



JORNAL do ALGARVE

O SEMANÁRIO DE MAIOR EXPANSÃO DO ALGARVE

FUNDADOR: José Barão | DIRETOR: Fernando Reis

quinta-feira | 4 de outubro de 2018 | ANO LXII - N.º 3210 | Preço 1,30 €

PORTE PAGO - TAXA PAGA

www.jornaldealgarve.pt

RIO GUADIANA: FALTA PARECER DAS AUTORIDADES AMBIENTAIS DO PAÍS VIZINHO

Espanhóis emperram conclusão do projeto de navegabilidade

P 3



APESAR DE HAVER MENOS ACIDENTES:

Mais mortes e feridos nas estradas da região

Tendência de 2017 continua em 2018

P 6

Algarve perde 12 mil habitantes em sete anos

P 5

Crianças algarvias estão a comer mais fruta e legumes

P 4

Educação: Mais de 20% dos alunos da UAlg são estrangeiros

P 9

Vila Real Sto. António: Câmara pede sugestões para rever apoios sociais

P 9

Lagos: Dragagens no porto só depois de 2018

P 11

Formação na UTL: Castro Marim aposta nos cursos de artes locais

P 12

Festa de fim de ano começa mais cedo em Albufeira

P 13

RADIS
Dr. Jorge Pereira

Agora com TAC - Rx - Ecografia - Mamografia
RX Panorâmico Dentário

Acordos - Convenções

ADSE - SAMS - CGD - PSP - CTT - TELECOM - ADMFA
ADMG - MUTUA PESCADORES - MEDIS
SAMS QUADROS - MULTICARE

Rua Aug. Carlos Palma n.º 21 r/c e 1.ª Esq. - Tel. 281 322 606
em frente à farmácia do Montepio (Tavira)



Campanha de assinantes JORNAL do ALGARVE

Faça já a sua assinatura/Proponha 2 assinantes e ganhe 1 ano grátis!



PROJETO AGUARDA PARECER DAS AUTORIDADES AMBIENTAIS

Espanhóis emperram conclusão da navegabilidade do Guadiana

Ministra do Mar garante que o projeto da segunda fase (Alcoutim-Pomarão), desenvolvido pela DGRM, está concluído. Financiamento comunitário está aprovado. Falta lançar o concurso público, mas também um parecer das autoridades ambientais espanholas porque se trata de uma via navegável internacional

> DOMINGOS VIEGAS

As obras para restabelecer a navegabilidade no Rio Guadiana entre Alcoutim e o Pomarão (concelho de Mértola, Alentejo), integradas num projeto cuja primeira fase (entre Vila Real de Santo António e Alcoutim) foi concluída no final de 2015, ainda não avançou porque Portugal continua “a aguardar o parecer das entidades espanholas”, explicou a ministra do Mar, Ana Paula Vitorino.

“O projeto de navegabilidade neste troço do rio, com reposição das condições e o assinalamento marítimo do respetivo canal navegável, desenvolvido pela DGRM, encontra-se concluído e a aguardar parecer por parte das entidades ambientais espanholas, dado tratar-se de uma via navegável internacional”, esclareceu a governante, em resposta às questões colocadas pelo deputado comunista Paulo Sá, eleito pelo Algarve.

No passado mês de abril, quando esteve em Vila Real de Santo António para inaugurar o novo cais de embarque das carreiras fluviais, Ana Paula Vitorino referiu que o governo previa lançar ainda este ano o concurso público para a conclusão da obra. No entanto, não quis avançar datas: “Os anos de experiência ensinaram-me que é melhor não prometer datas concretas”, ressaltou, na altura.

Foi precisamente o facto da ministra não ter esclarecido, naquela altura, quando será concretizada a intervenção, que levou o parlamentar do PCP a questionar a governante no passado mês de maio. A resposta chegou na última semana.

“Tendo em conta o histórico de prazos incumpridos e do adiamento sucessivo de intervenções para reposição da navegabilidade no rio Guadiana, interessa saber quando tenciona o Governo iniciar

as dragagens e quando prevê que estejam concluídas”, justificou Paulo Sá.

