



Associação Naval do Guadiana

ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL

AMPLIAÇÃO E REQUALIFICAÇÃO DO PORTO DE RECREIO DO GUADIANA

Projeto de Execução



Volume 1 – Resumo Não Técnico



Setembro de 2025



Associação Naval do Guadiana

AMPLIAÇÃO E REQUALIFICAÇÃO DO PORTO DE RECREIO DO GUADIANA

Projeto de Execução

ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL

Volume 1 – Resumo Não Técnico

ÍNDICE GERAL

Volume 1 – Resumo Não Técnico

Volume 2 – Relatório Síntese

Volume 3 – Anexo Técnico



Setembro de 2025



CONSULMAR

Projectistas e Consultores, Lda.

Associação Naval do Guadiana

AMPLIAÇÃO E REQUALIFICAÇÃO DO PORTO DE RECREIO DO GUADIANA

Projeto de Execução

ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL

Volume 1 – Resumo Não Técnico

CONTROLO

VERSÃO INICIAL

Data do documento	Autor (sigla)	Responsável pela revisão (sigla)	Responsável pela verificação e aprovação (sigla)
MAR 2025	PAB	PAB	LAL

ALTERAÇÕES

Versão n.º	Data	Responsável pela alteração (sigla)	Responsável pela revisão (sigla)	Responsável pela verificação e aprovação (sigla)	Observações
1	SET 2025	PAB	PAB	LAL	Atualização conforme Pedido de Elementos Adicionais

Associação Naval do Guadiana

AMPLIAÇÃO E REQUALIFICAÇÃO DO PORTO DE RECREIO DO GUADIANA

Projeto de Execução

ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL

Volume 1 – Resumo Não Técnico

ÍNDICE DE TEXTO

1 - INTRODUÇÃO	1
2 - LOCALIZAÇÃO E PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS DO PROJETO	1
2.1 - Localização	1
2.2 - Objetivos do projeto	1
2.3 - Breve descrição do projeto	3
3 - ESTADO ATUAL DO AMBIENTE.....	6
4 - PRINCIPAIS IMPACTES NO AMBIENTE.....	11
5 - MEDIDAS DE MITIGAÇÃO.....	14
6 - CONCLUSÕES	15

1 - INTRODUÇÃO

O presente documento refere-se ao Resumo Não Técnico (RNT) do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do projeto da **Ampliação e Requalificação do Porto de Recreio do Guadiana (PRG)**, desenvolvido em fase de **Projeto de Execução**.

A proponente do projeto é a **Associação Naval do Guadiana (ANG)**¹, instituição de utilidade pública concessionária do porto de recreio e que se dedica à atividade náutica desportiva e recreativa.

A entidade licenciadora do Projeto é a **DOCAPESCA, Portos e Lotas, S.A.**, entidade que assume também as funções de autoridade portuária.

A autoridade de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) é a **Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve, I.P. (CCDR-Algarve)**.

O EIA foi elaborado no período de setembro de 2024 a setembro de 2025.

2 - LOCALIZAÇÃO E PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS DO PROJETO

2.1 - Localização

O Projeto da Ampliação e Requalificação do PRG localiza-se no distrito do Faro, concelho e freguesia de Vila Real de Santo António (VRSA) (FIG. 1).

No que respeita à nomenclatura de unidades territoriais para fins estatísticos (NUTS) o concelho de VRSA integra-se na NUTS nível 3 “Algarve”.

A área de projeto insere-se no plano de água do estuário do Guadiana em zona adjacente ao atual PRG, situado a norte, e a nascente do jardim urbano existente na Av. da República, local onde é proposta a construção de dois pequenos edifícios de apoio à náutica.

2.2 - Objetivos do projeto

O Projeto de Ampliação e Requalificação do Porto de Recreio do Guadiana tem como objetivo aumentar a capacidade de acolhimento de embarcações de recreio no PRG e disponibilizar melhores serviços de apoio à comunidade nauta, quer turística, quer desportiva.

O projeto justifica-se pela elevada procura de lugares de estacionamento de embarcações de recreio, encontrando-se atualmente a sua lotação esgotada.

Com a ampliação o PRG passa de uma oferta de 356 postos de amarração para cerca de 461, aumentando a oferta em cerca de 30%.

