

XX CONGRESSO NACIONAL DA ORDEM DOS ENGENHEIROS

DIA 17 DE OUTUBRO DE 2014

SESSÃO PARALELA TÉCNICA

Mar e Litoral

Relator: Ana Cláudia Teodoro

RELATO

Início da sessão presidida pelo Eng. Carlos Mineiro Aires, presidente do conselho directivo da Região Sul. Nesta apresentação da temática da sessão e de todos os seus intervenientes, o Eng. Carlos Mineiro Aires salientou a importância do mar e o litoral sobre o ponto de vista da Engenharia.

Em seguida, o moderador da sessão, Eng. Francisco Taveira Pinto, faz uma breve síntese das apresentações que se irão seguir e justifica (motivo de doença) o facto de uma das apresentações prevista (Eng. José Alberto Gonçalves) não se realizar.

1 Intervenção: Eng. Manuela Matos – Vive Presidente da Agência Portuguesa do Ambiente, com o tema: "Os Planos de Ordenamento da Orla Costeira, problemas actuais e perspectivas futuras"

A Eng. Manuela Matos começou por introduzir o tema, evidenciando a grande procura e ocupação das áreas costeiras a que se tem assistido nos últimos anos, o que provoca grandes desequilíbrios. Continua, introduzindo os POOC (Planos de Ordenamento da Orla Costeira), instrumentos de gestão do território vocacionados para a orla costeira- em 1993, através do DL309/93. Actualmente estão em vigor 9 POOC. No entanto, esta divisão, embora administrativa, não é consensual. Estes planos foram elaborados por várias instituições, num trabalho conjunto. Os principais factores positivos dos POOC estão relacionados com a beneficiação dos espaços balneares e defesa do sistema dunar, requalificação dos ecossistemas costeiros e na análise na necessidade de implementação de obras de defesa costeira. Entre os factores negativos foram destacados a desadequação de algumas medidas, devido principalmente ao rápido recuo de alguns sectores da linha de costa e de algumas áreas de risco nem sempre serem definidas da forma mais correta, ou seja, falta de harmonização entre os várias estratégias/planos. As principais razões para justificar a desadequação destes planos estão relacionadas com o facto destes terem sido publicados há mais de 10 anos o que não é compatível com o avanço técnico e científico que se verificou deste então e também devido à publicação da lei da água que colocou em vigor outras directivas. Deste modo tornou-se necessário rever estes planos. Deste modo em 2012, através do DL159/2012, é regulamentada a elaboração e implementação dos POOC face às novas necessidades e especificidades da orla costeira. Este novo DL possibilita à APA, que é o organismo responsável pela execução dos POOC, a possibilidade de reavaliar os planos de praias. Estes planos são agora mais abrangentes, abrangendo a área de jurisdição marítima e mais área emersa.

A nova Lei de Bases da Política Pública de Solos, de Ordenamento do Território e de Urbanismo (LBPPSOTU) transfere para os Programas para a Orla Costeira (POC) as especificidades dos POOC. Neste momento estão elaborados 5 programas, cujos principais objetivos são: promover o desenvolvimento sustentável da zona costeira; valorizar e qualificar praias: salvaguardar ecossistemas; zelar pela segurança, etc.; implementar medidas para tentar contrariar a sazonalidade. Neste âmbito foram salientadas várias especificidades dos POC,

comparando-as com os POOC. Os principais desafios destes novos programas estão obviamente relacionados com o aumento da erosão costeira e as alterações climáticas. A título de exemplo foi referido o POOC/PP1 da Costa da Caparica.

2. Intervenção: Eng. Fernando Veloso Gomes – Prof. Catedrático da FEUP, com o tema: “Defesa da linha de Costa: que soluções?”

O Eng. Veloso Gomes começou por salientar que não existem soluções “chave na mão”. Tudo passa por um conjunto de acções que devem ser harmonizadas entre si de forma a tentar contrariar o processo de erosão.

