

PARTE A

CARACTERIZAÇÃO

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO	4
2. RECURSOS NATURAIS.....	6
2.1 PAISAGEM.....	7
2.2 RECURSOS HIDROGEOLÓGICOS – AQUÍFEROS.....	10
2.3 CONSERVAÇÃO DA NATUREZA	13
2.3.1 REDE NATURA 2000	13
2.3.2 REN –RESERVA ECOLÓGICA NACIONAL	16
2.3.3 EEU - ESTRUTURA ECOLÓGICA MUNICIPAL.....	16
2.3.3.1 EEU – ESTRUTURA ECOLÓGICA DA CIDADE	17
3. IMPACTES AMBIENTAIS DAS INFRAESTRUTURAS PREVISTAS.....	18
3.1 AEROPORTO DE BEJA (AE).....	18
3.1.1 LOCALIZAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE IMPLANTAÇÃO DO AE18	
3.1.2 JUSTIFICAÇÃO DO EMPREENDIMENTO - AEROPORTO DE BEJA	19
3.1.3 REDE DE DRENAGEM	20
3.1.4 IMPACTES AMBIENTAIS ASSOCIADOS À A.E.	23
3.1.4.1 IMPACTES POSITIVOS	23
3.1.4.2 IMPACTES NEGATIVOS	23
3.1.4.3 MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO E VALORIZAÇÃO DOS IMPACTES AMBIENTAIS	25
3.2 ITINERÁRIO PRINCIPAL N°8 (IP8).....	27
3.2.1 IP 8 – SANTIAGO DO CACÉM –BEJA E IP2 VARIANTE NASCENTE DE BEJA28	
3.2.2 IP 8 :BEJA – VILA VERDE DE FICALHO (SUBLANÇO BALEIZÃO – VILA VERDE DE FICALHO)	28

3.2.2.1 JUSTIFICAÇÃO DA CONSTRUÇÃO DO IP8(SUBLANÇO BALEIZÃO – VILA VERDE DE FICALHO).....	28
3.2.2.2 IMPACTES AMBIENTAIS ASSOCIADOS À CONSTRUÇÃO E EXPLORAÇÃO DO IP8 (SUBLANÇO BALEIZÃO – V.V. DE FICALHO)	29
4. CONCLUSÕES	31

1. INTRODUÇÃO

A caracterização das componentes biofísicas do concelho de Beja será neste relatório orientada pelos referenciais definidos e aprovados no documento de “Fundamentação para a Revisão do Plano Director Municipal de Beja”.

Estabelecidos os objectivos gerais conducentes à revisão deste documento, direccionaram-se os estudos de caracterização biofísica para objectivos específicos, identificados pela equipa coordenadora da revisão deste plano.

Consideraram-se os seguintes objectivos genéricos:

- Promover o ordenamento e qualificação do espaço urbano.
- Promover o ordenamento sustentável do espaço rural
- Potenciar o aproveitamento do Empreendimento de Fins Múltiplos do Alqueva (EFMA).
- Promover o desenvolvimento da fileira aeroportuária
- Revitalizar a base económica da cidade
- Alargar a estrutura do ensino superior

No âmbito da caracterização ambiental e paisagística definiram-se como objectivos específicos de análise o impacte da implementação de infraestruturas que serão desenvolvidas num futuro próximo, ou seja durante o período de vigência do Plano Director Municipal agora em fase de revisão, nomeadamente:

- Construção do aeroporto civil de Beja
- IP8 – Santiago do Cacém – Nó de São Brissos; IP2 (variantes nascente a Beja) e sub-lanço Baleizão Vila Verde de Ficalho

Relativamente às infraestruturas rodoviárias, apenas serão analisados os troços cujo estudo de Impacto ambiental (EIA) se encontra aprovado. Para as soluções alternativas aos troços não aprovados, ainda se encontram em estudo os espaços canal e os respectivos EIA, não havendo nesta data dados disponíveis para analisar e integrar as soluções preconizadas na proposta de ordenamento a desenvolver.

Para além da análise de impactes ambientais das infraestruturas previstas para o Concelho de Beja, este relatório integrará ainda uma caracterização e resumo das orientações de gestão para os espaços naturais classificados - Zonas de Protecção Especial (ZPE) e sítios da Rede Natura 2000. (Anexo I)

Relativamente à estrutura ecológica serão apresentados os critérios base de delimitação da rede fundamental (estrutura ecológica municipal) e específica da cidade de Beja (estrutura ecológica urbana).

Serviram ainda de base os estudos efectuados na elaboração do PDM em vigor, nomeadamente o relatório 5 (solo, sub-solo e recursos hídricos) e 8 (Zonamento do território municipal) da fase de Estudo Prévio do mesmo. Esta informação de base foi alargada com estudos específicos, mais recentes, como os estudos de caracterização dos Planos de Bacias Hidrográficas (Sado e Guadiana) e Plano de Ordenamento da Albufeira do Roxo, que se encontram publicados.