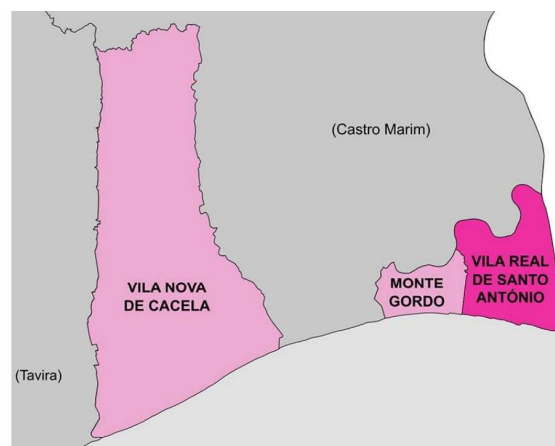
¹ www.associacaonavaldoguadiana.pt



Distrito de Faro



Concelho de Vila Real
de Santo António



Freguesia de Vila Real de Santo António



FIG. 1 - Localização do projeto

2.3 - Breve descrição do projeto

O Projeto de Ampliação e Requalificação do PRG, em Vila Real de Santo António, expandindo para sul a área do atual PRG, privilegiará o acolhimento de embarcações de recreio com comprimentos entre 8 e 15 metros, acrescentando cerca de 105 novos postos de estacionamento.

A ampliação do PRG desenvolve-se numa área com 24 000 m², correspondente à área de concessão autorizada pela Docapesca, estendendo-se ao longo de 350 metros com uma largura de cerca de 69 metros.

O Projeto segue, concetualmente, o figurino do PRG já existente. Assim, na área de ampliação o Projeto prevê a instalação de passadiço de distribuição aderente à margem, passadiços de acesso aos postos de estacionamento, *fingers*, quebra-mares flutuantes no perímetro exterior (longitudinal e transversal), e dragagem de uma pequena faixa junto à retenção marginal até à cota (-3 m)ZH, envolvendo cerca de 11 340 m³ de sedimentos.

Os passadiços flutuantes e os *fingers* serão fixos através de estacas de guiamento que serão cravadas em pontos estratégicos para a estabilidade das estruturas.

Os quebra-mares flutuantes serão fixos através de correntes amarradas a poitas assentes no fundo areno-lodoso.

A ampliação do PRG está prevista realizar-se em duas fases. A primeira fase – Fase 1A – respeita a uma extensão inicial de cerca de 240 metros, criando cerca de 75 postos de amarração. A segunda fase – Fase 1B – está prevista realizar-se 2 a 3 anos após a conclusão da primeira fase, e prolongar-se-á até aos 350 metros, permitindo acrescentar mais 30 postos de amarração.

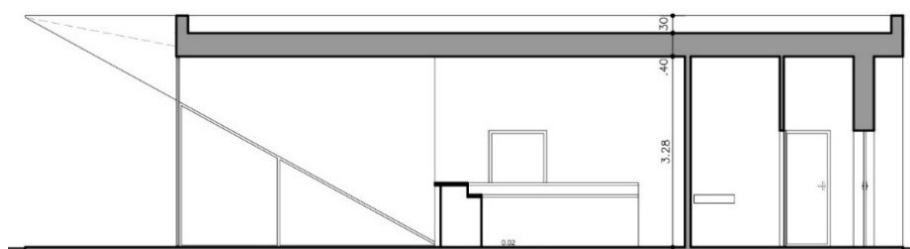
Associado ao Projeto está ainda prevista a construção de dois pequenos edifícios de apoio (disponibilizando balneários, sanitários e bar), com um piso térreo e áreas de 150 e 250 m², a implantar no espaço público adjacente. Esses edifícios têm a seguinte designação:

- Edifício norte (150 m²) - Estabelecimento de serviços de apoio – Estação Náutica Baixo Guadiana (ENBG) - complementares de marítimo-turística (a construir na Fase 1A)
- Edifício sul (250 m²) - Estabelecimento de apoio e complementares marítimo-turísticas e atividades desportivas de componente náutica do complexo desportivo (a construir na Fase 1B)

Inclui-se ainda na intervenção proposta a (i) demolição do cais em estacada em ruína situado junto do edifício sede da ANG, (ii) o desvio em cerca de 5 m, para o exterior, do quebra-mar longitudinal existente junto do acesso marítimo ao PRG, e (iii) uma dragagem de manutenção no PRG atual numa espessura de cerca de 1 m, junto ao muro de suporte que ladeia o passeio marginal, para reposição das cotas de fundo, envolvendo cerca de 7 700 m³ de sedimentos.

