma agência de comunicação para defesa do condomínio no processo de construção de um Cais e Gare de passageiros no Cais do Cavaco, foi informada a assembleia dos orçamentos existentes para a contratação de uma empresa de comunicação. -----

Ac

Após as devidas análises e explicações prestadas, a assembleia deliberou, neste momento definir um plafond de 15.000,00€, sendo autorizada a comissão de acompanhamento, de gerir a situação. -----

Colocada esta proposta a votação, foi a mesma aprovada com os votos contra das frações R, H e AG, representantes de 62,10 por mil do capital investido, e votos a favor das restantes frações presentes e ou devidamente representadas. -----

Para pagamento destes valores foi deliberado uma quotização extraordinária, a ser liquidada em seis prestações mensais e consecutivas, por permilagem, vencendo-se cada prestação ao oitavo dia de cada mês. -----

Esta quotização extraordinária inicia-se me Fevereiro de 2023 e terminará em Julho de 2023. -----

Verificar as luzes na fachada e das portas de entrada das habitações. -----

Negociar o valor da jardinagem. -----

Foi mencionado que deverá ser realizada a limpeza das caleiras de 3 em 3 meses assim como o varejamento da tubagem das claraboias. -----

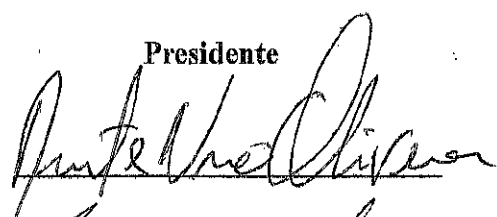
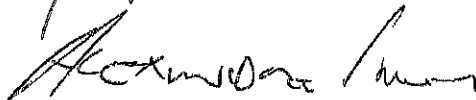
Foi igualmente solicitado que a administração peça um parecer à Sopsec sobre a drenagem da caleira do edifício B. -----

Realizar intervenção no muro com elementos em queda no edifício A. -----

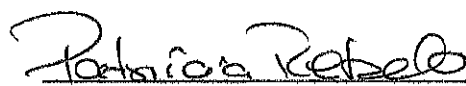
Nada mais havendo a tratar deu-se por encerrada a Assembleia, sendo lavrada a presente ata, que vai ser lida e aprovada pelos condóminos presentes e ou devidamente representados e assinada pela Mesa da Assembleia e pelos condóminos presentes e ou devidamente representados. -----

A Mesa da Assembleia

Presidente

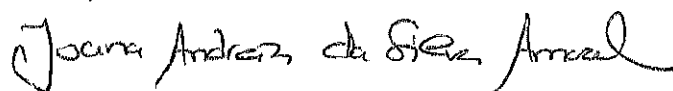



Secretária

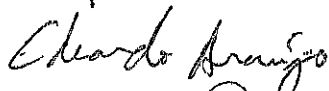


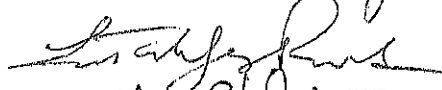
Os Condóminos

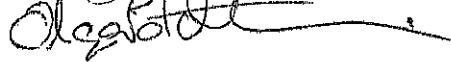




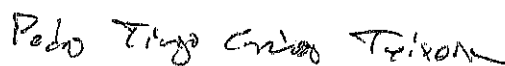




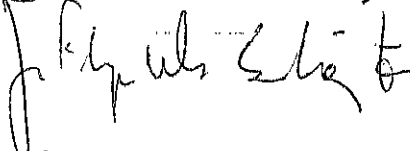


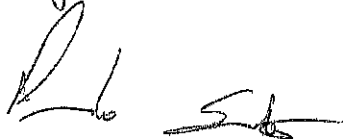


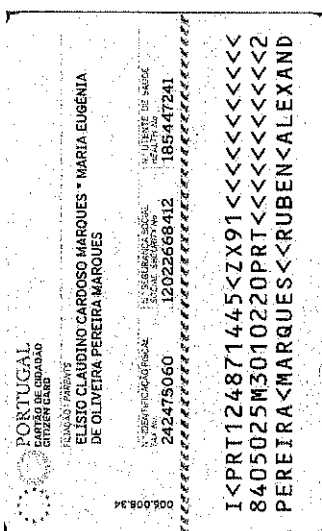
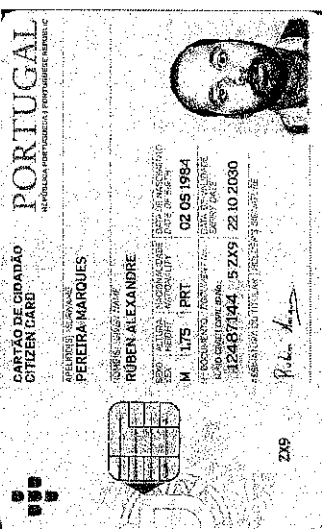












**Certidão Permanente**
Código de acesso: 6232-6315-4881

A entrega deste código a qualquer entidade pública ou privada dispensa a apresentação de uma certidão em papel.(artº 75º, nº5 do Código do Registo Comercial)

Matrícula

NIPC: 514172282**Firma:** QUERIDO CONDOMINIO - GESTÃO E ADMINISTRAÇÃO DE EDIFÍCIOS, LDA**Natureza Jurídica:** SOCIEDADE POR QUOTAS**Sede:** Praceta da Rasa, nº 69**Distrito:** Porto **Concelho:** Vila Nova de Gaia **Freguesia:** Mafamude e Vilar do Paraíso
4400 348 Vila Nova de Gaia**Objecto:** Administração de Condomínios; Atividades combinadas de serviços administrativos;
Atividades combinadas de apoio aos edifícios e arrendamento de bens imobiliários.**Capital:** 10.000,00 Euros**CAE Principal:** 68322-R3**CAE Secundário (1):** 82110-R3**CAE Secundário (2):** 81100-R3**CAE Secundário (3):** 68200-R3**Data do Encerramento do Exercício:** 31 Dezembro**Forma de Obrigar:** Com a Intervenção de um gerente**Órgãos Sociais/Liquidatário/Administrador ou Gestor Judicial:**

Cargo: Gerente

Entidade com os documentos integralmente depositados em suporte electrónico.