Indicou algumas das principais atividades e funções dos ecossistemas costeiros: portos, zonas balneares, estruturas balneares, estações de tratamento de águas, pescas, etc. No caso das infraestruturas portuárias, salientou o facto de serem estruturas vitais para a economia do país, mas que exigem grandes intervenções.

Em seguida, reforçou a ideia da principal causa da erosão das praias ser o facto de existirem menos sedimentos disponíveis nesta zona devido a diferentes causas, como por exemplo, as dragagens, barragens, estruturas portuárias que interferem com a corrente de deriva litoral, etc., o que se traduz por um balanço sedimentar negativo. Neste âmbito deu vários exemplos de zonas costeiras sujeitas a graves problemas de erosão: Espinho, Furadouro, Paria de Pedrogão, etc. Referiu ainda que o último Inverno, que foi muito severo (período de retorno de cerca de 30/40 anos) contribuiu de forma decisiva para alguns dos fenómenos mais graves registados. A realidade é que existem vários aglomerados edificados em zonas de risco e existem limitações, sejam financeiras ou jurídicas que condicional a implementação dos POOC. Referiu ainda a importância de se continuar a investir na investigação (modelação física e numérica) para tentar prever cenários e que a importação de modelos de outros países, no norte da Europa são desadequados para Portugal, pois o regime energético em Portugal é muito superior: é necessário desenvolver modelos específicos para as nossas condições.

Em seguida foi mostrado um mapa com as estruturas de defesa costeira em Portugal continental que serviu de mote para introduzir quais as hipóteses de soluções alternativas a estas estruturas “pesadas”. Várias soluções foram apresentadas/discutidas: geossintéticos; reabilitação dunar; alimentação artificial; retirada de populações; criação de zonas tampão. Estas alternativas foram documentadas com exemplos de sucesso e insucesso da sua implementação em Portugal. Todas estas medidas devem ser implementadas de forma harmoniosa. Foi salientada a importância de medidas preventivas.

De seguida foi referida brevemente a Estratégia para o Mar 2013-2020. Para finalizar, foi abordado o tema dos mitos da erosão. Entre eles foi destacada a resolução em definitivo dos problemas das zonas costeiras: os modelos físicos e numéricos que tudo resolvem/explicam e de atribuir às alterações climáticas a causa da maioria dos problemas. A intervenção acabou com a mesma frase com que começou, com a referência a não existirem soluções “chave na mão” e que as intervenções mistas poderão ser as mais promissoras.

Seguiu-se um período de debate, onde foram colocadas questões ao Prof. Veloso Gomes sobre as dragagens e manutenção do canal do tejo. A esta questão respondeu o Prof. Veloso Gomes e a Eng. Teresa Sá Pereira. A segunda questão, também para o Eng. Veloso Gomes foi relacionada com a aplicabilidade do geossintéticos para a praia de Moledo. A terceira questão também para o Eng. Veloso Gomes foi relacionada com a existência ou não de um estudo para a zona costeira portuguesa sobre as intervenções a realizar, à qual o Eng. Veloso Gomes respondeu que existem vários estudos. Foi ainda proferida uma pergunta, também dirigida ao Eng. Veloso Gomes, sobre a experiência com geotubos na praia dos 3 Castelos. Por último, para a Eng. Manuela Matos e Eng. Veloso Gomes, foi feita uma pergunta relacionada com a retirada de grandes volumes de areias os principais estuários dos rios portugueses.

INTERVALO

3. Intervenção: Dra. Lídia Sequeira – Consultora Internacional e ex- presidente da APS, com o tema:” Política Portuária, perspectivas de desenvolvimento em Portugal”

A Dra. Lídia Sequeira iniciou a sua intervenção sublinhando o papel dos transportes marítimos na globalização e na abertura: a partir de 1990 a tendência mundial alterou-se, houve alargamento espacial dos centros de produção e a distribuição passou a ser feita por vários países. Deste modo, o comércio mundial cresce exponencialmente por via da globalização o que tem consequências óbvias no transporte marítimo.

