

IMP – INSTITUTO MARITIMO-PORTUÁRIO

**PROJECTO DE EXECUÇÃO DAS INFRAESTRUTURAS MARÍTIMAS
DO PORTINHO DE PESCA DE VILA PRAIA DE ÂNCORA**

**RELATÓRIO DE CONFORMIDADE AMBIENTAL
(RECAPE)**

SUMÁRIO EXECUTIVO

SETEMBRO DE 2001



I. INTRODUÇÃO

O presente documento elaborado pela IMPACTE – Ambiente e Desenvolvimento, Lda, constitui um resumo das informações, constantes do Relatório de Conformidade Ambiental (RECAPE) relativo ao Projecto de Execução das Infraestruturas Marítimas do Portinho de Pesca de Vila Praia de Âncora.

O Portinho de Pesca de Vila Praia de Âncora fica localizado na orla costeira, no concelho de Caminha, próximo da embocadura do rio Âncora (Figura 1, Foto 1 – Anexo I).

Este documento de divulgação pública inclui uma descrição sumária do projecto, dos estudos complementares realizados e das medidas minimizadoras recomendadas no respectivo EIA e aprovadas na Declaração de Impacte Ambiental (DIA – Anexo II).

O principal objectivo do Relatório de Conformidade Ambiental, a que se refere este Sumário Executivo, é dar cumprimento ao estabelecido no nº 1 do Artº 28 do Decreto-Lei nº 69/2000, de 3 de Maio, por forma a verificar a conformidade ambiental do Projecto de Execução do Portinho de Pesca de Vila Praia de Âncora com as disposições constantes na DIA do Estudo Prévio, nomeadamente o cumprimento dos termos e condições nela fixados.

Neste contexto apresenta-se a seguir a estrutura deste Relatório considerando-se para além desta Introdução as seguintes secções:

- Antecedentes;
- Conformidade Ambiental;
- Monitorização;
- Conclusão.

II. ANTECEDENTES

As condições existentes no portinho de Vila Praia de Âncora desde há muito que têm merecido especial atenção da comunidade local, no sentido de serem efectuados melhoramentos que assegurem condições mais seguras de acesso marítimo e protecção em relação à agitação marítima.

Assim a realização de obras de melhoramento será justificada por razões que se prendem com:



- insuficiência das actuais infraestruturas marítimas (Foto 2 – Anexo I);
- deficientes condições de segurança na navegação de embarcações de pesca;
- falta de segurança para a população ribeirinha.

Foi neste quadro que foram encarados estudos de engenharia destinados a proporcionar uma estrutura convenientemente apetrechada para o apoio à actividade piscatória e, também, contribuir para o ordenamento e desenvolvimento dessa actividade.

Por solicitação da então Direcção Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos, em 1997, foi equacionada pelo Instituto da Água (INAG) a celebração de um Protocolo com vista à realização de intervenções em Castelo de Neiva e Vila Praia de Âncora.

Em 1998, o Instituto Marítimo-Portuário (IMP) promoveu um concurso público para elaboração do “Projecto de Execução de Infraestruturas Marítimas do Portinho de Pesca de Vila Praia de Âncora”, o qual foi adjudicado às empresas CONSULMAR, Consultores e Projectistas e IMPACTE, Ambiente e Desenvolvimento.

Em Setembro de 1999 o Estudo de Impacte Ambiental “Projecto de Execução de Infraestruturas Marítimas do Portinho de Pesca de Vila Praia de Âncora – 1ª Fase”, foi remetido à Direcção Geral do Ambiente(DGA) pelo IMP dando início ao processo de AIA.

O parecer da Comissão de Avaliação conclui “que face à informação disponível se deverá conferir um Parecer Favorável Condicionado à implantação da Alternativa A, condicionado ao seu estudo pormenorizado e justificação, na fase de projecto de execução”, já que no âmbito do Processo de AIA esta comissão não dispunha de informação suficiente para emitir parecer em relação a uma das alternativas, solução C.

Posteriormente, em 21 de Fevereiro de 2000, o Despacho do Secretário de Estado do Ambiente, do processo de AIA N.º 633, que se transcreve, “Visto. Tendo em atenção o teor do parecer da CA que atribui um elevado grau de incerteza à análise efectuada em sede de EIA, nomeadamente no que se refere aos impactes negativos previstos ao nível da morfologia e dinâmica costeiras, deverá proceder-se à reformulação do Estudo de Impacte Ambiental por forma a permitir uma avaliação comparativa, cabalmente fundamentada, das 3 alternativas em apreço”, vem estabelecer uma orientação no prosseguimento deste processo.