Ainda no âmbito da revisão da Reserva Ecológica Nacional, foi pedida a colaboração do INETI (2006) para elaborar os estudos hidrogeológicos e de vulnerabilidade do sistema aquífero – (Gabros de Beja) à poluição.

2. RECURSOS NATURAIS

A conservação do solo e da água constitui uma problemática que deve ser encarada em conjunto conforme apontam os vários estudos e planos realizados recentemente.

O desenvolvimento das zonas rurais face à evolução das actividades agrícolas como base económica tenderá para “uma certa intensificação agrícola, com acréscimos nos sistemas de mecanização, redução de mão-de-obra e eventuais impactes na uniformização da paisagem rural”¹ em solos de maior aptidão agrícola, nomeadamente os solos de capacidade A e B.

“Noutras zonas, poder-se-á assistir a processos de diversificação da base económica, através do desenvolvimento de actividades alternativas e complementares, como a florestação e o turismo rural, baseados na valorização das condições ambientais e paisagísticas”¹

Outros tipos de evolução poderão ocorrer correspondendo a “situações de extensificação e marginalização, através da redução da actividade agro-silvo-pastoril, ou eventualmente pelo abandono da terra e dessas actividades”.¹

O ordenamento do espaço rural deverá caminhar no sentido da diversificação de formas de uso atribuindo-se funções específicas que conduzam à manutenção dos recursos naturais e à salvaguarda e valorização da paisagem enquanto recurso, integrando as suas componentes biofísicas e culturais resultantes das intervenções humanas ao longo do tempo.

¹ DGOTDU (2004) Desertificação em Portugal: Incidência no Ordenamento do Território e no Desenvolvimento Urbano, Vol. II Direcção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano, Lisboa, pag.73.

2.1 PAISAGEM

Portugal assinou em Florença a 20 de Outubro de 2000 a Convenção Europeia da Paisagem, passando a Decreto n.º4/2005 de 14 de Fevereiro, e comprometendo-se desta forma o Estado Português a adoptar as medidas gerais expressas no artigo 5.º do referido decreto, nomeadamente:

“ a) *Reconhecer juridicamente a paisagem como uma componente essencial do ambiente humano, uma expressão da diversidade do seu património comum cultural, natural e base da sua identidade.*

b) *Estabelecer e aplicar políticas da paisagem visando a protecção., a gestão e o ordenamento da paisagem através da adopção das medidas específicas estabelecidas no artigo 6.º.*

c) *Estabelecer procedimentos para a participação do público, das autoridades locais e das autoridades regionais e de outros intervenientes interessados na definição e implementação de políticas da paisagem (...).*

d) *Integrar a paisagem nas suas políticas de ordenamento do território e de urbanismo, e nas suas políticas cultural, ambiental, agrícola, social e económica, bem como em quaisquer outras políticas com eventual impacte directo ou indirecto na paisagem.”*

A região de Beja apresenta-se como uma unidade paisagística com forte carácter e valor cénico. De forma muito simplificada podem definir-se duas unidades com maior expressão. Esta diferenciação está intimamente relacionada com a capacidade produtiva dos solos, originando uma unidade territorial envolvente da cidade de Beja, ocupando a zona central e setentrional do concelho, onde predominam solos evoluídos, apresentando forte identidade, marcada por horizontes largos, grandes planícies e um quase inexistente coberto arbóreo e arbustivo. Esta unidade contrasta com a paisagem que caracteriza a zona sul e vale do Guadiana, de relevo mais acentuado, correspondendo a zonas de solos menos evoluídos, xistosos e com baixa aptidão agrícola (Solos de capacidade D e E). O coberto arbóreo e arbustivo ocupa vastas áreas, formando montados mais ou menos densos, áreas florestadas

com espécies não autóctones e vales encaixados com ribeiras bem marcadas por galerias ripícolas.

O povoamento assume expressão semelhante em ambas as formas de paisagem, constituindo núcleos de pequena dimensão e “montes” isolados, dispersos pelo território, designadamente; assentos de lavoura.

A diversificação de novas actividades geradoras de emprego, baseadas na biodiversidade e na paisagem, como o turismo da natureza e as actividades de animação que lhes estão associadas, devem ser promovidas, podendo ser apoiadas por fundos comunitário, de acordo com as orientações expressas no Esquema de Desenvolvimento do Espaço Comunitário (EDEC).