Os elementos constantes da matrícula não dispensam a consulta das inscrições e respectivos averbamentos e anotações porquanto são estes que definem a situação jurídica da entidade.

Inscrições - Averbamentos - Anotações

**Insc.1 AP. 22/20161104 17:33:23 UTC - CONSTITUIÇÃO DE SOCIEDADE,
DESIGNAÇÃO DE MEMBRO(S) DE ÓRGÃO(S) SOCIAL(AIS)****FIRMA:** QUERIDO CONDOMINIO - GESTÃO E ADMINISTRAÇÃO DE EDIFÍCIOS, LDA**NIPC:** 514172282**NATUREZA JURÍDICA:** SOCIEDADE POR QUOTAS**SEDE:** Rua João Allen 155 6.7 A**Distrito:** Porto **Concelho:** Porto **Freguesia:** Paranhos

4200 - 003 Porto

OBJECTO: Administração de Condomínios; Atividades combinadas de serviços
administrativos; Atividades combinadas de apoio aos edifícios e arrendamento de
bens imobiliários.**CAPITAL :** 10.000,00 Euros**Data de Encerramento do Exercício :** 31 Dezembro**SÓCIOS E QUOTAS:****QUOTA :** 2.500,00 Euros**TITULAR:** ACACIO MANUEL ALBERGARIA COELHO**NIF/NIPC:** 151219478**Estado civil :** Viúvo(a)**Residência/Sede:** Rua Santa Marinha, nº491

3885 - 271 Cortegaga

QUOTA : 2.500,00 Euros**TITULAR:** MARIA MARGARIDA PAIVA COELHO**NIF/NIPC:** 237648946**Estado civil :** Solteiro(a) maior**Residência/Sede:** Avenida Calouste Gulbenkian nº 1409, 3 dto

4460 - 270 Matosinhos

QUOTA : 5.000,00 Euros

TITULAR: PEDRO MIGUEL VEIGA DA SILVA
NIF/NIPC: 212385232
Estado civil : Solteiro(a) maior
Residência/Sede: Rua das Flores, nº 17
4505 - 460 Lobão

FORMA DE OBRIGAR/ÓRGÃOS SOCIAIS:

Forma de obrigar: Com a intervenção conjunta de dois gerentes.

ORGÃO(S) DESIGNADO(S):

GERÊNCIA:

Nome/Firma: PAULA MARIA SILVA RIBEIRO DUARTE
NIF/NIPC: 177128844
Cargo: Gerente
Residência/Sede: Rua Santa Marinha, nº 100
3885 - 271 Cortegaça

Nome/Firma: ALEXANDRE MANUEL DA SILVA TEIXEIRA
NIF/NIPC: 158663705
Cargo: Gerente
Residência/Sede: Rua Boaventura Fernandes, nº 99, casa 3
4405 - 622 Gulpilhares

Data da deliberação: 2016-11-04

Conservatória do Registo Comercial Cascais
O(A) Conservador(a) Auxiliar, Maria Luisa Nunes de Sousa

An. 1 - 20161107 - Publicado em <http://www.mj.gov.pt/publicacoes>.

Conservatória do Registo Comercial Cascais
O(A) Conservador(a) Auxiliar, Maria Luisa Nunes de Sousa

Av.1 AP. 5/20190202 09:41:48 UTC - CESSAÇÃO DE FUNÇÕES DE MEMBRO(S) DO(S) ORGÃO(S) SOCIAL(AIS) (ONLINE)

GERÊNCIA:

Nome/Firma: PAULA MARIA SILVA RIBEIRO DUARTE
NIF/NIPC: 177128844
Causa: renúncia
Data: 2019.02.01

Nome/Firma: ALEXANDRE MANUEL DA SILVA TEIXEIRA
NIF/NIPC: 158663705
Causa: renúncia
Data: 2019.02.01

Conservatória do Registo Comercial Lisboa
O(A) Conservador(a), Ana Isabel Rodrigues Cintrão Cruz

An. 1 - 20190211 - Publicado em <http://www.mj.gov.pt/publicacoes>.

Conservatória do Registo Comercial Lisboa
O(A) Conservador(a), Ana Isabel Rodrigues Cintrão Cruz

Insc.2 AP. 37/20170217 15:25:51 UTC - ALTERAÇÕES AO CONTRATO DE SOCIEDADE(ONLINE)

Artigo(s) alterado(s): Artºs 2.º n.º 1 e 4.º

SEDE: Candal Park, Rua 28 de Janeiro, nº 350, Fração CC09
Distrito: Porto Concelho: Vila Nova de Gaia Freguesia: Santa Marinha e São Pedro da Afurada
4400 - 335 VILA NOVA DE GAIA

SÓCIOS E QUOTAS:

QUOTA : 2.500,00 Euros

TITULAR: ACACIO MANUEL ALBERGARIA COELHO
NIF/NIPC: 151219478
Estado civil : Viúvo(a)
Residência/Sede: Rua Santa Marinha, nº 491
3885 - 271 Cortegaça