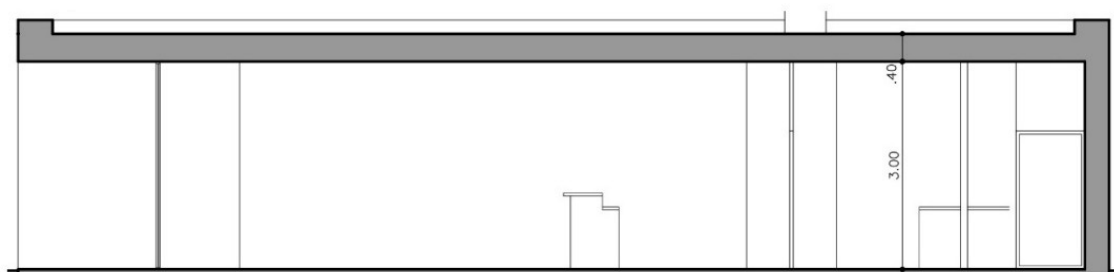
Nas figuras seguintes apresenta-se o plano geral do Projeto do PRG e dos projetos associados.





Edifício norte (Fase 1A)

Corte norte – sul



Edifício sul (Fase 1B)

Corte poente – nascente

FIG. 3 – Cortes dos edifícios de apoio náutico

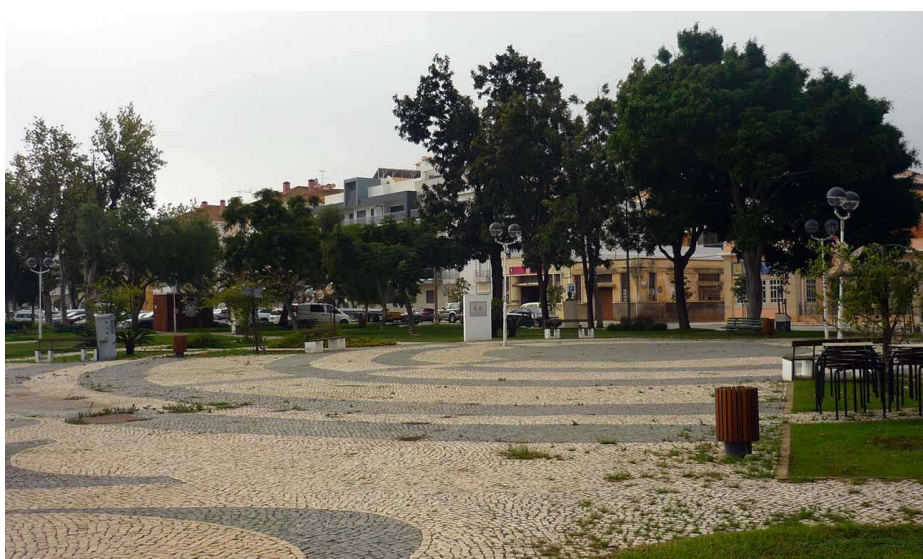


FIG. 4 – Local de implantação do edifício de apoio náutico norte



FIG. 5 – Local de implantação do edifício de apoio náutico sul

3 - ESTADO ATUAL DO AMBIENTE

A área de Projeto localiza-se na margem direita do estuário do Guadiana, em zona urbana na Av. da República da cidade de VRSA.

A região do Projeto encontra-se sob a ação da influência oceânica conferindo-lhe um clima ameno, com amplitudes térmicas relativamente reduzidas, o verão é quente, mas o inverno é normalmente moderado a tépido. É pouco chuvosa e com um regime de ventos de intensidade moderada. O nevoeiro forma-se apenas em cerca de 4 dias ao longo do ano, apresentando maior incidência nos meses de janeiro e dezembro, sobretudo de manhã.



FIG. 6 - Área de implantação da ampliação do PRG

As alterações climáticas é uma matéria que interessa ao PRG. A sua atividade faz-se em ligação com o mar, pelo que a lenta e progressiva subida no nível médio do mar requer atenção, não obstante os cenários gravosos estarem ainda relativamente longínquos.

Na perspetiva geológica a área de intervenção enquadra-se nas características morfológicas típicas das zonas de litoral estuarino, onde predominam as baixas altitudes e um relevo suave.

Os terrenos de interesse do Projeto respeitam a uma zona de aluviões que, na zona mais próxima da margem se situam cerca do Zero Hidrográfico e na zona mais profunda cerca do - 7m(ZH). Os terrenos onde se implanta a cidade de VRSA enquadram-se nas designadas “areias e cascalheiras de Faro”.

O sistema hidrológico é dominado pelo rio Guadiana cuja bacia hidrográfica internacional apresenta uma área total de cerca de 66 800 Km². A bacia do Guadiana é uma região com recursos hídricos moderados.

Verifica-se desde a construção da barragem do Alqueva que os caudais de cheia têm vindo a reduzir-se, fenómeno, que aliás, já se fazia sentir nas décadas anteriores. A última grande cheia, com caudal instantâneo máximo superior a 9 000 m³, ocorreu em 1947. Não há registos de o rio Guadiana ter galgado as margens na frente urbana de VRSA. No entanto, a parte norte da cidade, em situações de forte precipitação e importante escoamento dos cursos de água, é considerada uma zona de risco de inundação.

