PDA 29

PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

PROPOSTA DE DEFINIÇÃO DO ÂMBITO DO ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL

"BARRA DE FARO E CANAL DE ACESSO AO PORTO DE FARO"

Instituto do Ambiente
Instituto da Conservação da Natureza
Instituto Português de Arqueologia
Direcção Regional do Ambiente e do Ordenamento do Território do Algarve
Instituto da Água

Outubro 2002

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO 2
2. DESCRIÇÃO DO PROJECTO 2
3. APRECIAÇÃO DA PROPOSTA DE DEFINIÇÃO DO ÂMBITO DO EIA 3
3.1 APRECIAÇÃO ESPECÍFICA 4
3.1.1 IDENTIFICAÇÃO, DESCRIÇÃO SUMÁRIA E LOCALIZAÇÃO DO PROJECTO .. 4
3.1.2 ALTERNATIVAS DO PROJECTO 5
3.1.3 IDENTIFICAÇÃO DAS QUESTÕES SIGNIFICATIVAS 5
3.1.4. PROPOSTA DE METODOLOGIA DE CARACTERIZAÇÃO DO AMBIENTE AFECTADO 6
3.1.5 PLANO GERAL DE MONITORIZAÇÃO 8
3.1.6 PLANEAMENTO DO EIA 9
5. CONCLUSÕES 9
Anexos I: Pareceres Externos
Anexo II: Localização do Projecto

1. INTRODUÇÃO

O Instituto Portuário do Sul, ao abrigo da legislação sobre Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), designadamente o Artigo 11°, do Decreto-Lei n.° 69/2000, de 3 de Maio, apresentou ao Instituto do Ambiente (IA) no Ministério das Cidades, Ordenamento do Território e Ambiente (MCOTA), uma Proposta de Definição do Âmbito (PDA) do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) sobre o projecto, em fase de Estudo Prévio, "Barra de Faro e Canal de Acesso ao Porto de Faro", tendo sido expressa pelo proponente a decisão de não realizar Consulta Pública.

Os documentos deram entrada no IA em 2002/09/16 pelo que a deliberação da Comissão de Avaliação (CA) sobre a proposta apresentada deverá ser notificada ao proponente até ao dia 28 de Outubro de 2002.

O IA, como Autoridade de AIA, nomeou a seguinte CA:

- IA (entidade que preside) – Dr.ª Julieta Macedo;
- IA/Departamento de Participação Pública (DPP) – Eng.ª Margarida Rosado;
- Instituto da Conservação da Natureza (ICN) – Dr. Helder Pereira e Eng.ª Ana Luísa Forte
- Instituto Português de Arqueologia (IPA) – Dr. Francisco Alves e Dr. Paulo Rodrigues;
- Direcção Regional do Ambiente e Ordenamento do Território do Algarve (DRAOT Alg) – Dr. Alexandre Furtado;
- Instituto da Água (INAG) – Eng.ª Helena Alves;
- Dr.ª Rita Fernandes.

Colaboraram na análise da PDA a Eng.ª Luísa Albergaria (IA) e a Eng.ª Sílvia Doroana.

Foi ainda solicitado, ao abrigo da alínea a), do n.° 3, do Artigo 11°, do referido diploma, parecer às seguintes entidades:

- Câmara Municipal de Faro;
- Comissão de Coordenação da Região do Algarve (CCR Alg);
- Direcção Geral das Pescas e Aquicultura (DGPA);
- Instituto Geológico e Mineiro (IGM);
- Instituto Hidrográfico (IH);
- Instituto de Investigação das Pescas e do Mar (IPIMAR);
- Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC);
- Instituto Português do Património Arquitectónico (IPPAR);
- Instituto dos Resíduos.

Os contributos destas entidades recebidos no IA encontram-se no Anexo I do presente parecer.

2. DESCRIÇÃO DO PROJECTO

O presente Projecto localiza-se na Ria Formosa, Freguesia da Sé no Concelho de Faro (Anexo II). Esta área apresenta como principais actividades o cais do porto, onde são descarregados combustíveis e mercadorias variadas (alfarroba, sal, ferro e cimento), a extracção de sal, a piscicultura, a moluscicultura, a mariscagem e a extracção de areias.

A área de implantação do Projecto está integrada no Parque Natural da Ria Formosa (PNRF), na Zona de Protecção Especial da Ria Formosa e no Sítio "Ria Formosa – Castro Marim" da Rede Natura 2000.

A intervenção a efectuar na barra de Faro e no canal de acesso ao porto refere-se à reconfiguração dos molhes de fixação/protecção da barra e à dragagem e sinalização do traçado do canal. Este Projecto visa a possibilidade da circulação, até ao porto, de navios de média dimensão em eficientes condições de segurança e navegabilidade, diurna e nocturna, e o melhoramento das actuais condições de funcionamento hidrodinâmico e sedimentar na zona da barra.

Para além da construção do molhe, está prevista a criação de um fundeadouro a meio do canal de acesso ao porto e a ampliação da actual bacia de acostagem e manobra junto ao cais comercial e terminal de combustíveis.

Para a configuração da barra são apresentadas duas alternativas, contendo cada uma delas duas soluções distintas, tal como se verifica no quadro seguinte.