QUOTA : 5.000,00 Euros

TITULAR: PEDRO MIGUEL VEIGA DA SILVA
NIF/NIPC: 212385232
Estado civil : Solteiro(a) maior
Residência/Sede: Rua das Flores, nº 17
4505 - 460 Lobão

QUOTA : 2.500,00 Euros

TITULAR: PEDRO MIGUEL VEIGA DA SILVA
NIF/NIPC: 212385232
Estado civil : Solteiro(a) menor
Residência/Sede: Rua das Flores, nº 17
4505 - 460 Lobão

Conservatória do Registo Comercial Porto
O(A) Escriturário(a) Superior, Rosa Maria Antunes Machado

An. 1 - 20170220 - Publicado em <http://www.mj.gov.pt/publicacoes>.

Conservatória do Registo Comercial Porto
O(A) Escriturário(a) Superior, Rosa Maria Antunes Machado

Insc.3 AP. 6/20190202 09:41:53 UTC - ALTERAÇÕES AO CONTRATO DE SOCIEDADE E DESIGNAÇÃO DE MEMBRO(S) DE ÓRGÃO(S) SOCIAL(AIS) (ONLINE)

SÓCIOS E QUOTAS:

QUOTA : 2.500,00 Euros

QUOTA : 2.500,00 Euros

QUOTA : 5.000,00 Euros

TITULAR: RUBEN ALEXANDRE PEREIRA MARQUES
NIF/NIPC: 242475060

FORMA DE OBRIGAR/ÓRGÃOS SOCIAIS:

Forma de obrigar: Com a intervenção de um gerente

Artigo(s) alterado(s): 4º, 8º nº2, eliminada a disposição transitória

ÓRGÃO(S) DESIGNADO(S):

GERÊNCIA:

Nome/Firma: RUBEN ALEXANDRE PEREIRA MARQUES
NIF/NIPC: 242475060

Data da deliberação: 2019.02.01

Conservatória do Registo Comercial Lisboa
O(A) Conservador(a), Ana Isabel Rodrigues Cintrão Cruz

An. 1 - 20190211 - Publicado em <http://www.mj.gov.pt/publicacoes>.
Conservatória do Registo Comercial Lisboa
O(A) Conservador(a), Ana Isabel Rodrigues Cintrão Cruz

Insc.4 AP. 12/20200717 11:32:00 UTC - ALTERAÇÕES AO CONTRATO DE SOCIEDADE(ONLINE)

Artigo(s) alterado(s): nº 1 do 2º.

SEDE: Candal Park, Rua 28 de Janeiro, nº 350, fração CC07
Distrito: Porto Concelho: Vila Nova de Gaia Freguesia: Santa Marinha e São Pedro da Afurada
4400 - 335 Vila Nova de Gaia

Conservatória do Registo Comercial Coimbra
O(A) Oficial de Registos, Ana Paula Oliveira Pereira de Moura

An. 1 - 20200819 - Publicado em <http://www.mj.gov.pt/publicacoes>.
Conservatória do Registo Comercial Coimbra
O(A) Oficial de Registos, Ana Paula Oliveira Pereira de Moura

Insc.5 AP. 140/20221121 11:33:52 UTC - ALTERAÇÕES AO CONTRATO DE SOCIEDADE(ONLINE)

Artigo(s) alterado(s): 2º, nº 1

SEDE: Praceta da Rasa, nº 69
Distrito: Porto Concelho: Vila Nova de Gaia Freguesia: Mafamude e Vilar do Paraíso
4400 - 348 Vila Nova de Gaia

Conservatória do Registo Comercial Lisboa
O(A) Conservador(a), Maria Margarida Martins Craveiro Mourão

An. 1 - 20221215 - Publicado em <http://publicacoes.mj.pt>.
Conservatória do Registo Comercial Lisboa
O(A) Conservador(a), Maria Margarida Martins Craveiro Mourão

Menções de Depósito - Anotações

Menção Dep. 105/2017-02-17 13:40:27 UTC - TRANSMISSÃO DE QUOTA(S)

QUOTA E SUJEITO ACTIVO:

QUOTA : 2.500,00 Euros

TITULAR: Pedro Miguel Veiga da Silva
NIF: 212385232
Estado civil : Solteiro Maior
Residência: Rua das Flores 17, Lobão
Código Postal: 4505-460 LOBÃO

SUJEITO PASSIVO:

QUOTA : 2.500,00 Euros

Titular: Maria Margarida Paiva Coelho
NIF: 237648946
Estado civil: Solteiro Maior

Estado Civil: Solteiro
Residência: Avenida Calouste Gulbenkian 1409, 3.º dto, Matosinhos
Código Postal: 4460-270 SENHORA DA HORA

Requerente e Responsável pelo registo,
Natália de Oliveira Figueiredo, Notário(a), Inscrição na Ordem nº 00284
Morada: Rua Trinta e Dois 820, r/c, Espinho
Código Postal: 4500-309 Espinho
Menção realizada pelo apresentante nos termos do artigo 55-A, nº 4 do Código do Registo Comercial

Menção DEP 884/2017-07-22 21:55:25 UTC - PRESTAÇÃO DE CONTAS INDIVIDUAL

Ano da Prestação de Contas: 2016 (2016-11-18 a 2016-12-31)

Requerente e Responsável pelo Registo: *QUERIDO CONDOMINIO - GESTÃO E ADMINISTRAÇÃO DE EDIFÍCIOS LDA*
Menção realizada nos termos do Decreto-Lei nº. 8/2007 de 17 Janeiro

