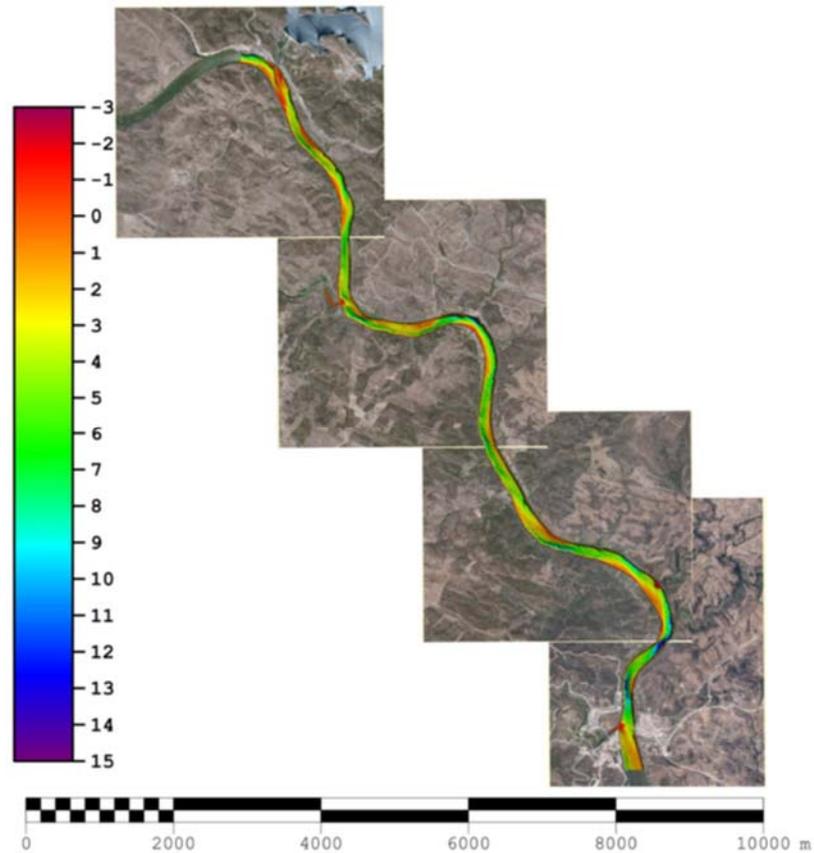


NAVEGAR O RIO GUADIANA DA FOZ ATÉ MÉRTOLA



MEMÓRIA DESCRITIVA

Elaboração do Projeto de Navegabilidade entre Pomarão e Mértola e
do Estudo de Impacte Ambiental

setembro de 2022

INTRODUÇÃO

O rio Guadiana foi uma das principais rotas de navegação do sul da Península, e por isso, desde o neolítico, foi lugar privilegiado para a fixação de populações. Entre 1858 e 1965, o rio permitiu o escoamento do minério proveniente das minas de São Domingos. Com o fim da exploração mineira, e cessando a navegação comercial regular, a navegabilidade do rio perdeu importância, tendo deixado de ser efetuada a manutenção do canal, ocorrendo assim ao longo dos anos sedimentação e alteração dos fundos.

Desde 2010, tem-se vindo a assistir a um aumento gradual do número de embarcações de recreio que navegam o rio e que acostam às escassas infraestruturas que, para efeito, existem ao longo do rio até ao Pomarão, ou que fundeiam no leito, por falta de locais de acostagem. O aumento da navegação no rio tem originado um relativo dinamismo em atividades de turismo e lazer com consequências positivas na pequena economia da região.

A DGRM levou a efeito um programa de desassoreamento e assinalamento marítimo do canal de navegação do Guadiana para melhorar substantivamente as condições de navegabilidade do troço internacional do rio entre a sua foz e o Pomarão, como resposta à crescente procura do rio para a náutica de recreio.