Alternativas	Molhes		Canal de navegação		Barra	Banco Exterior
	Este	Oeste	Profundidade	Largura do rasto		
A1	Manter o existente	Demolir o existente e construir um novo	(-7,00 m) ZH	90 m	(-8,00 m) ZH	(-7,00 m) ZH
A2			(-8,00 m) ZH	100 m		(-8,00 m) ZH
B1	Demolir parte do existente e construir novo	Manter o existente	(-7,00 m) ZH	90 m	(-10,00 m) ZH	(-7,00 m) ZH
B2			(-8,00 m) ZH	100 m		(-8,00 m) ZH

Nas alternativas A2 e B2 o maior esforço de dragagem traduzir-se-á na inexistência de restrições na circulação de navios de 10.000 DWT. Contudo, nas outras alternativas somente permitirá a utilização do porto sem restrições a navios de 7.500 DWT.

Na área do Projecto encontram-se em vigor o:

- Plano Director Municipal (PDM) de Faro;
- Plano Regional de Ordenamento do Território (PROT) do Algarve;
- Plano de Ordenamento e Regulamento do PNRF;
- Plano de Ordenamento da Orla Costeira (POOC) Vilamoura – Vila Real;
- Plano Geral de Desenvolvimento do Porto de Faro;
- Plano de Ordenamento e Expansão do Porto de Faro.

3. APRECIAÇÃO DA PROPOSTA DE DEFINIÇÃO DO ÂMBITO DO EIA

A PDA apresentada segue, na generalidade, os requisitos expressos na Portaria n.º 330/2001 de 2 de Abril, designadamente, quanto às normas técnicas para a sua estrutura e aos principais aspectos a focar no EIA.

Seguidamente é apresentada uma apreciação específica da PDA baseada na estrutura presente na mesma.

3.1 APRECIAÇÃO ESPECÍFICA

3.1.1 IDENTIFICAÇÃO, DESCRIÇÃO SUMÁRIA E LOCALIZAÇÃO DO PROJECTO

- Objectivos e Justificação do Projecto

Na presente PDA não é desenvolvido com detalhe a caracterização do cenário actual da área de implantação do projecto, no que concerne à estrutura portuária existente, assim como do cenário previsto, tendo em conta a referência que é feita ao Plano Geral de Desenvolvimento do Porto de Faro e Plano de Ordenamento e Expansão do Porto de Faro.

Este facto não permite entender totalmente a justificação do Projecto, subsistindo dúvidas no que respeita à sua funcionalidade, nomeadamente se o mesmo será realizado por forma a permitir a circulação de embarcações com maior tonelagem, se pretende somente aumentar o trafego, mantendo o mesmo tipo de embarcações, ou se apenas corresponde a uma rectificação do traçado agora existente, que apresenta dificuldades à manobra das embarcações.

Deste modo, o futuro EIA deverá apresentar claramente os seguintes aspectos:

- caracterização da utilização actual do Porto: tipo de tráfego e características dos navios que o frequentam;
- apresentação dos cenários de desenvolvimento para o Porto de Faro, com e sem projecto, referindo se o projecto em análise permitirá novos tráfegos (quer em tipo, quer em dimensão dos navios).
- descrição das dragagens de manutenção actualmente realizadas (volume e profundidade).

- Projectos Associados ou Complementares

Tendo esta CA conhecimento do desenvolvimento do projecto do porto de recreio de Faro, deverá ser apresentada a relação deste com o presente projecto.

- Descrição Sumária do Projecto

A PDA refere que as obras marítimas deverão permitir a circulação confortável do navio de projecto. Todavia não define o que se entender por navio de projecto.

Deverá ser referido no EIA as cotas actuais da área de intervenção.

Segundo o IH, "*é parecer que a dragagem, às cotas de –7 ou –8 m, e a alteração do traçado do canal, bastante significativa em relação aos fundo naturais, implicarão consequentes assoreamentos*" pelo que o EIA deverá apresentar uma estimativa da frequência e volume das dragagens de manutenção a realizar após a realização previstas na Barra de Faro e Canal de Acesso ao Porto.

No futuro EIA, deverão ser apresentados os detalhes respeitantes à construção do fundeadouro, para paragem das embarcações no canal (nomeadamente, a dimensão, o objectivo e as principais características).

Chama-se a atenção que a sinalização a implementar, para que seja possível a navegação nocturna, deverá estar em consonância com as regras impostas pelo Instituto Nacional de Aviação Civil, uma vez que parte da área do canal e porto se localizam na servidão aeronáutica do aeroporto de Faro.

O projecto de assinalamento, diurno e nocturno, para a utilização na condução da navegação, em função do tipo de navios alvo, deverá acompanhar o EIA e ser submetido à apreciação da Direcção Geral da Autoridade Marítima e do IH (como é referido no parecer do IH no Anexo I).

A PDA menciona a realização da ampliação da actual bacia de acostagem e manobra junto ao cais comercial e terminal de combustíveis. Deste modo, deverão ser descritas no EIA as intervenções a realizar, assim os potenciais impactes derivados das mesmas.

No EIA deverá ser apresentada uma organização das acções de obra e a respectiva calendarização.

O método de dragagem a aplicar, tanto na fase de construção como nas actividades de manutenção, deverá estar claramente definido no EIA, assim como os locais, provisórios e definitivos de deposição dos inertes.

A deposição de inertes nas dunas/praias das ilhas barreira e/ou penínsulas da Ria Formosa deverá ser devidamente contemplada no EIA.

Os acessos provisórios a construir na zona dos molhes deverão ser devidamente localizados e caracterizados no EIA, assim como os estaleiros necessários à obra.