An. 1 - 20170722 - Publicado em <http://www.mj.gov.pt/publicacoes>

Menção realizada nos termos do Decreto-Lei nº. 8/2007 de 17 Janeiro

Menção DEP 1740/2018-07-19 13:41:36 UTC - PRESTAÇÃO DE CONTAS INDIVIDUAL

Ano da Prestação de Contas: 2017 (2017-01-01 a 2017-12-31)

Requerente e Responsável pelo Registo: *QUERIDO CONDOMINIO - GESTÃO E ADMINISTRAÇÃO DE EDIFÍCIOS LDA*
Menção realizada nos termos do Decreto-Lei nº. 8/2007 de 17 Janeiro

An. 1 - 20180719 - Publicado em <http://www.mj.gov.pt/publicacoes>

Menção realizada nos termos do Decreto-Lei nº. 8/2007 de 17 Janeiro

Menção Dep. 128/2019-02-02 09:43:09 UTC - TRANSMISSÃO DE QUOTA(S)

QUOTA E SUJEITO ACTIVO:

QUOTA : 2.500,00 Euros

TITULAR: Rúben Alexandre Pereira Marques
NIF: 242475060
Estado civil : Casado
Nome do cônjuge: Cátia Isabel da Silva Resende Marques
Regime de bens: Comunhão Geral
Residência: Travessa da Fontinha 89, 1º
Código Postal: 4430-412 VILA NOVA DE GAIA

SUJEITO PASSIVO:

QUOTA : 2.500,00 Euros

Titular: Acácio Manuel Albergaria Coelho
NIF: 151219478
Estado civil: Viúvo
Residência: Rua Santa Marinha 491
Código Postal: 3885-271 CORTEGAÇA OVR

Requerente e Responsável pelo registo,
Natália de Oliveira Figueiredo, Notário(a), Inscrição na Ordem nº 00284
Morada: Rua Trinta e Dois 820, r/c, Espinho
Código Postal: 4500-309 Espinho
Menção realizada pelo apresentante nos termos do artigo 55-A, nº 4 do Código do Registo Comercial

Menção Dep. 129/2019-02-02 09:43:10 UTC - TRANSMISSÃO DE QUOTA(S)

QUOTA E SUJEITO ACTIVO:

QUOTA : 2.500,00 Euros

TITULAR: Rúben Alexandre Pereira Marques
NIF: 242475060
Estado civil : Casado
Nome do cônjuge: Cátia Isabel da Silva Resende Marques
Regime de bens: Comunhão Geral
Residência: Travessa da Fontinha 89, 1º
Código Postal: 4430-412 VILA NOVA DE GAIA

SUJEITO PASSIVO:

QUOTA : 2.500,00 Euros

Titular: Pedro Miguel Veiga Barreira e Silva
NIF: 212385232

Estado civil: Casado
Nome do cônjuge: Bárbara Cláudia dos Santos Barreira e Silva
NIF do cônjuge: 230556167
Regime de bens: Comunhão Geral
Residência: Rua do Agro 48, 1º
Código Postal: 4415-001 PEROSINHO

*Requerente e Responsável pelo registo,
Natália de Oliveira Figueiredo, Notário(a), Inscrição na Ordem nº 00284
Morada: Rua Trinta e Dois 820, r/c, Espinho
Código Postal: 4500-309 Espinho
Menção realizada pelo apresentante nos termos do artigo 55-A, nº 4 do Código do
Registo Comercial*

Menção Dep. 130/2019-02-02 09:43:11 UTC - TRANSMISSÃO DE QUOTA(S)

QUOTA E SUJEITO ACTIVO:

QUOTA : 5.000,00 Euros

TITULAR: Rúben Alexandre Pereira Marques
NIF: 242475060
Estado civil : Casado
Nome do cônjuge: Cátia Isabel da Silva Resende Marques
Regime de bens: Comunhão Geral
Residência: Travessa da Fontinha 89, 1º
Código Postal: 4430-412 VILA NOVA DE GAIA

SUJEITO PASSIVO:

QUOTA : 5.000,00 Euros

Titular: Pedro Miguel Veiga Barreira e Silva
NIF: 212385232
Estado civil: Casado
Nome do cônjuge: Bárbara Cláudia dos Santos Barreira e Silva
NIF do cônjuge: 230556167
Regime de bens: Comunhão Geral
Residência: Rua do Agro 48
Código Postal: 4415-001 PEROSINHO

*Requerente e Responsável pelo registo,
Natália de Oliveira Figueiredo, Notário(a), Inscrição na Ordem nº 00284
Morada: Rua Trinta e Dois 820, r/c, Espinho
Código Postal: 4500-309 Espinho
Menção realizada pelo apresentante nos termos do artigo 55-A, nº 4 do Código do
Registo Comercial*

Menção DEP 1671/2019-07-16 00:26:57 UTC - PRESTAÇÃO DE CONTAS INDIVIDUAL

Ano da Prestação de Contas: 2018 (2018-01-01 a 2018-12-31)

Requerente e Responsável pelo Registo: *QUERIDO CONDOMINIO - GESTÃO E
ADMINISTRAÇÃO DE EDIFÍCIOS LDA*

Menção realizada nos termos do Decreto-Lei nº. 8/2007 de 17 Janeiro

An. 1 - 20190716 - Publicado em <http://www.mj.gov.pt/publicacoes>

Menção realizada nos termos do Decreto-Lei nº. 8/2007 de 17 Janeiro

Menção DEP 1711/2020-08-25 20:22:09 UTC - PRESTAÇÃO DE CONTAS INDIVIDUAL

Ano da Prestação de Contas: 2019 (2019-01-01 a 2019-12-31)