“No EDEC recomendam-se, entre outras, as seguintes medidas para a gestão criativa das paisagens culturais, que importa considerar no quadro do desenvolvimento do turismo:

Pela sua especificidade as paisagens culturais contribuem para a identidade local e regional e reflectem a história e as interacções do homem com a natureza. Representam consequentemente um valor considerável, por exemplo, como atracções turísticas. O tipo e o modo das explorações agrícolas são amiúde factores decisivos para prevenir a destruição das paisagens culturais;

Pode constituir um risco de perda de biodiversidade a evolução constante de numerosas paisagens europeias, pelo que devem ser protegidas enquanto exemplos únicos, assim como alguns elementos típicos de paisagens antigas e de caminhos históricos que atravessam diferentes países;

Num grande número de casos a reabilitação ou o ordenamento criativo das paisagens são mais importantes que a preservação da situação actual. Um número considerável de regiões europeias requer uma política paisagística individualizada e criativa, que contribua para a criação ou reabilitação de paisagens atraentes;

Em certos casos a degradação das paisagens deve-se a uma intervenção humana insuficiente, como, entre outros, nas situações de abandono de explorações agrícolas em zonas ameaçadas. A promoção de métodos tradicionais de gestão paisagística, o desenvolvimento do turismo e a reflorestação podem representar alternativas ao estado de abandono integral das culturas.

Quanto a estas estratégias é importante sublinhar algumas opções políticas do EDEC:

“Preservação e desenvolvimento criativo das paisagens culturais de grande valor histórico, cultural, estético ou ecológico;

Valorização das paisagens culturais no quadro de estratégias integradas de desenvolvimento espacial;

Melhoria da coordenação de medidas de desenvolvimento que afectam as paisagens;

Reabilitação criativa das paisagens que sofreram intervenção humana, incluindo as medidas de reposição em cultivo.

Destacamos ainda os seguintes diplomas legais:

- Resolução do Conselho de Ministros n.º 127/97, de 30 de Julho, que cria um Programa de Incremento do Turismo Cultural, que prepare, lance e faça a gestão de circuitos turístico-culturais no espaço nacional.
- Resolução do Conselho de Ministros n.º 112/98, de 25 de Agosto, que estabelece a criação do Programa Nacional de Turismo da Natureza.
- Despacho Normativo n.º 35/98, de 28 de Maio, que estabelece o regime dos projectos integrados turísticos estruturantes de base regional. “2

Numa perspectiva de gestão dos recursos naturais, suporte do equilíbrio ecológico e paisagístico, são estabelecidas orientações para a conservação dos solos, recursos hidrogeológicos, e áreas de conservação da natureza, que se encontram dispersas em diversos estudos. Neste relatório são apresentadas as principais orientações relativas à protecção dos recursos hidrogeológicos subterrâneos e áreas naturais classificadas que informarão a proposta de ordenamento a desenvolver em fase posterior da revisão do PDM de Beja.

2.2 RECURSOS HIDROGEOLÓGICOS – AQUÍFEROS

O território administrativo do Concelho de Beja divide-se entre duas bacias hidrográficas - Guadiana e Sado. Dada a importância estratégica para o desenvolvimento sustentado da manutenção dos sistemas hídricos considera-se esta componente determinante na gestão futura deste território.

O concelho de Beja é relativamente pobre em recursos hídricos de superfície, tendo apenas duas linhas de água com curso permanente - Guadiana e Cobres. Existem contudo outras linhas de água com alguma importância embora com regime temporário: - Ribeiras de Odearce, da Figueira, da Cardeira, da Lapa, Louriçais, Terges e Chaminé. A caracterização dos recursos hídricos de superfície foi desenvolvida no âmbito dos estudos agronómicos para o concelho, pelo que a presente caracterização incidirá sobre os recursos subterrâneos (aquíferos), embora a gestão dos recursos hídricos não possa dissociar os sistemas subterrâneos e de superfície.

Relativamente aos recursos aquíferos pode-se considerar o concelho de Beja como território de importância estratégica tanto na recarga do aquífero dos Gabros de Beja, como na sustentabilidade do mesmo, face às alterações das actividades previstas num futuro próximo. Neste sentido, os estudos levados a cabo no âmbito do Projecto ERHSA, constituem informação essencial para o ordenamento do território do concelho de Beja.

O desenvolvimento dos perímetros de rega projectados para a região, embora com horizontes de execução que nalguns casos ultrapassam o tempo de vigência do PDM agora em revisão, será um motor de desenvolvimento e uma oportunidade de ordenar o espaço rural numa perspectiva que integre a rentabilidade económica dos sistemas agrícolas e a conservação dos sistemas naturais.

O projecto ERHSA indica os seguintes princípios gerais de gestão e ordenamento dos recursos hídricos em regiões semi-áridas como o Alentejo:

“Subsidiariedade Em áreas onde as origens subterrâneas do abastecimento sejam suficientes para atingir níveis satisfatórios de atendimento, em quantidade e qualidade, serão privilegiadas estas origens.” (...)3

“Complementaridade Nas situações de escassez de recursos hídricos, haverá que encarar a utilização conjunta de origens superficiais e subterrâneas, e mesmo o reforço das origens superficiais a partir das subterrâneas.”(...)