- Programação Temporal da Concepção e Construção do Projecto

Na PDA não é apresentado o tempo de vida útil do projecto, facto que deverá ser mencionado no EIA.

- Planos de Ordenamento

Na listagem dos planos de ordenamento para a área de intervenção, não é mencionado o Plano Geral de Desenvolvimento do Porto de Faro e o Plano de Ordenamento e Expansão do Porto de Faro (ou respectiva documentação preliminar). Estes elementos são essenciais para a compreensão do desenvolvimento das infra-estruturas portuárias a implementar e da sua a relação com o POOC Vilamoura – Vila Real e o Plano de Ordenamento da Ria Formosa, uma vez que propõem intervenções na barra e canal de Faro (como refere a PDA).

3.1.2 ALTERNATIVAS DO PROJECTO

Restringindo-se as alternativas apresentadas na PDA, basicamente, à execução dos molhes, deverá ser dada particular atenção aos fenómenos de deriva sedimentar litoral, no sentido de ser beneficiada a situação existente.

A PDA refere que irá existir uma correcção das condições de funcionamento hidrodinâmico e sedimentar na zona da barra, este cenário deverá ser exposto para cada uma das alternativas.

Considera-se que no EIA, em capítulo próprio para a análise comparativa das alternativas, deverá existir uma hierarquização dos impactes e dos factores ambientais afectados, de forma a auxiliar a escolha das alternativas e a possível mitigação dos impactes provocados.

No EIA deverão vir claramente descritas as vantagens e desvantagens de cada uma das alternativas, relativamente ao futuro funcionamento da barra e canal de Faro e à alteração das condições ambientais da Ria Formosa.

Não menos importante, será a necessidade de destacar que as 4 soluções servem objectivos distintos, dado que a alternativa A1 e B1 permitem a utilização do porto sem restrições por navios de menor porte, comparativamente com as outras duas alternativas propostas. Perante tal constatação, importa determinar se, efectivamente, todas as alternativas cumprem com os objectivos propostos para o Projecto, sob pena de constituir uma verdadeira alternativa.

3.1.3 IDENTIFICAÇÃO DAS QUESTÕES SIGNIFICATIVAS

Relativamente à identificação preliminar das populações e outros grupos sociais potencialmente afectados, a PDA afirma que "*as afectações deverão no essencial ser positivas*". Todavia, os mesmos deverão ser considerados no EIA, nomeadamente a população que exerce actividades de piscicultura, moluscicultura e mariscagem na ria e o pequeno núcleo de pescadores e pequenos comerciantes que se estabeleceu na zona da Praia Deserta.

3.1.4. PROPOSTA DE METODOLOGIA DE CARACTERIZAÇÃO DO AMBIENTE AFECTADO

Neste capítulo não foi desenvolvida a caracterização da previsível evolução do ambiente sem projecto. No EIA, deverá ser elaborada uma caracterização do estado actual da área potencialmente afectada pelo projecto e a sua evolução previsível na ausência deste empreendimento.

A nível da caracterização do ambiente afectado e da avaliação de impactes, atendendo ao tipo de projecto em causa, deve ser dada especial ênfase aos descritores: Topografia e Batimetria, Geologia e Higrogeologia, Hidrologia, Hidrodinâmica e Morfologia Costeira, Qualidade da Água, Qualidade dos Sedimentos, Factores Bióticos e Ecológicos Marinhos, Sócio-Economia e Património Arqueológico.

Relativamente à apresentação efectuada na PDA quanto às metodologias de caracterização das diferentes áreas temáticas, a CA considera apresenta pequenas lacunas, tais como a não referência às metodologias de tratamento da informação recolhida e à escala cartográfica a utilizar na apresentação dos resultados.

A CA considera necessário elaborar, para todos os factores ambientais, uma descrição da metodologia (recolha e tratamento dos dados) utilizada para a caracterização da situação de referência, não esquecendo de fundamentar, com referências bibliográficas e/ou dados recolhidos no campo, todas as descrições e conclusões efectuadas.

Os limites geográficos definidos para a área a estudar não são apresentados, assim como o período em que será efectuado o levantamento dos dados para cada descritor (nomeadamente o trabalho de campo), todavia deverão ser referidos no futuro EIA.

Deverá ser apresentada no EIA cartografia adequada que apoie a descrição da situação de referência.

A CA concorda com os factores ambientais indicados na PDA, devendo ainda, no futuro EIA, considerar, para além dos mencionados na presente proposta, os elementos a seguir referidos.

- Hidrodinâmica e Morfologia Costeira

Para além das movimentações de substratos, deverá ter-se em atenção a alteração da turbidez das águas por via das dragagens ou do desmantelamento dos molhes, devendo ser um factor a considerar na ponderação das alternativas (como refere o parecer da DGPA no Anexo I).

No EIA deverão ser avaliados os impactes decorrentes das alterações na hidrodinâmica e transporte aluvionar, nomeadamente na evolução da linha de costa, em particular na Ilha Deserta, na Armona e na Ilha de Faro, assim como nos viveiros e nos pesqueiros frequentados pela frota local.

- Qualidade dos Sedimentos

São apresentados no EIA os resultados da recolha de sedimentos realizada em duas campanhas de amostragem com um total de 23 pontos. De acordo com o Artigo 5° do Despacho Conjunto dos Ministérios do Ambiente e do Mar DR n.° 141, II Série. de 21 de Junho de 1995, o número de estações de amostragem utilizadas está directamente relacionado com o volume dragado. Deste modo, atendendo a que não é mencionado na PDA o volume de dragados, não se consegue prever se o número de estações a amostrar é o adequado. Assim, no EIA deverá estar claramente definido o volume de dragados e os pontos de amostragem efectuados (localizados em cartografia adequada), de acordo com o referido diploma.