Requerente e Responsável pelo Registo: *QUERIDO CONDOMINIO - GESTÃO E
ADMINISTRAÇÃO DE EDIFÍCIOS LDA*

Menção realizada nos termos do Decreto-Lei nº. 8/2007 de 17 Janeiro

An. 1 - 20200825 - Publicado em <http://www.mj.gov.pt/publicacoes>

Menção realizada nos termos do Decreto-Lei nº. 8/2007 de 17 Janeiro

Menção DEP 2312/2021-07-20 21:06:38 UTC - PRESTAÇÃO DE CONTAS INDIVIDUAL

Ano da Prestação de Contas: 2020 (2020-01-01 a 2020-12-31)

Requerente e Responsável pelo Registo: *QUERIDO CONDOMINIO - GESTÃO E
ADMINISTRAÇÃO DE EDIFÍCIOS LDA*

Menção realizada nos termos do Decreto-Lei nº. 8/2007 de 17 Janeiro

An. 1 - 20210720 - Publicado em <http://www.mj.gov.pt/publicacoes>

Menção realizada nos termos do Decreto-Lei nº. 8/2007 de 17 Janeiro

Menção DEP 3396/2022-07-18 23:17:33 UTC - PRESTAÇÃO DE CONTAS INDIVIDUAL

Ano da Prestação de Contas: 2021 (2021-01-01 a 2021-12-31)

Requerente e Responsável pelo Registo: *QUERIDO CONDOMINIO - GESTÃO E*

Requerente e responsável pelo registo: QUERIDO CONDOMÍNIO - GESTÃO E ADMINISTRAÇÃO DE EDIFÍCIOS LDA
Menção realizada nos termos do Decreto-Lei nº. 8/2007 de 17 Janeiro

An. 1 - 20220718 - Publicado em <http://www.mj.gov.pt/publicacoes>

Menção realizada nos termos do Decreto-Lei nº. 8/2007 de 17 Janeiro

Certidão permanente subscrita em 13-06-2023 e válida até 13-06-2024

Fim da Certidão

Nota Importante:

CONTACTOS E LINKS ÚTEIS

Linha Cidadão

Dias úteis: 9h às 18h

210 489 010 ou 300 003 990

Centro de Contacto Empresas

Dias úteis: 9h às 18h

210 489 011 ou 300 003 980

Contactos

Linhas úteis

Diretório dos sítios públicos

SOBRE O PORTAL

Mapa do site

Termos e condições

Acessibilidade

Sobre o portal

APP.GOV.PT

REDES SOCIAIS





© 2022 AMA — Todos os direitos reservados

Posicionamento do #MovRioDouro sobre a construção do terminal de embarcações marítimo-turísticas no Cais do Cavaco em Vila Nova de Gaia

O #MovRioDouro é um movimento de cidadania em defesa dos rios da bacia hidrográfica do Douro, que congrega pessoas, membros da comunidade científica, grupos e associações para a defesa dos rios. Atuamos com base numa agenda ambientalista e cidadã, de influência dos decisores e da sociedade, para mudanças efetivas na bacia do Douro.

Neste sentido, apelando à participação cívica na defesa dos rios da bacia hidrográfica do Douro e no processo de consulta pública sobre a construção do terminal de embarcações marítimo-turísticas no Cais do Cavaco em Vila Nova de Gaia, vimos demonstrar o nosso posicionamento sobre os impactos infaustos que o mesmo poderá trazer.

Para além dos impactos da construção de um novo terminal, urge questionar o modelo de desenvolvimento do turismo que se baseia na exploração de um bem-comum para benefício de uma pequena minoria, e cujos benefícios para a sociedade por inteiro, e para as populações locais, em particular, assim como os impactos nefastos da navegação dos navios-hotel no Douro, nunca foram verdadeira e responsavelmente avaliados. Queremos rios poluídos, margens erodidas, poluição sonora e atmosférica como preço a pagar pelo prazer de turistas e o lucro de algumas empresas privadas?

Queremos uma cidade em que a relação com o rio é privilégio de apenas alguns? Queremos uma cidade que é Património Cultural da Humanidade e que vê a sua envolvente cada vez mais sobrecarregada de infraestruturas com uma dimensão desmesurada e que, uma vez mais, não servem as populações locais? Queremos cidades que são somente panos de fundo pitorescos e parques de diversão para quem visita, e inacessíveis para quem as habita? O próprio turismo não será no futuro incompatível com soluções pensadas para o curto e médio alcance no tempo? Pode o crescimento do turismo ser justificação para a desfiguração do património morfológico, ambiental, histórico e cultural das margens do Douro?

Como explicitado no Resumo Não Técnico do projeto, o edifício do terminal tem “180m de comprimento e 27m de largura”, “dispõe de dois pisos, apresentando altura de 10m” e ocupa uma área de implantação de 4.825m². Considerando todo o cais e a área desimpedida da plataforma, significa isto uma estrutura com 6.200m², com uma frente-cais de 343m de comprimento.

A justificação para esta obra, dada pela APDL é a de, principalmente, dar apoio à “operação dos navios-hotel que cursam a Via Navegável do Douro (VND) em programas com duração de até cerca de 10 dias”. A APDL justifica-a com a “relocalização do cais-base dos navios-hotel que atualmente opera no Cais de Gaia”. No entanto, a ideia de que o Cais do Cavaco terá um papel secundário, como referido no Plano Estratégico 2017-2026 da APDL, confronta-se, na leitura do Relatório Síntese, com uma função que vai muito além deste papel secundário e de apoio.