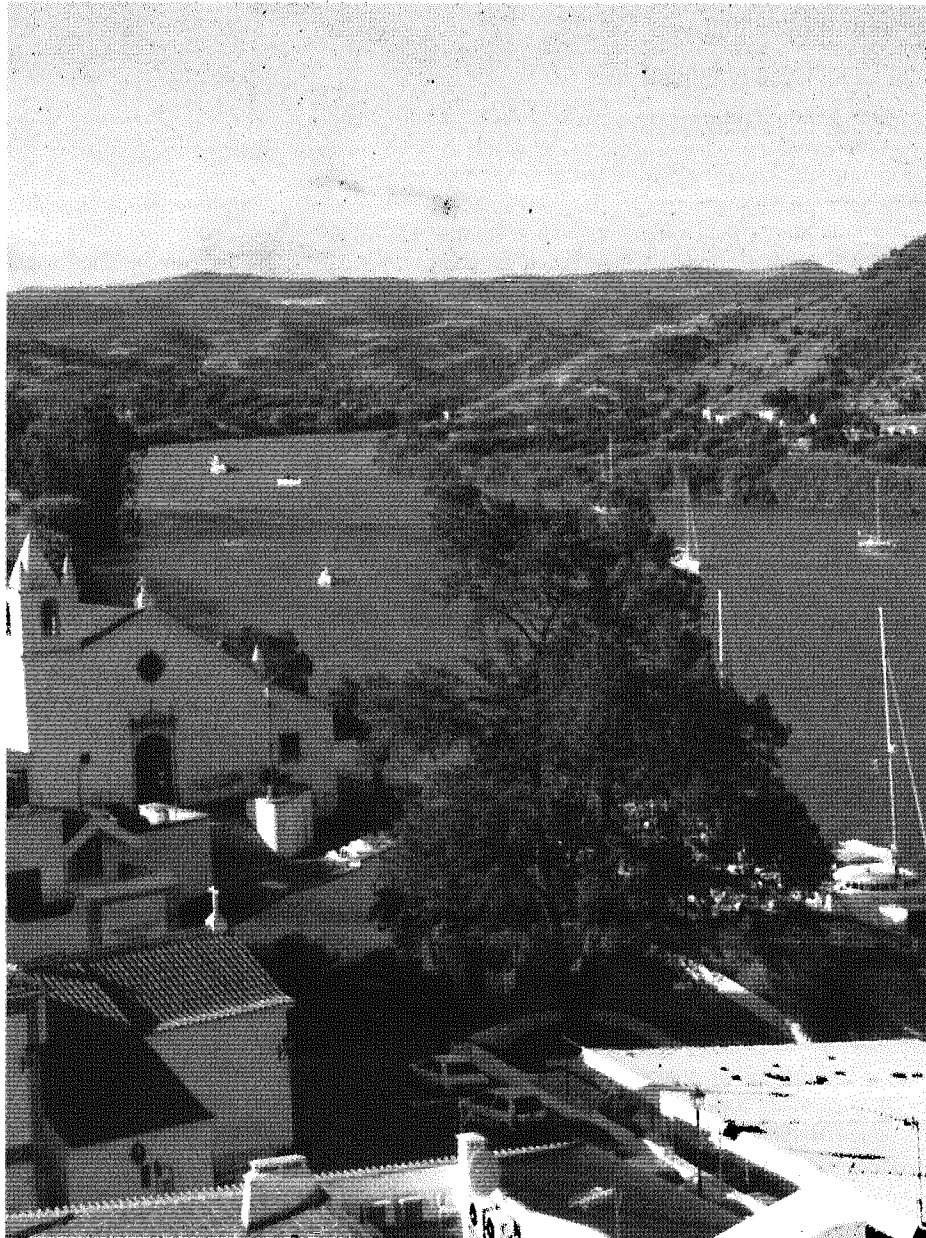
Esta segunda fase do projeto integrou uma candidatura aos fundos comunitários previstos para o período 2014-2020 (POCTEP/Programa INTERREG V-A Espanha-Portugal), apresentada pelas autoridades dos dois países através da Direção Geral dos Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM) e da Agência Pública de Portos da Andaluzia (APPA) e aprovada em abril de 2017.

A DGRM ficou responsável pela elaboração do projeto da via navegável e pela sua execução física. O Instituto Hidrográfico ficou com a competência de elaborar o levantamento topo-hidrográfico e a colheita e caracterização físico-química das amostras de sedimentos a dragar ou regularizar. Estes são os trabalhos que, segundo a ministra, já estão concluídos.

Além do restabelecimento da via navegável, o projeto inclui a recuperação de infra-estruturas portuárias (entre eles o cais de Alcoutim) em ambas as margens, que serão levadas a cabo pela Docapesca no lado português e pela APPA na margem espanhola. Após a conclusão da obra, o Instituto Hidrográfico deverá elaborar e disponibilizar uma carta náutica à comunidade náutica.

Na prática, os trabalhos para repor a navegabilidade entre Alcoutim e o Pomarão serão idênticos aos que foram realizados entre Vila Real de Santo António e Alcoutim, ou seja, dragagens em diversos pontos do rio previamente identificados, colocação de balizas de sinalização da via navegável (para que esta possa ser percorrida em segurança de dia e à noite), bem como a requalificação e construção de cais acostáveis.