Por outro lado, atendendo que a dragagem de sedimentos vasosos nos canais removerá quantidades apreciáveis de contaminantes (como refere o parecer do IPIMAR no Anexo I), o EIA deverá contemplar a caracterização dos dragados em toda a profundidade de dragagem e não

apenas nos 30 cm, tal como está proposto na Definição de Âmbito, ou apresentar a justificação para a sua ausência.

A rejeição dos sedimentos deverá ser feita em concordância com a classificação estipulada no referido diploma.

- Factores Bióticos e Ecológicos

Factores Bióticos e Ecológicos Marinhos

As operações de construção, exploração e desactivação, designadamente as dragagens, o armazenamento e a rejeição dos sedimentos, envolvem a remobilização de compostos existentes no sedimento que irão alterar a qualidade da água e danificar extensas áreas intertidais (bancos naturais de amêijoa e zonas de sapal). Estas áreas de grande importância para as comunidades bentónicas e ictiológicas da Ria e indispensáveis, são indispensáveis para a manutenção dos ciclos biogeoquímicos e do equilíbrio ecológico do ecossistema (como refere o parecer do IPIMAR no Anexo I).

Deste modo, deverá ser efectuada a identificação e a avaliação do potencial biológico das áreas a serem intervencionadas, nomeadamente no que respeita a bancos de bivalves, produtores primários e áreas de refúgio para comunidades bentónicas e ictiológicas (como refere o parecer do IPIMAR no Anexo I). De igual modo, deverão ser propostas soluções com vista a minorar estes efeitos durante as diferentes fases do Projecto.

- Sócio-Economia

No EIA deverá ser efectuado um levantamento dos viveiros de bivalves, das pisciculturas e das zonas naturais de mariscagem que potencialmente possam vir a ser afectadas, consultando para tal as entidades com competências na matéria, no sentido de determinar previamente as medidas compensatórias a adoptar. Estas actividades apresentam uma elevada importância na sustentabilidade das populações ribeirinhas.

Com já foi referido anteriormente, deverá ser dada particular atenção às actividades estabelecidas nas imediações do molhe Oeste da barra (Praia Deserta), de modo a serem minimizados os impactes decorrentes do Projecto.

- Património Arqueológico e Arquitectónico

Na PDA (pág. 31) é referido que os trabalhos realizados para efectuar a avaliação patrimonial, aprovados pelo Instituto Português de Arqueologia, recorreram a prospecções "*sistemática e exaustiva*" (sic), tendo em vista a confirmação da informação recolhida na fase de investigação documental. Ora, de facto esses trabalhos de campo não tiveram lugar.

Tendo em conta que esta PDA deturpa, na essência, o relatório apresentado pela Dr.ª Cândida Simplício em Julho de 2001 no âmbito da preparação da Proposta agora em análise, que menciona que "*O relatório que agora se apresenta diz respeito ao impacte do projecto sobre o património arqueológico náutico, subaquático e arquitectónico. Esta avaliação não teve suporte em trabalho de campo*", entende-se que no futuro EIA sejam considerados os seguintes aspectos:

- o arqueólogo contratado terá que realizar, efectivamente, os trabalhos de campo que são referidos na PDA em apreço;
- os trabalhos de arqueologia a realizar são, numa primeira fase, de recolha e tratamento da informação disponível sobre a área em estudo (consulta bibliográfica, consulta da base de dados de "Sítios Arqueológicos" e da "Carta Arqueológica de Portugal – Inventário Nacional do Património Náutico e Subaquático", consulta de estudos realizados, etc.) e, numa segunda fase, de prospecção sistemática da área em estudo;

- os elementos arqueológicos detectados deverão ser georeferenciados e devidamente cartografados à escala 1:25000, descritos e hierarquizados em função da sua importância científica e patrimonial;
- com base na caracterização feita anteriormente, deverá ser efectuada a avaliação, quantificação e hierarquização dos impactes identificados, no sentido das medidas de minimização decorrerem, naturalmente, dos impactes detectados no decurso dos trabalhos efectuados;
- tendo em conta a realização de uma amostragem e caracterização físico-química pormenorizada dos sedimentos em toda a coluna a dragar (7 ou 8 metros abaixo do Zero Hidrográfico) e ao longo de todo o canal, estes deverão ser igualmente caracterizados do ponto de vista geológico;
- dada a profundidade das cotas previstas de dragagens, as dragas deverão ser dotadas de detectores de obstáculos, aparelhos tecnicamente conhecidos como *Obstacles Avoidance Sonar*;
- a execução dos supra citados trabalhos arqueológicos carece de autorização por parte do IPA e devem ser alvo de um relatório;
- durante a fase de obra os trabalhos de dragagem devem ser objecto de acompanhamento arqueológico, em todos os turnos, por parte de uma equipa familiarizada com as problemáticas do património arqueológico náutico e subaquático.

De acordo com o parecer do IPPAR (Anexo I), deverá ser considerada a possível existência, segundo a população local, de um batelão em ferro carregado de pedra afundado no canal da barra Nova. O mesmo parecer refere igualmente existirem referências populares ao naufrágio de embarcações de pesca (caíques ou canoas à vela e traineiras a vapor) na "entrada da barra", todavia desconhece-se se a referida entrada diz respeito à barra Nova ou não.