Estima-se que o tráfego de navios-hotel, segundo dados da APDL, deverá aumentar até às 37 embarcações em 2035 (partindo de 25, em 2019), o que significa um aumento do número total de passageiros de 99.574 (em 2019) para 125.500.

Esta tendência, contradiz a justificação deste projeto, o de aliviar as pressões sobre o Cais de Gaia, preconizando-se, com a construção deste terminal, o aumento da circulação de navios-hotel no Douro. E, uma vez mais, deparamo-nos com a ausência de estudos de impacto ambiental que este aumento acarretará.

Ademais, questionamos a ausência de estudos de alternativas para localização e dimensões do terminal, nomeadamente que não se traduzam na construção de um edifício de enormes proporções sobre o leito do rio, e, portanto, com menor impacto no rio. Não haveria alternativas em que se pudessem reabilitar estruturas existentes?

Elencamos abaixo diversos impactos negativos que não estão suficientemente espelhados na avaliação de impacto ambiental.

1. Inadequação da localização. A instalação de estruturas náuticas, nomeadamente marinas, é comumente feita em águas calmas. Portanto a convivência entre cais e marina, na localização proposta no projeto é inadequada, uma vez que a circulação de embarcações será intensa. Ademais, a pressão que uma marina colocará sob a forma poluição química, visual, luminosa e sonora, será volumosa, para além do risco de acidentes, a alteração da hidrodinâmica e dos processos sedimentares.

2. Comprometimento da qualidade das águas, a instalação do cais vai potenciar a libertação de um vasto conjunto de poluentes, em particular compostos orgânicos de origem sintética; metais pesados e contaminação microbiológica em resultado da atividade humana e do movimento de embarcações. Todas estas agressões terão o potencial de desequilibrar ainda mais o ecossistema do estuário do rio Douro.

3. Aumento da poluição gasosa, luminosa e sonora, a libertação de poluentes gasosos, o aumento de ruído e o aumento dos níveis de radiação será outro dos impactos que este projeto terá. Todas estas agressões de um modo ou de outro terão impacto no ecossistema aquático e zona habitacional vizinha da futura implantação do Cais do Cavaco.

4. Promoção de poluição visual, através da dimensão e escala do edificado proposto, que trarão uma alteração profunda na paisagem, nomeadamente através da redução do canal fluvial, com a criação de aterro marginal sobre o rio e construção de rampas artificiais, muros de contenção e atracadouros. Para além das próprias estruturas construídas, significará também a presença mais ou menos constante de 4 navios-hotel, mais um navio “extra” para efeitos de manutenção ou cargas, somando-se 55 embarcações de recreio náutico.



5. Alteração física do ambiente com a construção de uma plataforma de cais com 343 metros de extensão, um edifício com largura de 35 metros, comprimento de 205 metros e uma altura de 10 metros, num total de 6200 m² causando barreira para circulação hidrodinâmica e de transporte de sedimentos, pode causar um assoreamento do rio em alguns locais, entre outras mudanças morfológicas.

6. Perigo de perda de património científico e cultural. O rio e as suas margens guardam património que a arqueologia, a seu devido tempo, deve trazer à luz, à superfície. É o próprio estudo de impacte ambiental encomendado pela APDLVC que refere poderem ter as movimentações de construção *«um efeito negativo em eventual património que se mantenha conservado no interior de depósitos sedimentares presentes na área do projeto ou afetar direta e irreversivelmente elementos que se encontrem presentes em área de incidência direta»*. Terão de ser cumpridas todas as obrigações constantes no Regulamento de Trabalhos Arqueológicos, pois o acontecimento de constantes e importantes novos achados arqueológicos de diversas épocas na Região do Porto e Gaia, faz, não ser compatível com desmazelo um estudo apurado quer das camadas sedimentares, quer do espaço subaquático da zona do Cais do Cavaco.

Opinião da OnGaia – Associação de Defesa do Ambiente, em relação à eventual construção de mais um obstáculo nas águas do Rio Douro, um terminal de embarcações marítimo-turísticas no Cais do Cavaco.

Após reunião dos órgãos da OnGaia – Associação de Defesa do Ambiente e dos seus conselhos consultivos, vimos, pelo presente, manifestar a nossa opinião e chamar a atenção para os danos ambientais e arqueológicos que serão provocados pela eventual construção de um terminal de embarcações marítimo-turísticas (TEMT) que se pretende construir no “Cais do Cavaco”, considerando o que de seguida se expõe.

As estruturas náuticas, principalmente marinas, são normalmente instaladas em ambientes de água calma. Por isso, é inadequada a convivência de marina e cais e a instalação desta estrutura na localização proposta, dada a intensa circulação de embarcações, sobretudo durante o verão, e todas as alterações que decorrem da instalação e operação dessas estruturas, como poluição química, visual, luminosa e sonora, além do risco de acidentes, a alteração da hidrodinâmica e dos processos sedimentares.

Acresce que a instalação de estruturas de apoio náutico pode causar os impactos adiante indicados, os quais não podem, na sua totalidade, ser integralmente prevenidos.