A hidrodinâmica do estuário do Guadiana é dominada pela propagação da maré. As ações do regime fluvial e do vento são significativas apenas quando ocorrem condições extremas. A amplitude máxima das marés nesta zona do estuário varia entre cerca de 1,2 m em águas mortas e 2,7 m em águas vivas.

As correntes de maré na zona em estudo apresentam velocidades na ordem de 1 m/s. Estas ocorrem quer durante a enchente quer durante a vazante da maré, e para marés quer de águas-vivas quer de águas-mortas. Apenas em situações extremas, quando ocorrem em simultâneo elevado escoamento fluvial e maré de grande amplitude, durante a vazante podem registar-se velocidades de até 2,5 m/s.

O vento, quando sopra forte de levante, é a principal origem da agitação marítima, podendo, em condições muito excecionais, registar-se ondas até 1m de altura.

No que respeita à qualidade da água superficial no estuário do Guadiana, designadamente nas estações de amostragem do Sistema Nacional de Informação de Recursos Hídricos situadas mais próximas da área de Projeto, as análises de qualidade evidenciam, de um modo geral, que a qualidade química e microbiológica das águas estava em conformidade com os requisitos da legislação aplicável. Excetuam-se apenas os parâmetros fósforo e nitrito que, ocasionalmente, excedem os níveis legalmente estabelecidos.

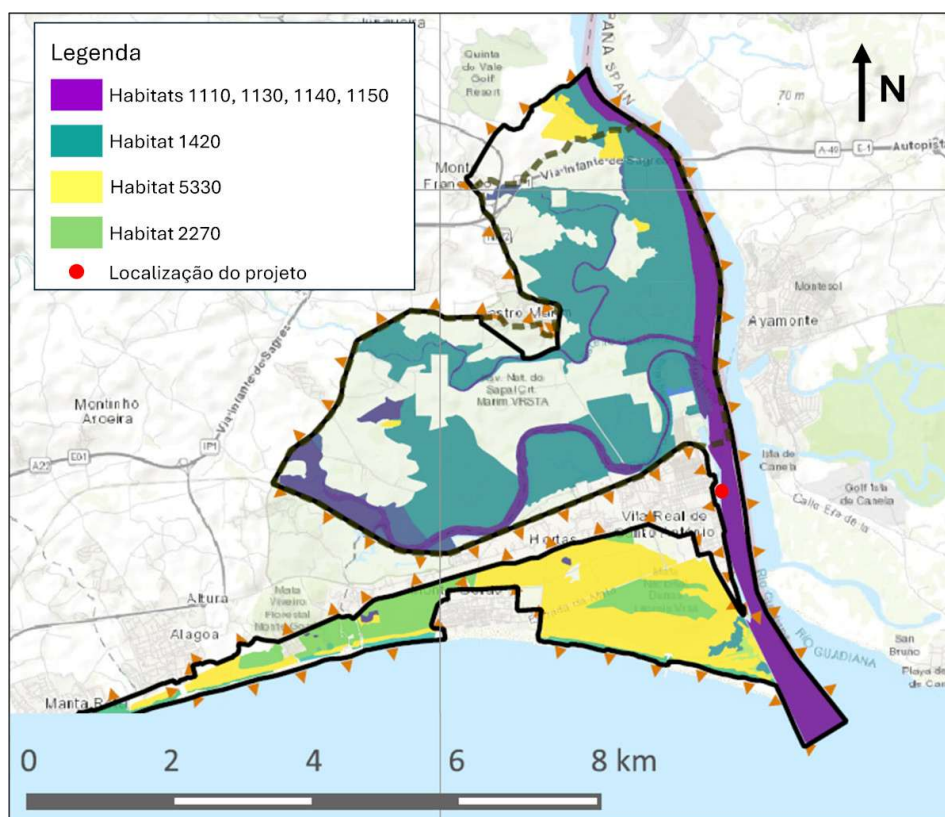
Quanto à qualidade do ar os resultados apresentados pelo “índice de qualidade do ar” para a região do Algarve e para a estação do “Cerro”, revelam, de uma forma geral, que o ar se apresenta com uma qualidade boa, registando-se para a região que o número de dias “Muito Bom” tem crescido ao longo dos anos de forma consistente.