Assim, face ao exposto, o Instituto Marítimo-Portuário decidiu dar continuidade ao processo solicitando a reformulação do EIA do Projecto de Execução de Infraestruturas Marítimas do Portinho de Pesca de Vila Praia de Âncora 1ª Fase. O EIA reformulado de acordo com o citado despacho veio a dar entrada em Junho de 2000 na Direcção Geral do Ambiente retomando o processo de AIA.



A Comissão de Avaliação considerou necessário, dado o projecto em causa poder implicar sensíveis alterações na hidrodinâmica costeira, consultar um especialista para apreciação do capítulo da hidrodinâmica do estudo reformulado. Da análise das três alternativas, a CA veio a considerar “que a solução B é a menos desfavorável, nomeadamente no que respeita ao enquadramento do Forte face à construção dos molhes, mantendo-se reservas em relação aos outros aspectos que deverão ser objecto das medidas de minimização.” Neste sentido a CA propôs a emissão de Parecer Favorável Condicionado à Solução B. Tendo por base aquele parecer final do Processo de AIA as entidades competentes emitiram a correspondente Declaração de Impacte Ambiental (DIA).

O Relatório apresentado e objecto do presente estudo, procura dar cumprimento à respectiva DIA publicada a 12 de Dezembro de 2000. As medidas minimizadoras a adoptar e listadas na DIA apresentam-se como Anexo no final deste Sumário Executivo e, serão objecto de implementação.

III. CONFORMIDADE AMBIENTAL

Para avaliação da conformidade, de acordo com o estabelecido na secção III a) do Anexo IV da referida Portaria, analisam-se as principais características do Projecto de Execução, datado de Março de 2001 e elaborado pela empresa CONSULMAR. Tendo por base a solução indicada na DIA (Solução B) o projecto de execução foi desenvolvido num Arranjo Geral que, respeitando o Estudo Prévio, contempla os seguintes tipos de Obras (Figura 2 – Anexo I):

A – Obras de Abrigo

- **Quebra-mar Norte** com cerca de 180 m de comprimento constituído por um prisma de enrocamentos TOT, protegidos por camadas de enrocamentos classificados e blocos de betão (Antiferes) e plataforma de circulação em betão, no coroamento, variando de (+6,50 m)ZH a (+7,00 m)ZH;
- **Quebra-mar Sul** com cerca de 170 m de comprimento constituído por um prisma de enrocamentos TOT, protegidos por camadas de enrocamentos classificados e plataforma de circulação em betão, com coroamento variando de (+6,00 m)ZH a (+6,50 m)ZH,

B – Obras Interiores

- **Rampa Varadouro** (Sector da Pesca) com cerca de 40 m de largura revestida por elementos laminares em betão, com inclinação de 12,5 %, com cota do pé a (-1,00 m)ZH e coroamento a (+6,00 m) ZH;



- **Retenção Marginal** (Sector da Pesca) com cerca de 70 m de comprimento, talude a 3H:2V em enrocamento e bloco de coroamento em betão à cota(+6,00 m)ZH;
- **Ponte-cais** (Sector da Pesca) com aproximadamente 70 m de comprimento e cerca de 5 m de largura, em duas frentes de acostagem, constituída por pilares de aduelas e tabuleiro de betão, fundos de serviço a (-2,00 m)ZH e plataforma de circulação a (+5,50 m)ZH;
- **Plano Inclinado** (Sector do I.S.N.) de 5 m de largura e inclinado a 8,5 %, com cota do pé a (-1,85 m)ZH, revestido por elementos laminares em betão,
- **Retenção Marginal e Terraplino** (Sector do I.S.N.) com cerca de 30 m de comprimento em talude de enrocamento e bloco de coroamento a (+5,70 m)ZH.

C – Obras complementares

- **Escavação e Dragagem Geral** para criação de duas bacias de flutuação, com cotas de serviço a (-2,00m)ZH para o Sector da Pesca e Sector do I.S.N. (Instituto de Socorros a Náufragos) e (-1,00m)ZH para o Sector do Recreio Náutico;
- **Aterro** (Sector da Pesca) para criação de terraplino à cota (+6,00 m)ZH;

Avaliado o Projecto supramencionado verifica-se que foi respeitado o arranjo geral proposto na fase de estudo prévio, tendo sido introduzidos os ajustes e detalhe usuais na fase de projecto de execução para este tipo de intervenções, como é, por exemplo, o caso das características geométricas das estruturas que foram apenas apontadas em fase de estudo prévio. Assim manteve-se a largura do canal de acesso, bem como os dois quebra-mares (denominados Norte e Sul), do tipo galgável, que proporcionam o prolongamento dos actuais molhe norte do “Porto Novo” e do molhe sul do “Porto Velho”, e abrigam uma bacia portuária que terá fundos a (-2 m)ZH, na sua parte exterior, e a (-1 m)ZH na sua parte interior.