Comprometimento da qualidade das águas, com diminuição da concentração de oxigénio dissolvido na coluna d’água; acumulação de poluentes no substrato; aumento da turbidez e da concentração de poluentes (hidrocarbonetos, metais pesados e solventes); acumulação de lixo nas margens e no substrato; aumento da concentração de nitrogénio, fósforo e coliformes fecais e da incidência de macrófitas aquáticas. Estas organizações de recreação e lazer são responsáveis por inúmeras transformações nas margens de rios e estuários, tornando mais intenso o comprometimento da qualidade das águas, com a consequente poluição hídrica do rio entre outros danos ambientais causados pelas atividades de turismo e recreação. O lançamento de esgotos, a geração de resíduos e gases pelas embarcações, a ineficiência ou falta de recolha de lixo e a falta de orientação dos próprios utilizadores agrava ainda mais a situação.

Rua António Francisco de Sousa, n.º 491
Vila da Madalena
4405 – 726 Madalena
Contacto: 962189820
NIF – 502 342 757
ongaia1989@gmail.com
www.ongaia.com
<https://bio.site/OnGaia>

OnGaia – Inscrita com o número **42/L** no **RNONGAE**
Membro do **Conselho Municipal de Ambiente de Vila Nova de Gaia**, desde 04.05.2020.
Membro da Associação Nacional para a Cidadania Ambiental – **CIDAMB**, desde 23.06.2022.
Membro do **Centro de Estudos de Impactos da “Frente de Mar do Porto”**, desde 14.11.2022.

NIB – 0035 0829 0000 9674 1302 0

Podem visitar-nos nas seguintes plataformas:



Promoção de poluição visual através das diversas estruturas e das modificações na paisagem, designadamente através da redução do canal fluvial, criação de aterro marginal sobre o rio e construção de rampas artificiais, muros de contenção e atracadouros. Além disso, as instalações náuticas em geral, assim como as marinas de água doce e salgada, possuem instalações na água e para apoio em terra, como é o caso do edifício do terminal a construir com 180 metros de comprimento por 27 de largura e dois pisos de altura, com 4 pontos de acostagem para acolher quatro navios-hotel, com 80 metros de comprimento, mais um navio “extra” para efeitos de manutenção, cargas ou outros no posto interior, além de 55 embarcações de recreio náutico.

Alteração física do ambiente com a construção de uma plataforma de cais, com 343 metros de extensão, um edifício com largura de 35 metros, comprimento de 205 metros e uma altura de 10 metros, num total de 6200 m² causando barreira para circulação hidrodinâmica e de transporte de sedimentos, pode causar um assoreamento do rio em alguns locais, entre outras mudanças morfológicas.

Aumento da poluição química. As marinas provocam inúmeros danos ambientais pela poluição gerada com a lavagem e manutenção impróprias das embarcações e serviços auxiliares, como manutenção, pintura, com produção de resíduos sólidos, libertação de efluentes líquidos e movimentação de veículos pesados. A manutenção pode envolver raspagem, pintura de casco com tinta antincrustante, marcenaria, manutenção de motores e laminação, com libertação de óleos e graxas, solventes, tintas, resinas, produtos de limpeza. Além disso, a circulação de embarcações em espaços restritos, com rios, está associada à criação de “manchas órfãs”, pelo bombeamento de água oleosa, lavagem de barcos, manutenção em motores e libertação de combustíveis durante o abastecimento.

Aumento da poluição de resíduos sólidos, largados propositadamente ou não no rio pelos utilizadores e funcionários dos espaços envolventes à marina/cais de atracagem, bem como pelos passageiros das embarcações.

Rua António Francisco de Sousa, n.º 491
Vila da Madalena
4405 – 726 Madalena
Contacto: 962189820
NIF – 502 342 757
ongaia1989@gmail.com
www.ongaia.com
<https://bio.site/OnGaia>

OnGaia – Inscrita com o número **42/L** no **RNONGAE**
Membro do **Conselho Municipal de Ambiente de Vila Nova de Gaia**, desde 04.05.2020.
Membro da Associação Nacional para a Cidadania Ambiental – **CIDAMB**, desde 23.06.2022.
Membro do **Centro de Estudos de Impactos da “Frente de Mar do Porto”**, desde 14.11.2022.

NIB – 0035 0829 0000 9674 1302 0

Podem visitar-nos nas seguintes plataformas:



Poluição luminosa, as marinas ficam iluminadas no período noturno e a poluição luminosa é comprovadamente responsável pela atração e propagação de insetos que podem causar problemas de saúde pública.

Aumento do risco de espécies exóticas se fixarem nas estruturas artificiais, especialmente em ambientes onde não deveriam existir tais estruturas, como é o caso.

Aumento da poluição sonora, tanto em terra, quanto no rio, devido às obras de instalação e manutenção e ao trânsito de embarcações, bem como à maior circulação de pessoas no local. Como se sabe, ainda que não existam espécies com proteção prioritárias, há uma relação negativa entre o ruído e a densidade de aves. Além disso, os veículos compactam a areia de forma similar a um pavimento do tipo macadame, interferindo nas trocas de ar e água (condutividade hidráulica) entre os interstícios dos sedimentos, criando condições anaeróbicas que impedem os moluscos bivalves de procurarem nutrientes, condenando-os à morte.

Além destas preocupações ambientais, concordamos com as preocupações arqueológicas referidas no próprio estudo de impacte ambiental, encomendado pela APDLVC, uma vez que estas ações *“poderão ter um efeito negativo em eventual património que se mantenha conservado no interior de depósitos sedimentares presentes na área do projeto ou afetar direta e irreversivelmente elementos presentes em área de incidência direta”*.

Face ao exposto, somos manifestamente contrários à construção do TEMT no Cais do Cavaco, considerando os impactos decorrentes da instalação de mais uma estrutura náutica no tramo terminal do Rio Douro.