A qualidade dos sedimentos objeto de dragagem foi analisada em laboratório e os resultados evidenciaram tratar-se de sedimentos enquadrados nas classes 1 (5 amostras) e 2 (1 amostra), tratando-se de “material dragado limpo” e “material dragado com contaminação vestigiária”, respetivamente. Por conseguinte, em qualquer um dos casos o material dragado pode ser imerso no meio aquático.

Relativamente ao ambiente sonoro constata-se que a área de Projeto e a envolvente próxima, se localizam numa zona caracterizada por níveis de ruído relativamente elevados. Pese embora esta perturbação se relacione fortemente com o tráfego automóvel, ela deve-se sobretudo ao tipo de pavimento da Av. da República, em cubos de granito, cuja irregularidade propicia a geração de ruído.

No âmbito biodiversidade realça-se o facto da área de projeto do PRG estar integralmente abrangida pela Zona Especial de Conservação (ZEC) Ria Formosa / Castro Marim, da Rede Natura 2000 (FIG.7).

Todavia, o facto de a área de Projeto ser contígua à zona urbana e estar integrada no porto de VRSA, onde, em termos relativos, se faz sentir uma maior perturbação, constatou-se, pelo reconhecimento efetuado através dos mergulhos com escafandro autónomo, não estarem presentes habitats de conservação prioritária.



Fonte: ICNF, 2023

FIG. 7 - Conservação da Natureza - ZEC de Castro Marim / Ria Formosa - Habitats dominantes (Rede Natura 2000) na zona onde se insere o projeto

Na área de Projeto os fundos, permanentemente cobertos com a água do estuário, são essencialmente compostos por areia, vasa e pequenas pedras dispersas, distinguindo-se também a presença de aglomerados de cascas de bivalves e ostras, além da presença de lixo marinho.

Do lado terra encontra-se o jardim público frequentado por aves tipicamente associadas a meios urbanos como o pardal, o melro, o pombo doméstico ou as andorinhas, e de algumas aves aquáticas mais tolerantes à presença humana como as gaivotas.

A nível da paisagem a área de intervenção enquadra-se numa unidade de paisagem designada por “Foz do Guadiana” que é parte do grupo de unidades de paisagem “Algarve”.

A área do Projeto localiza-se numa zona de média a elevada qualidade visual, resultante da presença do rio Guadiana, rodeado de valores paisagísticos, do lado de Portugal e de Espanha.

Na área do Projeto verifica-se uma capacidade de absorção visual média a baixa no plano de água da área da ampliação do PRG, baixa na área dos edifícios novos a construir, e elevada a média na área do PRG existente.

Assim, considera-se que a área do projeto apresenta visibilidade média a elevada, em resultado da sua posição geográfica à cota do nível do rio.

A análise da paisagem permite concluir que a maior parte da área de estudo apresenta sensibilidade visual média (58%), seguida de elevada (25%).



FIG. 8 – Passeio marginal de Vila Real de Santo António (a – vista para o PRG, a norte; b – vista para sul, desembocadura do Guadiana)

Quanto ao uso do solo verifica-se que a área de Projeto é coincidente com territórios artificializados e também de cariz natural. O primeiro caso refere-se à zona urbana do jardim, passeio e retenção marginal em enrocamento. A área natural refere-se ao plano de água adjacente à margem onde se prevê a instalação das estruturas flutuantes da ampliação do PRG.

No que respeita ao ordenamento do território verifica-se, no âmbito do Plano Diretor Municipal de VRSA (PDM) em vigor, que a área de implantação do Projeto, quanto à planta do Plano de Uso dos Solos, não apresenta qualquer classificação.

Relativamente à planta do Plano de Salvaguarda e Estrutura encontra-se assinalada a presença de canalização de descarga de águas pluviais na base da retenção marginal em enrocamento.

Por outro lado, identificam-se na área de interesse do Projeto as seguintes servidões administrativas e restrições de utilidade pública: Reserva Ecológica Nacional; Área de Jurisdição Portuária; Domínio Público Hídrico; Rede Natura 2000; e, a Zona Especial de Proteção do Núcleo Histórico Pombalino de VRSA.

O quadro socioeconómico do território onde se enquadra a área de Projeto, o concelho de VRSA, ilustra que, a nível da população, residiam 19 314 habitantes em 2023, cerca de mais 500 pessoas que no último censo da população, em 2021.

No concelho de VRSA os indicadores de educação revelam que em 2023 o concelho teve um desempenho ligeiramente inferior à média nacional, destacando-se pela positiva uma menor taxa de analfabetismo, enquanto pela negativa se destacam os indicadores relativos à “taxa bruta de pré-escolarização” e à “taxa de retenção e desistência no ensino básico regular”.