A descrição mais detalhada destas estruturas, feita em projecto, revela a conformidade com a concepção apresentada no Estudo Prévio e as indicações relativamente à “redução da altura máxima dos molhes” solicitadas na DIA. Existe um ajuste na configuração da cabeça do molhe sul, que em nada invalida as considerações anteriores.

No que respeita às Obras Interiores, manteve-se o conjunto previsto no citado estudo prévio, apenas reflectindo ligeiros ajustes na sua adaptação ao meio circundante e às infra-estruturas criadas. Assim, adjacente ao quebra-mar Norte e prolongando-se até ao limite da área de protecção do Forte da Lagarteira, situar-se-ão as infra-estruturas dedicadas à pesca, constituídas por um terraplino com uma retenção marginal e por uma rampa para varagem das embarcações. Esta concepção salvaguarda a medida solicitada na DIA (descriptor património), bem como cria a possibilidade de projectar a rede de águas residuais na fase do PIT.



A rampa varadouro será executada em local adjacente ao actual molhe Norte recobrimdo a estrutura de varagem existente. A SE da rampa varadouro até ao limite da área de protecção ao Forte da Lagarteira far-se-á um terraplano de apoio à pesca, o qual será limitado no seu perímetro por um prisma de enrocamento de 4,5 m de largura e coroamento à cota (+6,00 m)ZH.

A Ponte-Cais a Nascente da rampa varadouro tem o seu enraizamento na retenção marginal (sector de pesca) à cota (+6,00 m)ZH, transitando para a cota (+5,50 m)ZH até ao final da ponte.

Junto ao enraizamento do actual molhe sul do “porto velho” serão executadas infra-estruturas para apoio aos socorros a náufragos. Constan de um pequeno terraplano limitado por uma retenção marginal e de um plano inclinado. O plano inclinado terá uma largura total de 5 m e atinge uma cota de (+6 m)ZH e a retenção marginal terá um coroamento à cota (+5,7 m)ZH.

A zona do “porto velho” será reconvertida para o sector de recreio náutico, que passará a contar com a rampa varadouro aí existente (e, posteriormente, com postos de amarração em flutuação).

Nesta avaliação verifica-se que, também as obras interiores respeitam as indicações da DIA, quer na sua concepção quer na sua implantação.

No dimensionamento das estruturas e onde apropriado, como é o caso da superestrutura dos cais, foram já contempladas disposições construtivas ligadas às correspondentes medidas preconizadas.

As restantes medidas, pela sua especificidade, só poderão ser atendidas quando forem elaborados os projectos e trabalhos correspondentes (por exemplo, a instalação de câmaras de retenção de óleos e areias nos troços terminais dos colectores pluviais, apenas será considerada quando for executado o Projecto das Instalações Terrestres).

Os projectos, estudos e trabalhos complementares, já elaborados ou em fase de elaboração pelo proponente, em cumprimento das determinações da DIA, são listados de seguida, bem como a entidade responsável pela sua execução e, ainda, a respectiva situação, dado que existem diferentes prazos de execução.



ESTUDOS E PROJECTOS	ENTIDADE RESPONSÁVEL	SITUAÇÃO DO ESTUDO
Caracterização da Qualidade dos Sedimentos	Laboratório CLINÁQUA	- Caracterização inicial concluída;
Caracterização da Qualidade da Água	Laboratório CLINÁQUA	- Caracterização inicial concluída;
Trabalhos Arqueológicos	Equipa de Arqueólogos subcontratada pela IMPACTE *	- Caracterização inicial em curso;
Caracterização do Estado de Conservação dos Edifícios na Envoltente do Futuro Porto	Laboratório Nacional de Engenharia Civil	Em curso - Conclusão prevista antes da consignação da empreitada.
Caracterização da Situação Actual de Vibrações e Ambiente Sonoro na Envoltente do Futuro Porto	Laboratório Nacional de Engenharia Civil	Em curso - Conclusão prevista antes da consignação da empreitada.
Estudo de Repercussão das Acções de Quebramento de Rocha sobre o Forte da Lagarteira/Âncora	Laboratório Nacional de Engenharia Civil	Em curso - Conclusão prevista antes da consignação da empreitada.
Caracterização da Situação de Referência relativa aos Ecossistemas do Local de Construção do Porto	Universidade de Aveiro	Em curso - Conclusão prevista antes da consignação da empreitada.
Avaliação dos Impactes na Hidrodinâmica e Transporte Sedimentar decorrentes de Construção das Obras de Protecção do Porto	HIDROMOD	Estudo concluído.
Execução de cartazes e folhetos informativos sobre a obra a realizar	CONSULMAR	Em curso de execução. Conclusão prevista antes da consignação.