Segue, referindo que o transporte marítimo é o motor de todos os sistemas de transportes de um país. Hoje em dia, quando comparado com 1990, há uma grande alteração nas principais rotas comerciais. Os grandes fluxos já não são exclusivamente Europa e EUA, mas sim Europa Asia e Asia EUA (nos dois sentidos). Prevê-se que 80% da produção de cada país seja consumida fora desse país, o que é um grande desafio para o transporte marítimo. Mesmo no cenário de recessão que Portugal tem estado nos últimos anos, o transporte marítimo cresceu. A nível mundial assiste-se ao crescimento das capacidades e dimensão dos porta- contentores. Ou seja, é necessário adaptar cais e fundos para estas novas especificações. O porto de Sines está já adaptado para estas imposições o que o coloca numa posição privilegiada a nível nacional. Em seguida foi evidenciada a importância de um país ter pelo menos um porto no clube dos Armadores (associações de empresas de transporte de carga: totalizam 16 armadores, divididos por 4 associações e totalizam 97% do volume de tráfego). O Porto de Sines foi o porto europeu escolhido pela plataforma 2M. No contexto actual, existem várias oportunidades para Portugal. A costa Portuguesa está presente nas principais rotas comerciais, o que se traduz por uma excelente oportunidade de negócio. Sines neste contexto é muito importante, pois passou a integrar a rota de logística internacional. Este aspecto traduziu-se também por uma importância crescente de Leixões, impulsionado por Sines. Foi referido em seguida, o novo desafio para as rotas Atlânticas, com o alargamento e pleno funcionamento do canal do Panamá. Esta apresentação finalizou referindo, mais uma vez, a importância dos portos na economia mundial: na Europa o porto que mais cresceu no último ano foi o de Sines. Teve um crescimento de 68%, que corresponde à maior taxa de crescimento a nível mundial. Deste modo é fundamental investir na parta ferroviária - é preciso criar corredores de transportes ferroviários. A situação ideal seria criar uma única plataforma logística de interligação de transporte marítimo+ferroviário+rodoviário.

4. Intervenção: Eng. Miguel Sequeira – Diretor geral dos Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos, com o tema:” Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos – Oportunidades para a Engenharia em Portugal”

Esta intervenção começou por evidenciar a importância da extensão da plataforma continental portuguesa (97% de Portugal é mar). Foi definido o principal objetivo da estrutura de missão para a extensão da plataforma continental portuguesa e referido que a definição de limite é jurídico e não geológico. Foi ainda referido que esta “extensão” irá dar a Portugal um conjunto de direitos e obrigações sobre o fundo do mar, mas que na “coluna de água” continuarão a estar em vigor as leis internacionais. Esta proposta foi submetida em 2009 e deverá ser avaliada no final de 2016/início de 2017. O trabalho da estrutura de missão para a extensão da plataforma continental portuguesa tem continuado desde então, em parceria com diferentes instituições e universidades.

Em seguida foi referida a grande diferença de escalas que existe entre a zona costeira (litoral) e o mar. Foi concluído que existe ainda um grande caminho a percorrer na prospecção a altas profundidades, pois as condições ambientais (climáticas, ondulação, etc.) são muito

adversas. Nesta perspectiva de exploração, foi referido e foi feita uma explicação sucinta do ROV usado pela estrutura de missão para a extensão da plataforma continental portuguesa. O tema em seguida voltou-se para a economia azul e o crescimento azul: enquadramento europeu e áreas e sectores estratégicos.

A intervenção terminou salientado o papel da Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos neste contexto.

Seguiu-se um período de debate. A primeira intervenção foi um tributo relacionada com a submissão da proposta para extensão da plataforma continental portuguesa e dirigida ao Eng. Miguel Sequeira. A segunda intervenção foi dirigida à Dra. Lídia Sequeira e foi relacionada com a operacionalidade do terminal de contentores do Barreiro.

Devido ao adiantado da hora (18:40), a sessão deu-se por terminada.