A distribuição da população pelos sectores de atividade em 2021, segundo o INE, mostra que o sector primário representava apenas 3,5%, o sector secundário representava 13,8% e o terciário 82,7%, classificando-se, este último, como o principal empregador no concelho.

O turismo assume importância relevante no concelho enquanto atividade económica. Em 2023 o número de dormidas superou 1 milhão, representando cerca de 65 milhões de euros em proveitos totais nos estabelecimentos de alojamento turístico.

Destaque ainda para a náutica desportiva e de recreio, atividades que têm beneficiado do forte empenho da Associação Naval do Guadiana (ANG), que gere o porto de recreio local, e oferece oportunidades de iniciação para jovens até aos 16 anos na modalidade de vela e promove modalidades como remo, windsurf, canoagem e a pesca desportiva.

No âmbito da saúde humana o concelho de VRSA é abrangido pela Unidade Local de Saúde do Algarve, destacando-se como unidade funcional, entre outras, a Unidade de Saúde Familiar Levante (CS Vila Real de Santo António).

Não estando ainda disponíveis dados estatísticos para a ULS Algarve, recentemente criada, recorreu-se aos dados da antiga unidade funcional: a ACeS Algarve III – Sotavento. Nesta ACeS as principais causas de morte correspondem a doenças do aparelho circulatório, tumores malignos, seguidas por doenças do foro respiratório.

Relativamente aos indicadores de saúde comparáveis, verifica-se que o concelho de VRSA ou a antiga ACeS III – Sotavento (conforme os dados disponíveis), apresentam indicadores mais desfavoráveis quando comparados com o continente e a região algarvia, com destaque para o n.º de médicos e de enfermeiros por mil habitantes, esperança de vida e taxa bruta de natalidade.

Do ponto de vista do património cultural verifica-se que na área de desenvolvimento do projeto não se regista Património Classificado ou em vias de classificação.

Todavia, foram identificados na área de incidência do Projeto diferentes tipos de materiais (cerâmicas, metais, madeiras, entre outros), que estão relacionados com as atividades económicas da zona ribeirinha de VRSA, mormente a indústria conserveira e a pesca.

Foi apenas encontrada uma estrutura composta de madeira e metal, que ocupa uma área de cerca de 2 m², e que justifica uma análise mais detalhada em fase posterior (FIG. 9).



FIG. 9 – Estrutura composta de madeira e metal identificada na área de estudo

4 - PRINCIPAIS IMPACTES NO AMBIENTE

A existência do Projeto não condiciona nem altera as características do clima local. Todavia, de forma indireta, a produção de gases com efeito de estufa – especificamente a produção de CO₂ associado à queima de hidrocarbonetos (gasóleo e gasolina), quer na fase obra quer na fase de exploração, contribuirá, ainda que a uma escala muito reduzida, a médio-longo prazo para as alterações climáticas a nível global, designadamente para o aquecimento geral da atmosfera.

No que respeita ao ambiente geológico o Projeto, envolvendo a dragagem de uma faixa junto à retenção marginal em enrocamento, originará uma alteração da morfologia do fundo estuarino, constituindo um impacto negativo e permanente, mas muito pouco importante face

ao reduzido volume e à vocação portuária da zona em que se insere. O impacto negativo no ambiente geológico manifesta-se apenas na fase de construção.

Na perspectiva dos recursos hídricos não se identificaram impactos dignos de registo, apenas se identifica como potencial impacto negativo, o eventual derrame acidental de substância contaminante, designadamente gasóleo, que, caso não seja de imediato recolhida, poderá afetar negativamente as águas do estuário. Tal eventual derrame acidental de gasóleo poderá ocorrer tanto na fase de construção como na fase de exploração.

A nível da hidrodinâmica não são esperados quaisquer impactos, tanto na fase de construção como na fase de exploração, uma vez que o Projeto não prevê a construção de estruturas que possam alterar ou interferir com o escoamento do rio Guadiana, as correntes de maré ou a agitação marítima.

Todavia, de forma indireta, é provável que durante a fase de exploração a hidrodinâmica local venha a ser responsável pelo progressivo e lento assoreamento da área dragada na fase de construção.

Quanto à qualidade da água é provável que durante a fase de construção, com a execução da dragagem, possa, local e temporariamente, assistir-se a alguma turvação da água com a suspensão de sedimentos.

Este impacto negativo ocorrerá também na fase de exploração sempre que seja necessário realizar dragagens de manutenção, mas envolvendo volumes significativamente menores.

Durante a fase de construção é esperada uma ligeira degradação da qualidade do ar em resultado da operação de veículos, embarcações e maquinaria com motores de combustão. Na fase de exploração são de esperar apenas emissões das embarcações na chegada e partida, assumindo reduzida importância.