- Riscos Ambientais Associados ao Projecto

No EIA deverá ser referido o tipo de acidentes prováveis nas áreas intervencionadas e respectivos impactes potenciais associados.

É de igual modo necessário elaborar um Plano de Exploração Segura e um Plano de Emergência para toda a zona a intervencionar, cujos princípios e linhas gerais deverão ser apresentados no EIA.

- Segurança Marítima

A PDA é omissa no que diz respeito a este aspecto. Todavia, no EIA deverá ser considerada esta área temática (como refere o parecer do IH presente no Anexo I).

- Resíduos

Em complemento ao proposto na PDA e de acordo com o parecer do Instituto de Resíduos, "*o EIA deverá contemplar o descritor Resíduos, reportando-se à caracterização dos resíduos produzidos quer em fase de obra, quer resultantes da demolição dos molhes marítimos, devendo ser apresentada a respectiva classificação em conformidade com a Lista Europeia de Resíduos actualmente em vigor*".

3.1.5 PLANO GERAL DE MONITORIZAÇÃO

Relativamente aos programas de monitorização, o futuro EIA deverá incluir nomeadamente um programa de monitorização da evolução da morfologia costeira (erosão e/ou acreção) em toda a zona de influência pelo projecto e um plano de monitorização da qualidade do meio (águas e partículas) e do bivalves (viveiros de amêijoas).

O referido plano de monitorização do meio aquático deverá decorrer durante o processo de dragagem e após a intervenção, acompanhando no tempo a evolução da recuperação das zonas do ecossistema. A extensão e a intensidade do mesmo deverá ser claramente apresentada no EIA, tendo como base a dispersão dos efeitos e os recursos existentes.

3.1.6 PLANEAMENTO DO EIA

- Resumo Não Técnico (RNT)

Uma vez que não foi solicitada a realização de Consulta Pública, o EIA a apresentar deverá contemplar a auscultação dos interessados face ao projecto, incluindo a descrição da metodologia adoptada, as dificuldades encontradas na sua aplicação e a apresentação e discussão dos resultados obtidos.

Na elaboração do RNT deverá ser cumprido o D.L. 69/2000, de 3 de Maio e a Portaria 330/2001, de 2 de Abril, em particular o anexo III relativamente aos critérios de Boa Prática para a Elaboração e Avaliação de RNT. Além disso, deverá também ser tido em conta o Despacho n.º 11874/2001, do IPAMB, publicado a 5 de Junho, na II Série, que define que os ficheiros de peças escritas e desenhos que o promotor entrega devem ser em formato PDF, respeitando a estrutura do RNT apresentado em suporte de papel.

- Peças desenhadas

Todas as peças desenhadas deverão contemplar as alternativas consideradas para os projectos da barra e do canal, assim como outras estruturas a implantar (fundeadouros), para uma melhor avaliação dos impactes ambientais e comparação das alternativas.

5. CONCLUSÕES

Após a análise da PDA apresentada pelo Instituto Portuário do Sul, sobre o Projecto "Barra de Faro e Canal de Acesso ao Porto de Faro", a CA delibera favoravelmente sobre a mesma, devendo o EIA, para além do mencionado na PDA apresentada, incluir os aspectos referidos no presente Parecer, bem como ter em conta os contributos das entidades consultadas (Anexo I).

COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

Instituto do Ambiente

(Dr.ª Julieta Macedo)

O DIRECTOR DE SERVIÇOS
Alberto Carvalhosa Marcolino

(Eng.ª Margarida Rosado)

Instituto da Conservação da Natureza

(Eng.ª Ana Luísa Forte)

Instituto Português de Arqueologia, por delegação

(Dr. Paulo Rodrigues)

Direcção Regional do Ambiente e Ordenamento do Território do Algarve, por delegação

(Dr. Alexandre Furtado)

Instituto da Água, por delegação

(Eng.ª Helena Alves)

(Dr.ª Rita Fernandes)

ANEXO I

Parecer da Direcção Geral das Pescas e Aquicultura
Parecer do Instituto Hidrográfico
Parecer do Instituto de Investigação das Pescas e do Mar
Parecer do Instituto Português do Património Arquitectónico
Parecer do Instituto de Resíduos

10 P.TR. 115531 '02 10 07

S. R.

MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL
MARINHA

INSTITUTO HIDROGRÁFICO

Para conhecimento:

Exmo. Senhor
Presidente do Instituto do Ambiente
Rua da Murgueira, 9/9 A, Zambujal
Apartado 7585
Alfragide
2721-865 AMADORA

N/Ref. 306/DG/DT Proc. DT/ADT Data 02/10/02

ASSUNTO: Processo de Definição do Âmbito n.º 27.
Projecto: Barra de Faro e Canal de Acesso ao Porto de Faro. Emissão de Parecer.

Outras referências: Ofício do Instituto da Água, 109117 '02 09 27.

1. Correspondendo à solicitação. de Vossa Excelência, de parecer do Instituto Hidrográfico (IH) sobre a "Proposta de Definição do Âmbito do Estudo de Impacte Ambiental do Projecto da Barra de Faro e Canal de Acesso ao Porto de Faro", passo a expor de seguida.