A melhoria das condições de navegabilidade do Guadiana deverá também ser acompanhada pela melhoria das escassas zonas acostáveis que apresentam sinais de degradação e que necessitam de requalificação para o melhor enquadramento paisagístico em harmonia com a grande beleza do rio Guadiana e das suas margens.

NAVEGABILIDADE NO TROÇO VRSA - POMARÃO

A navegabilidade do rio Guadiana entre VRSA e Pomarão, correspondente ao troço internacional do rio, foi implementada por autoridades Portuguesas e Espanholas com recurso ao Programa INTERREG Espanha-Portugal e contemplou a reposição das cotas de fundo, garantindo-se o mínimo de -2 ZH, e respetivo assinalamento marítimo do canal navegável, para navegação diurna e noturna, bem como melhorias em alguns cais acostáveis existentes ao longo das suas margens. A concretização deste projeto permitiu, por um lado, aumentar as condições de segurança à navegação, e por outro promover o desenvolvimento das atividades de turismo e lazer.

Para garantir os -2.0m (ZH) de cota mínima de fundo, os trabalhos de dragagem do canal foram executados com recurso à técnica de "*whater injection*". Esta técnica permitiu mobilizar os sedimentos de zonas pouco fundas para zonas contíguas, mais profundas, mantendo-se os sedimentos mobilizados dentro sistema.

Considerou-se como navio de projeto um navio com 70 m de comprimento, 12 m de boca e 1,80 m de calado para um canal navegável com largura mínima de 30 m.

NAVEGABILIDADE NO TROÇO POMARÃO - MÉRTOLA

A melhoria de condições de navegabilidade no troço Pomarão-Mértola deverá ter em conta os fortes constrangimentos ambientais que derivam da necessidade de conservar a biodiversidade dos sistemas ripícolas e dulçaquícolas do rio Guadiana e que integram a REDE NATURA 2000 e o Parque Natural do Vale do Guadiana.

Este troço de rio inscreve-se totalmente em território português e apresenta características fisiográficas bem distintas das que ocorrem no troço internacional. Como efeito, aqui o curso do rio apresenta uma sinuosidade vincada, um leito mais estreito e fundos rochosos que a pouca profundidade podem mesmo ser aflorantes. Esta fisiografia coloca maiores desafios à navegabilidade, obrigando a que se estudem alternativas ao navio de projeto que foi referência para o troço internacional.

Assim, ponderam-se três hipóteses como soluções alternativas para o projeto de navegabilidade neste troço de rio:

- i. Navio de projeto com 70 m de comprimento, 12 m de boca e 1,80 m de calado para um canal navegável com largura mínima de 30 m (em continuidade com o troço de canal navegável já implementado);
- ii. Navio de projeto com 40 m de comprimento, 8 m de boca e 1,20 m de calado para um canal navegável com largura mínima de 25 m;
- iii. Navio de projeto com 40 m de comprimento, 8 m de boca e 1,20 m de calado para um canal navegável com largura mínima de 20 m

Qualquer uma das hipóteses implica o desmonte de rocha, cujas soluções serão mais ou menos intrusivas consoante a natureza e dimensão dos afloramentos rochosos. Claro está que o desmonte de rocha provoca impactes ambientais, por ventura mais negativos, que importa estudar e avaliar para efeitos de escolha de alternativas.

“NAVEGAR O GUADIANA” - UMA MARCA E UM PRODUTO A DESENVOLVER.

A navegabilidade do rio Guadiana é um fator fundamental para o desenvolvimento económico e social das populações que vivem nas margens do rio, que estimula, do lado português, a coesão territorial entre Vila Real de Santo António e Mértola e, do lado espanhol, a coesão entre Ayamonte e San Lucar do Guadiana.

A criação da marca “Navegar o Guadiana” será um importante vetor para a promoção turística e cooperação transfronteiriça das regiões raianas luso-espanholas das antigas taifas do al-Andalus, onde Mértola, pelo seu imenso e valioso património histórico-cultural, será um importante polo catalisador de desenvolvimento da marca turística que se quer promover: “Navegar o Guadiana”.