Por outro lado, a qualidade dos sedimentos a dragar enquadrada nas classes 1 e 2, não faz prever qualquer risco de contaminação das águas, quer na fase de construção quer na fase de exploração.

Apesar de na fase de construção poderem estar em operação equipamentos motorizados, não se espera que tenha influência significativa sobre o ambiente sonoro, pois o nível de ruído diurno atual é relativamente elevado. É, no entanto, provável que possam registar-se pontualmente valores mais elevados dos níveis de ruído.

Na fase de exploração o ruído gerado pelo tráfego de embarcações será praticamente irrelevante.

No âmbito da biodiversidade não são esperados impactos negativos dignos de registo, apesar da área de Projeto estar abrangida pela Rede Natura 2000. Com efeito, a área de interesse do Projeto, em área portuária na frente urbana da cidade, não reúne condições para que se estabeleçam habitats de elevado interesse conservacionista.

De qualquer modo, na fase de construção são esperados alguns impactos negativos sobre o ecossistema aquático, ainda que pouco importantes. Na fase de exploração não são esperados impactos na biodiversidade na zona da ampliação do PRG.

A nível da paisagem será sentido algum desconforto visual durante a fase de construção devido à presença e funcionamento dos equipamentos de obra. Trata-se, no entanto, de um impacte temporário, cessando após a construção finalizada.

Na fase de exploração pode considerar-se, por um lado, um impacte positivo associado à valorização da área e do seu uso recreativo, compatível com a preservação dos valores paisagísticos. E, por outro, um impacte visual negativo inicial marcado pela presença dos novos elementos, mas que progressivamente se integrarão na imagem da paisagem.

Relativamente ao uso do solo assistir-se-á na fase de construção à artificialização do plano de água com a presença do porto de recreio. Apesar de esta alteração poder ser considerado um impacte negativo, assume reduzida importância uma vez que, sendo o porto de recreio constituído por equipamentos flutuantes, se trata de um impacte que pode facilmente ser revertido. Este impacte manter-se-á também na fase de exploração.

A nível do ordenamento do território verifica-se que o Projeto é compatível com os planos de ordenamento aplicáveis, e que promove o desenvolvimento e diversificação das atividades do turismo náutico e o lazer em concordância com a vocação deste território, pelo que o Projeto assume um impacte positivo a nível do ordenamento do território.

À componente sócioeconomia estão associados, de uma forma geral, impactos positivos. Na fase de construção com a criação de postos de trabalho e a dinamização da atividade económica nos sectores da restauração e do alojamento. E, na fase de exploração, a criação de cerca de duas dezenas de postos de trabalho no PRG, a promoção das atividades ligadas ao turismo em geral, bem como da atividade desportiva que a ANG fomenta, assumindo o Projeto um impacte positivo para a comunidade local.

No quadro da saúde humana espera-se, durante a fase de construção, uma ligeira degradação da qualidade ambiental, sentida localmente, associada à qualidade do ar e ambiente sonoro, mas que se considera muito pouco relevante e temporária.

Na fase de exploração, ao contribuir para a criação de emprego, e promoção da náutica desportiva e turística o Projeto afeta positivamente a economia e indiretamente a saúde humana, proporcionando melhores condições de vida, melhor alimentação, acesso a diferentes serviços e bem-estar social, aspetos que constituem impactos positivos importantes.

Há ainda a referir a fase de desativação do Projeto. Trata-se, no entanto, de algo que se perspetiva suceder apenas num horizonte relativamente longínquo.

Com o eventual desmantelamento das intervenções propostas agora realizar, é de admitir que possam ser gerados impactos semelhantes aos da fase de construção, mas, concluído o desmantelamento, atendendo ao tipo de projeto, poderão facilmente ser repostas as condições anteriores ao Projeto.

5 - MEDIDAS DE MITIGAÇÃO

Com vista a evitar ou atenuar os impactes negativos identificados, bem como reduzir riscos ambientais associados ao Projeto, é proposto um conjunto de medidas mitigadoras cuja implementação tem um carácter preventivo.

Entre as diversas **Medidas Mitigadoras** propostas destacam-se, pela sua importância, as seguintes:

- Em fase anterior ao início da obra -

- Realização de um reconhecimento mais detalhado sondando uma área imersa onde foi identificada uma estrutura composta por madeira e metal que importa conhecer a origem.