2. Lido e apreciado o documento, é parecer:

- O conjunto das áreas temáticas propostas no parágrafo 8.2 "Especialidades Técnicas", contemplam, entre outras, as que se relacionam com as das nossas atribuições ou capacidades técnicas, designadamente: topografia e batimetria; geologia e hidrogeologia; hidrologia; hidrodinâmica e morfologia costeira; qualidade da água e qualidade dos sedimentos. No entanto, é omisso quanto a segurança marítima.

- Deverá ser complementado com um projecto de assinalamento, diurno e nocturno, para utilização na condução da navegação, em função do tipo de navios alvo, que se considerar para praticar a barra e o porto. Tal projecto deve ser submetido à apreciação da Direcção-Geral da Autoridade Marítima e do IH.

- O Estudo de Impacte Ambiental futuro deverá contemplar a amostragem e caracterização físico-química pormenorizada dos sedimentos em toda a coluna a dragar (7 ou 8m abaixo do Zero Hidrográfico) e ao longo de todo o canal. A amostragem preliminar mencionada no documento em apreço, de 30cm, é manifestamente insuficiente.

Rua das Trinas, 49 – 1296-093 LISBOA CODEX - PORTUGAL - Telefs. 210943000 - - Telefax 210943299 IH.01 Impresso em Computador

- Deve ser dado conhecimento ao IH, em tempo útil, do plano de intervenção, no sentido de ser acautelada a emissão dos avisos aos navegantes.

- Uma vez concluída a intervenção deve ser fornecida ao IH a informação de topografia e batimétrica dos molhes e áreas alteradas, para actualização das cartas e documentos náuticos oficiais.

3. Adicionalmente é parecer que a dragagem, às cotas de -7 ou -8m, e a alteração do traçado do canal, bastante significativa em relação aos fundos naturais, implicarão consequentes assoreamentos, que se reflectirão em necessidades de manutenção futura dos canais, cuja avaliação de custos-benefícios não nos compete avaliar.

Com os melhores cumprimentos.

O DIRECTOR-GERAL

Carlos António David da Silva Cardoso

Vice - Almirante

Rua das Trinas, 49 - 1296-093 LISBOA CODE X - PORTUGAL - Telefs. 210943000 - - Telefax 210943299

10 ENTR. 117097 '02 10 16

Ministério da Agricultura, Do Desenvolvimento Rural e das Pescas

IPIMAR
Instituto de Investigação das Pescas e do Mar

À DIA
Dr. Rita Fernand
02.10.21

14 10 '02 03920

Exmo. Senhor
Presidente do Instituto do Ambiente
Rua da Musgueira, 9-9A
Zambujal - Apartado 7585 Alfragide
2721-865 - Amadora

O DIRECTOR DE SERVIÇOS
Alberto Carvalhosa Marcolino
02/10/22

Sua referência: Sua comunicação de: Nossa referência:

ASSUNTO: **Processo de Definição de Âmbito nº 27 – Barra de Faro e Canal de Acesso ao Porto de Faro**

Em resposta ao V. Ofício 109117, de 27 – 09 – 2002, relativo ao assunto em epígrafe, apresenta-se o seguinte parecer específico do IPIMAR:

1- Concordamos com a lista das 15 áreas temáticas indicadas no ponto 8.2 da proposta e referidas no seu capítulo 5, que constituem o essencial da definição do âmbito para o futuro Estudo de Impacte Ambiental do projecto da Barra de Faro e Canal de Acesso ao Porto de Faro.

2- Como é reconhecido na Proposta de Definição do Âmbito, as Fases de Construção, Exploração e Desactivação têm profundos impactes na qualidade da água e no biota. Apesar de se prever melhoria na circulação que favorece a qualidade da água no interior da Ria, durante estas fases estão previstas alterações físicas inerentes à obra, designadamente dragagens, armazenamento e rejeição de sedimentos, que envolvem necessariamente remobilização de compostos existentes no sedimento que alteram a qualidade da água. Para além disso, **extensas áreas intertidais serão danificadas**. Presentemente estas áreas são bancos naturais de ameijoa e zonas de sapal de importância crucial para comunidades bentónicas e ictiológicas na Ria e indispensáveis à manutenção dos ciclos biogeogeoquícos e do equilíbrio ecológico do ecossistema.

3- Nestas condições, consideramos importante salvaguardar os seguintes aspectos:

a) Deverá ser feita uma avaliação do potencial biológico das áreas a ser intervencionadas, nomeadamente no que respeita a bancos de bivalves, produtores primários e **áreas de refúgio para comunidades bentónicas e ictiológicas** e propor soluções com vista a minorar estes efeitos durante as fases de construção, exploração e desativação.

b) Em particular, a dragagem de **sedimentos vasosos** nos canais removerá quantidades apreciáveis de contaminantes. A sua rejeição deverá ser feita, portanto, em concordância com a classificação dos dragados, como estipulado no Despacho Conjunto DR nº 141, II Série, de 21-06-1995.

c) Durante o processo de dragagem haverá um impacte imediato sobre a qualidade da água e das ameijoas existentes em viveiros da proximidade, como observado pelo IPIMAR em situações anteriores de dragagens na Ria Formosa. No decorrer da obra deverá existir uma **monitorização da qualidade** do meio (água e partículas) e dos bivalves. A extensão e intensidade de observações deverá ser definida tendo em conta a dispersão dos efeitos e os recursos existentes.

d) Após a intervenção é indispensável acompanhar no tempo a **evolução da recuperação** das zonas do ecossistema.