No total, o projeto representa um investimento do Estado que ultrapassa os 872



mil euros (mais de 422 mil são comparticipados pela UE através do FEDER), repartidos pela DGRM (562.985, 83 euros), Instituto Hidrográfico (280 mil euros) e Docapesca (30 mil euros). Os espanhóis, através da APPA da Junta da Andaluzia, investem mais de 1,3 milhões de euros (cerca de 1 milhão é garantido pelo FEDER).

As condições de navegabilidade do rio começaram a degradar-se a partir de meados da década de 1960, depois do encerramento das minas de S. Domingos, no concelho de Mértola. Até então, e desde finais do século XIX, o rio tinha sido uma autêntica “autoestrada” fluvial, percorrida por centenas de navios que transportavam o minério até ao porto de Vila Real de Santo António.

Mais recentemente, a possibilidade do rio voltar a ser navegável para embarcações de maior calado (distância entre o nível da água e a parte mais baixa da quilha de uma embarcação) passou a ser de-

fendida como estratégica para o desenvolvimento do nordeste algarvio e de todo o Baixo Guadiana, principalmente das localidades ribeirinhas. Mas os sucessivos governos foram adiando os trabalhos.

Primeiro estudo já tem dez anos

Um dos primeiros passos para reativar a navegabilidade do Guadiana foi o estudo realizado pelo antigo Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM, extinto em 2012), que incidiu entre a foz (Vila Real de Santo António) e a localidade de Mértola e que ficou concluído em 2004. Porém, as intervenções previstas para o troço entre o Pomarão e Mértola, que implicavam ações de desmonte de rocha e criação de um açude artificial (frente a Mértola), levaram a que os trabalhos fossem chumbados, no ano seguinte, no âmbito da Avaliação de Impacte Ambiental (AIA). Refira-se que, nesta altura, o caudal do rio já tinha diminuído bastante naquela

zona, em relação aos tempos em que o rio foi percorrido pelos navios de minério, não só devido ao assoreamento, mas principalmente por causa das barragens que foram construídas.

O IPTM (cujas competências foram depois transferidas para a atual DGRM) decidiu avançar apenas com o projeto até ao Pomarão, menos complexo, deixando de fora o troço entre aquela localidade e Mértola. Realizou-se um novo estudo (adjudicado em 2008), mas a execução da obra continuou adiada já que o projeto teve que ser adaptado, por exigência de uma posterior AIA (cujo procedimento só ficou concluído em setembro de 2011).

Depois de muitos avanços e recuos, atrasos, adiamentos e negociações com as autoridades espanholas, os trabalhos arrancaram, finalmente, no início de 2015, com as dragagens na foz do rio, a cargo de Espanha, que ficaram concluídas em maio desse ano. Foram retirados 63 mil metros

cúbicos de areia do fundo do rio, permitindo abrir um canal de navegação com 1250 metros de comprimento por 60 metros de largura e com um calado de 3,5 metros de profundidade.

As entidades portuguesas avançaram, posteriormente, com a obra até Alcoutim, que ficou concluída no dia 31 de outubro de 2015, depois de 45 dias de trabalhos. Esta obra incluiu dragagens nalguns pontos, que totalizaram cerca de 5000 metros cúbicos de sedimentos extraídos do fundo do rio, bem como a colocação de 100 balizas, 101 lanternas e 101 alvos, para garantir uma navegação mais segura de dia e de noite. Este troço do rio, entre a foz e Alcoutim, passou assim a ficar navegável para embarcações até 70 metros de comprimento, 1,80 metros de calado e 1,20 metros de boca. A candidatura para o financiamento da segunda fase (Alcoutim-Pomarão), cuja execução também é da responsabilidade de Portugal, foi apresentada poucos dias depois.

Espanhóis ausentes na inauguração da primeira fase

A cerimónia de inauguração da primeira fase dos trabalhos, em 2015, ficou marcada pela ausência de representantes de entidades espanholas. Na altura, o então presidente da CCDR Algarve, David Santos, classificou esta ausência como uma “falta de respeito”.

O Jornal do Algarve conseguiu apurar, pouco depois, que os responsáveis espanhóis não terão comparecido por não terem recebido os convites em tempo útil, alegadamente por uma falta de coordenação das autoridades portuguesas, já que terá ficado decidido que estes seriam enviados diretamente desde Lisboa e não através da CCDR ou das autarquias.

O então secretário de Estado do Mar, Pedro do Ó Ramos, que presidiu a cerimónia, acabaria por colocar alguma água na fervura, frisando que, apesar de Espanha não ter estado representada, as autoridades do país vizinho “estão muito envolvidas neste projeto” e “a colaborar com Portugal” no âmbito da candidatura para financiar a segunda fase.