- Na fase de construção -

- Acompanhamento arqueológico durante a realização das dragagens e das escavações do lado terra.
- Realização da dragagem apenas durante a meia-vazante, podendo ser iniciada meia-hora antes da preia-mar, de modo a reduzir-se a reentrada de sedimentos no estuário e, assim, reduzir ao mínimo a perturbação do ecossistema estuarino.
- Utilização dos equipamentos de obra que originem o menor ruído possível.
- Assegurar em obra equipamentos em boas condições de funcionamento a fim de se minimizar a emissão de poluentes.
- Proceder à manutenção e revisão periódica de todas as máquinas, veículos e embarcações afetos à obra, de forma a manter as normais condições de funcionamento e assegurar a minimização de emissões poluentes.
- Assegurar em obra a separação dos resíduos produzidos de modo a permitir o encaminhamento diferenciado para operador de gestão de resíduos.
- Cumprir os horários estabelecidos no Regulamento Geral do Ruído, garantindo que as obras só decorram durante o período diurno (7h-20h).
- Criação de novas áreas ajardinadas/canteiros, no jardim público, para compensar a impermeabilização originada com a implantação dos edifícios de apoio à náutica.

- Na fase de exploração -

- Dever de atuação imediata sempre que ocorra qualquer derrame acidental de combustível ou óleo na área de Projeto, assegurando a contenção, recolha e encaminhamento para tratamento/destino final adequado das substâncias poluentes.
- Realizar regularmente manutenções preventivas de todos os equipamentos do PRG de forma a prolongar o seu tempo de vida útil e, assim, evitando que se tornem resíduos.

- Assegurar a gestão de resíduos, promovendo a deposição seletiva de resíduos e o seu encaminhamento para operador de gestão de resíduos autorizado.

6 - CONCLUSÕES

O Porto de Recreio do Guadiana (PRG), gerido pela Associação Naval do Guadiana (ANG), tem-se destacado como um polo de sucesso da náutica turística e desportiva.

A lotação esgotada do PRG desde há alguns anos, a realização de eventos de vela, canoagem e pesca desportiva, a formação náutica de jovens atletas, e a dinamização da atividade marítimo-turística, refletem a presença de uma importante comunidade nauta que acrescenta valor ao concelho de Vila Real de Santo António.

O PRG e as atividades náuticas associadas têm gerado um impacto económico positivo na região, contribuindo para a dinamização do turismo e da economia local.

Este cenário levou a ANG a planear ampliar o PRG aumentando a sua capacidade em cerca de 30% (mais 105 embarcações), mantendo a opção atual composta por equipamentos flutuantes, modulares, que se ajustam bem às condições naturais do local.

Está também prevista a construção de dois pequenos edifícios de apoio à náutica, visando melhorar os serviços prestados à comunidade nauta residente e visitante.

O PRG atualmente em atividade e a área proposta para ampliação situam-se na frente ribeirinha da cidade de VRSA em espaço sob jurisdição da Docapesca – Portos e Lotas, S.A., entidade que exerce a função de autoridade portuária

Ambientalmente a área de interesse do PRG é considerada relativamente tranquila, de horizonte largo, e insere-se na Zona Especial de Conservação Ria Formosa/Castro Marim.

A avaliação ambiental realizada permitiu constatar que será na fase de construção do Projeto que são esperados os principais impactes negativos, embora assumindo reduzida importância em todos os fatores ambientais, sendo na sua generalidade de incidência temporária.

Estes impactes estão associados às atividades de obra, envolvendo localmente a operação de dragagem, circulação de veículos e embarcações, cravação de estacas e o funcionamento de maquinaria diversa.

Mas na fase de construção são também esperados impactes positivos, essencialmente associados à criação de postos de trabalho e a alguma dinamização da atividade económica local.

Será, no entanto, na fase de exploração do Projeto que se revelam os principais impactes positivos, assumindo relevância importante.

Por um lado, cumpre os desígnios inscritos no Plano Regional de Ordenamento do Território (PROT) do Algarve no que respeita ao desenvolvimento de infraestruturas portuárias de apoio à náutica de recreio.

Por outro, merecem referência a criação direta de cerca de duas dezenas de postos de trabalho nas instalações do PRG, a melhoria das condições para a náutica turística e desportiva, bem como a dinamização da economia local, aspetos que se afiguram bastante positivos.

Naturalmente, a fase de exploração não está isenta de impactes negativos, no entanto, todos estes impactes são qualificados como pouco importantes e sem potencial para configurarem situações de desconforto.

Globalmente considera-se que os benefícios gerados pela ampliação do PRG superam claramente os impactes negativos. A melhoria das condições para prática de atividades náuticas e a criação de novas oportunidades de ligação ao estuário do Guadiana e ao mar, vêm fortalecer a vocação náutica da cidade de Vila Real de Santo António.