Com os melhores cumprimentos

O Vice Presidente

Costa Monteiro

IA ENTR. 116954 '02 10 14

MC
MINISTÉRIO DA CULTURA

INSTITUTO
PORTUGUÊS DO
PATRIMÓNIO
ARQUITECTÓNICO

Direcção Regional de Faro

ISYS

A' Dir
Dr Rita Fernandes
02.10.14

O DIRECTOR DE SERVIÇOS
Alberto Carvalhosa Marcolino
02/10/17

Instituto do Ambiente

V PRES. 2
PRESIDÊNCIA
EX. IPAMB
DPP
DSFA
DSPC
G. JUR.
RAF
SAI
SEP
SIA
RCP
RPE
NUTEN
LAB
SAJ
DFA
DMTE

Exmº Senhor
Presidente do Instituto do Ambiente
Rua da Murgueira, 9 / 9A
Apartado 7585 Alfragide
2721 – 865 Amadora

Sua referência	Sua comunicação	Nossa referência	Nossa comunicação	Código do sistema
109117	27/9/2002	766/ DRF/ 02	2002.10.09	49600

ASSUNTO : PROCESSO DE DEFINIÇÃO DO ÂMBITO N.27
PROJECTO: BARRA DE FARO E CANAL DE ACESSO AO PORTO DE FARO
REQ.: INSTITUTO DO AMBIENTE

Encarrega-me o Exmo. Senhor Vice-Presidente deste Instituto de comunicar a V. Exa. que por despacho de 2002.10.08 não há nada a opor à pretensão acima referenciada, dado que não existem imóveis classificados ou em vias de classificação na área em apreço.

Com os melhores cumprimentos.

A Directora Regional,

Teresa Pimpão
Arquitecta

Rua Francisco Horta, 9 - 2º,
Apartado 457,
8001-906 FARO
Telefones 289 80 39 01 - 289 80 36 33
Fax 289 80 36 31
E-mail drf.ippar@ippar.pt

PARECER / INFORMAÇÃO

A presente apreciação, decorrente das atribuições e competências do IPPAR, consignadas no Decreto-Lei n.º 120/97 de 16 de Maio, fundamenta-se na Lei de Bases do Património Cultural Português, Lei n.º 107/2001 de 8 de Setembro, nomeadamente nos artigos 43º, 45º e 51º, respeitantes a imóveis classificados, para além de outras leis e regulamentos aplicáveis.
A zona em apreço trata-se de um canal marítimo. Na área de intervenção não existe qualquer património classificado ou em vias-de-classificação.
O património arqueológico, conhecido dos sapais da ria Formosa, com uma relativa proximidade ao canal descrito no projecto cinge-se às ruínas da bateria/forte de S. Lourenço, na ponta Sul do ilhéu do Coco, para nascente da povoação da Culatra e cerâmicas da Idade do Ferro recolhidas, aparentemente descontextualizadas, no sapal de S. Luís, em Faro. Ambos os sítios estão a distância segura da zona de intervenção.
Segundo a população local encontra-se afundado no canal da barra Nova (de Faro) um batelão em ferro carregado de pedra, o que não se pode propriamente considerar património de interesse arqueológico.
Existem também referências populares ao naufrágio de embarcações de pesca (caíques ou canoas à vela e traineiras a vapor) na "entrada da barra". Contudo, não foi possível determinar se a "entrada da barra" se refere à barra Nova, entre a ilha da Deserta e a ilha de Santa Maria (Farol), ou à barra Grande, entre a ilha da Armona e a ponta da Culatra, já que a barra Grande era a utilizada pela frota pesqueira de Olhão antes da consolidação da entrada da barra Nova.
De notar que não sobrevive qualquer testemunho das centenas de grandes embarcações tradicionais de pesca (caíques, canoas, enviadas, traneiras e vapores) e transporte à vela (galeões e barcas), até há poucas dezenas de anos existentes em Olhão.

David Calado
(Técnico Superior)

'02 10 22

MINISTÉRIO DAS CIDADES, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E AMBIENTE
Instituto dos Resíduos

PRESIDÊNCIA
EX. DGA
DAA
DEN
DRC
SAA
SAJ
SAB
NUTEN
RCP
RPE
SAI
SEP
SIA
PRESIDÊNCIA
EX. IPAMB
CDI
DAADA
DMTE
DPP
DSFA
DSPC
G. JUR.
RAF

Ex.mo Senhor
Presidente do Instituto do Ambiente

Rua da Murgueira - Zambujal
Apartado 7585 - Alfragide
2720 AMADORA

A DIA
Dis Rita Fernandes
AR 02 10 24

Sua referência	Sua Comunicação de	Nossa referência	Data
SAI(DIA)/02-Of. circular 522.1/27	**27/09/2002**	**DGR.1400**	

ASSUNTO: PROCESSO DE DEFINIÇÃO DE ÂMBITO N.º 846
BARRA DE FARO E CANAL DE ACESSO AO PORTO DE FARO

No âmbito do processo de Definição de Âmbito do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do projecto acima referenciado, o Instituto dos Resíduos comunica que, em complemento ao proposto pelo proponente, o EIA deverá contemplar o descritor **Resíduos**, reportando-se à caracterização dos resíduos produzidos quer em fase de obra, quer resultantes da demolição de molhes marítimos, devendo ser apresentada a respectiva classificação em conformidade com a Lista Europeia de Resíduos actualmente em vigor. Deverá, ainda, ser apresentada informação relativa à metodologia de gestão desses mesmos resíduos, bem como indicação dos respectivos destinos finais.