Vila da Madalena, 25 de maio de 2023

Assinado por: **JOSÉ CARLOS CIDADE RODRIGUES DE OLIVEIRA**

Num. de Identificação: 07661738

Data: 2023.05.25 21:03:48+01'00'

O presidente da Direção,



... eira, Doutor

CARTÃO DE CIDADÃO

Rua António Francisco de Sousa, n.º 491
Vila da Madalena
4405 – 726 Madalena
Contacto: 962189820
NIF – 502 342 757
ongaia1989@gmail.com
www.ongaia.com
<https://bio.site/OnGaia>

OnGaia – Inscrita com o número **42/L** no **RNONGAE**
Membro do **Conselho Municipal de Ambiente de Vila Nova de Gaia**, desde 04.05.2020.
Membro da Associação Nacional para a Cidadania Ambiental – **CIDAMB**, desde 23.06.2022.
Membro do **Centro de Estudos de Impactos da “Frente de Mar do Porto”**, desde 14.11.2022.

NIB – 0035 0829 0000 9674 1302 0

Podem visitar-nos nas seguintes plataformas:





Point for the Bridge



Rio Douro

Miradouro do Infante



Valbom

Capela do
Senhor de Além



Pedra dos Gatinhos



Rio Douro



Rio Douro

Projeto Cais do Cavaco - instalação terminal navios marítimo-turísticos Rio Douro

Associação Nacional Pequena Pesca Cerco <contabilidade.anppc@gmail.com>

20 de abril de 2023 às 23:50

Para: Edgar Afonso <eafonso@dgrm.mm.gov.pt>

Cc: arhn.geral@apambiente.pt, geral@cm-gaia.pt, dominial@apdl.pt

Bcc: jose.braganca@apdl.pt

Exmo. Senhor Dr. Edgar Afonso,

Venho em nome da Direção desde já agradecer o pedido de consulta dirigido à ANPPC, no sentido de pudermos prestar os devidos esclarecimentos quanto ao projeto no **Cais do Cavaco – Instalação de Terminal Navios Marítimo Turísticos no Rio Douro**, apresentado pela APDL à DGRM.

Assim e de acordo com o que havíamos transmitido, efetuamos a consulta aos nossos associados em assembleia geral, uma vez que representam a quase totalidade das embarcações existentes da pesca profissional, cujo seu registo está alocado à Capitania do Porto do Douro.

Deste modo após algum tempo de debate pela assembleia sobre o projeto, bem como uma breve discussão sobre as eventuais interferências na sua atividade profissional "diária", foi descrito unanimemente por todos os pescadores que são evidentes as consequências com a instalação deste terminal, uma vez que concluem que o acréscimo da navegação por parte das embarcações marítimo turísticas irá afetar o ecossistema marinho e a fauna no Rio Douro, provocando a desaparecimento ou quase a extinção de algumas espécies, como é o caso da lampreia entre outras.

Por conseguinte percebem desde já que este projeto irá trazer aos armadores da pequena pesca local limitações na sua atividade ou terão consequentemente os seus rendimentos reduzidos.

Recordamos também que anualmente a DGRM licencia um numero significativo de embarcações da pequena pesca, para o exercício da atividade profissional em águas interiores (Rio Douro), pelo que estas serão seriamente afetadas pela construção que este Terminal de Navios implicará.

Foi também referido pelos associados da pequena pesca profissional que não compreendem o sentido deste projeto, uma vez que consideram-no ambientalmente inapropriado e desajustado com a realidade local, tendo em conta os débeis acessos da rede rodoviária existente, considerando que o aumento significativo da afluência de pessoas, que irá atrair este Terminal de Navios, poderá provocar o "caos" nas comunidades vizinhas, como é o caso da freguesia piscatória de São Pedro da Afurada.

Por ultimo foi também registado o desagrado da comunidade piscatória local, sobre a pretensão da APDL, enquanto entidade responsável pelo domínio marítimo no Rio Douro, para realizar um investimento tão elevado dedicado em exclusivo às embarcações marítimo turística, quando uma vez mais a pesca profissional existente, enquanto comunidade vizinha, e cujo cariz social e histórico é indiscutível, como é o caso da freguesia de São Pedro da Afurada, é esquecido!

Isto porque esta Direção têm vindo constantemente, desde há cerca de 2 anos, a solicitar junto da APDL e da Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia, a intervenção para a conservação das infraestruturas (dragagens da bacia do porto, a reparação das escadas de acesso ao cais e a requalificação dos espaços dentro do Porto de Pesca, que atualmente se encontram sem qualquer manutenção há anos, sendo este porto de pesca diariamente utilizado por dezenas de embarcações da pesca profissional, pondo em risco as suas tripulações que nele exercem a atividade.

Pedimos assim às entidades locais responsáveis pela discussão e análise deste projeto, bem como as entidade promotoras, o especial cuidado na avaliação dos impactos que a instalação deste projeto trará para as comunidades locais, ficando ao dispor para prestar mais esclarecimentos caso seja necessários.

Cumprimentos

A Direção da ANPPC

Associação Nacional Pequena Pesca Cerco*Centro Cívico Reverendo Padre Joaquim Araújo, S/N**São Pedro Afurada**4400-854 Vila Nova de Gaia**NIF: 513 759 980*

De: Edgar Afonso <eafonso@dgrm.mm.gov.pt>**Enviada:** 18 de abril de 2023 10:16

Para: Associação Nacional Pequena Pesca Cerco <contabilidade.anppc@gmail.com>
Assunto: Projeto Cais do Cavaco - instalação terminal navios marítimo-turísticos Rio Douro

Bom dia,

[Citação ocultada]