- - Equipa chefiada por arqueólogo João Caninas

Os estudos que se encontram presentemente em curso, e cuja data de conclusão prevista foi indicada no quadro anterior, serão apresentados após a sua conclusão à Autoridade de AIA (DGA) e obrigatoriamente antes do início da obra.

De acordo com uma recomendação da DIA irá ser implementado um plano para a requalificação e arranjo urbanístico da zona ribeirinha, e será elaborado um Regulamento Interno do Portinho.

IV. MONITORIZAÇÃO

Neste Capítulo do Relatório de Conformidade Ambiental a que se refere este Sumário Executivo apresenta-se o Plano Geral de Monitorização que contempla os programas previstos no EIA conforme solicitado na DIA. Este Plano tem como principais objectivos: i) identificar e avaliar os impactes residuais de alguns componentes do ambiente que irão emergir durante a fase de construção e exploração do empreendimento; ii) dar cumprimento à nova legislação em vigor (Decreto-lei 69/2000, de 3 de Maio). Destina-se, também, a avaliar e confirmar a eficácia das medidas de correcção dos impactes negativos previstos em determinados factores do ambiente (morfologia e dinâmica costeira, fauna e flora, qualidade da água, ruído e património arqueológico), a detectar a violação de limites estabelecidos na legislação ambiental em vigor, a equacionar a necessidade de implantar medidas adicionais e introduzir outras correctivas e a obter informação adicional que poderá



ser utilizada posteriormente quer na reavaliação dos impactes, quer na redefinição das medidas minimizadoras propostas.

Os trabalhos calendarizados para antes do início da construção da obra nos descritores morfologia e dinâmica costeira, qualidade da água, qualidade dos sedimentos e património arqueológico foram já tidos em conta no Plano Geral de Monitorização no volume Relatório Técnico do RECAPE e são apresentados na íntegra no volume Anexos Técnicos.

O Plano Geral de Monitorização, contém a escolha dos locais/zonas que, em relação à morfologia e dinâmica costeira, à qualidade da água, à qualidade dos sedimentos, ao ruído e património arqueológico, serão objecto de monitorização, assim como a definição dos restantes aspectos integrantes de um plano de monitorização, como sejam, a natureza dos parâmetros a analisar, a duração e periodicidade da amostragem, os métodos analíticos e o conteúdo dos relatórios todos eles estabelecidos de acordo com a na nova legislação relativa ao procedimento de AIA.

A metodologia utilizada para a escolha dos locais/zonas objecto de monitorização teve em consideração os resultados obtidos no EIA relativo ao Estudo Prévio na medida em que neles se encontrem definidas as situações de risco (áreas críticas), assim como o recomendado e aceite pela DIA.

V. CONCLUSÕES

O Relatório de Conformidade Ambiental a que se refere este Sumário Executivo foi realizado com o objectivo de demonstrar a conformidade do Projecto de Execução com a Declaração de Impacte Ambiental de 12 de Dezembro de 2000, relativa ao EIA do Estudo Prévio das Infraestruturas Marítimas do Portinho de Pesca de Vila Praia de Âncora.

Da avaliação de conformidade, efectuada ao longo dos capítulos do RECAPE, foi possível confrontar o Arranjo Geral patenteado no Estudo Prévio com o Projecto de Execução para a alternativa B estabelecida na DIA. Desse exercício, que naturalmente envolveu o caderno de encargos, é possível concluir que:

- o desenvolvimento e o detalhe do projecto de execução das infraestruturas marítimas contempla as indicações e medidas minimizadoras constantes na DIA;
- no projecto de execução foram já tidos em conta os avanços indispensáveis à concepção das redes técnicas que integrarão o projecto de infraestruturas terrestres;
- as recomendações e medidas para a fase de construção, a cumprir pelo empreiteiro das obras marítimas, foram atendidas no caderno de encargos.



O Plano de Monitorização apresentado com o detalhe possível, foi concebido em conformidade com as citadas medidas, vindo a ser detalhado logo que se disponha dos resultados dos estudos ainda em curso.

Os resultados dos estudos complementares e trabalhos de campo já efectuados, bem como os compromissos estabelecidos pelo proponente com as entidades executantes dos restantes estudos são apresentados no Volume Anexos Técnicos.

Como comprovativo do correcto desenvolvimento dos estudos ainda em falta, foi elaborada uma Declaração formal do proponente – Instituto Marítimo-Portuário -, a assumir a responsabilidade pelo cumprimento e implementação dos mesmos, assegurando a necessária ligação à entidade – o IPN - que terá a seu cargo a exploração do portinho.

Pelo exposto neste RECAPE, pode concluir-se que os estudos realizados ao nível do Projecto de Execução, as medidas propostas e a implementação do Plano de Monitorização determinam a conformidade ambiental do Portinho de Pesca de Vila Praia de Âncora.