Complementarmente, este Instituto considera que deverá ser incluído no EIA, a planta de localização dos locais de amostragem de sedimentos e respectivos resultados após análise dos parâmetros definidos no Despacho Conjunto dos Ministérios do Ambiente e Recursos Naturais e do Mar, de 21 de Junho de 1995. Com base na caracterização efectuada, deverá ser indicado o destino de deposição desses mesmos sedimentos.

Com os melhores cumprimentos,

02/10/A

A PRESIDENTE

INR - Expediente
B02000026851Y

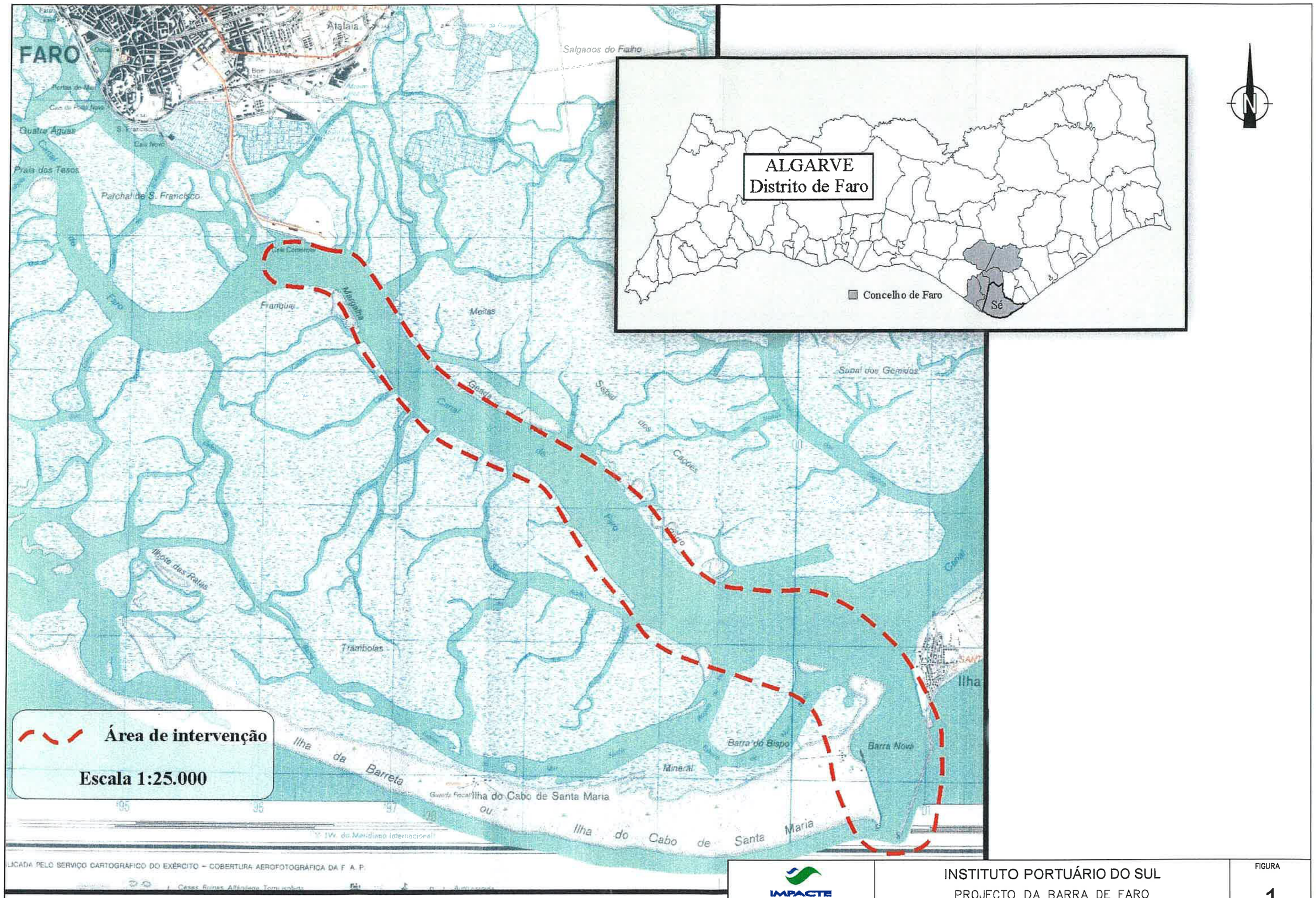
(Dulce Álvaro Pássaro)

MARIA DE LURDES CARREIRA
Vice-Presidente do INR

INR - INSTITUTO DOS RESÍDUOS • Av. Almirante Gago Coutinho, n.º 30 - 5º piso • 1000-017 Lisboa
TELF: 351-21 8424000, FAX: 351-21 8424099, http://www.inresiduos.pt e E-mail: inr@inresiduos.pt

ANEXO II

Localização do Projecto



IMPACTE CONSULMAR	INSTITUTO PORTUÁRIO DO SUL PROJECTO DA BARRA DE FARO E CANAL DE ACESSO AO PORTO DE FARO	FIGURA 1
Proposta de Definição do Âmbito do EIA do Projecto da Barra de Faro e Canal de Acesso ao Porto de Faro	Localização e Enquadramento Regional do Projecto	Data JUN/2002 Escala 1/25 000 Ara. 1.200–016