“Recurso estratégico – Nos aglomerados populacionais que já são abastecidos a partir de origens superficiais, deverá ser projectado, na medida do possível, um sistema de captação e adução de água de origem subterrânea, susceptível de constituir uma alternativa perante acidentes de poluição nas origens de superfície. Também em períodos de seca plurianuais, este recurso estratégico assumirá um papel complementar, em relação às origens superficiais.”(...)

“Racionalidade - A adopção de soluções de abastecimento, superficiais, subterrâneas ou mistas deve assentar no princípio de racionalidade. (...) Face aos elevados volumes de perdas nas redes de adução e distribuição é importante realizar um esforço de melhoramento dos sistemas de adução de forma a diminuir drasticamente as perdas e estabelecer mecanismos de contagem de consumos de águas subterrâneas, nomeadamente na parte dos usos agrícolas (programa de recolha de informação sobre origem, consumos, áreas data e tipo de cultura dos regadios)” (...)

“Protecção dos aquíferos A protecção dos recursos hídricos de subterrâneos deve atender à lentidão com que estes sistemas hídricos geralmente respondem, quer às agressões quer às medidas correctivas e/ou regeneração, importando considerar a análise de impactes a médio e longo prazo, nomeadamente na própria qualidade da água superficial.”3

A implementação de medidas de protecção das captações, definindo a natureza das actividades possíveis com base na delimitação de zonas de defesa sanitária (protecção próxima, intermédia e alargada) deverá ser reflectida na proposta de ordenamento deste PDM.

3 PARALTA, EDUARDO, 2000. Relatório Técnico Erhsa – Sistema Aquífero Dos “Gabros De Beja”-Região Ocidental De Beja, IGM, LISBOA. PAG. 1.95-1.97

De forma sintética os estudo ERHSA, refere que nas condições actuais de consumo (5000 a 6000 m³/dia) os recursos aquíferos subterrâneos podem assegurar o abastecimento durante todo o ano com eventual quebra de produtividade em período estival.

O principal constrangimento à utilização para consumo humano consiste na dureza da água e nos elevados teores de nitratos que frequentemente ultrapassam os limites estabelecidos por lei.

Como medida de gestão e planeamento dever-se-ia reabilitar as captações existentes e a sua automatização, permitindo responder-se desta forma a abastecimentos em períodos de seca ou quando as reservas de superfície se revelam insuficientes.

2.3 CONSERVAÇÃO DA NATUREZA

Os valores naturais desta região estão estreitamente ligados ao rio Guadiana e a ribeiras afluentes. Esta região apresenta um importante número de endemismos e comunidades biológicas com interesse nacional e comunitário. A diversidade de espécies e habitats deu lugar à classificação de uma área com 69600 Ha que constitui o Parque Natural do Vale do Guadiana (PNVG). O Parque desenvolve-se entre vários concelhos do Baixo Alentejo, entre eles Beja correspondendo na totalidade a 4% da área do concelho, que importa agora caracterizar.

No ponto 2.3.1 são caracterizados os habitats que integram sítios da rede natura 2000 e Zonas de Protecção Especial respectivamente, indicando-se para cada uma das situações os princípios de gestão a considerar na proposta de ordenamento para o Concelho de Beja.

Para além das áreas classificadas, considerou-se essencial propor uma nova delimitação da Reserva Ecológica Nacional para o concelho, orientada por informação mais detalhada que à data do PDM agora em vigor não se encontrava disponível. A proposta de revisão da REN reflecte as disposições legais do Decreto-Lei nº 166/2008 de 22 de Agosto.

2.3.1 REDE NATURA 2000

O plano Sectorial para a Rede Natura 2000 (PSRN2000) constitui um instrumento legal de gestão territorial de concretização da política nacional de conservação da diversidade biológica, visando a salvaguarda e valorização das ZPE's e dos Sítios do território continental, bem como a manutenção de espécies e *habitats* num estado de conservação favorável.

Aplica-se à Administração Pública, não vinculando directamente os particulares, pelo que as suas orientações estratégicas e normas programáticas vinculam a actuação da Administração central e local.

Os objectivos do PSRN 2000 são:

“Estabelecer um conjunto de orientações estratégicas para a gestão do território das ZPE e Sítios considerando os valores naturais que nele ocorrem, com vista a garantir a sua conservação a médio e longo prazo”;

“Estabelecer o regime de salvaguarda dos recursos e valores naturais das ZPE e Sítios, orientando a uma macro-escala a fixação dos usos e o regime de gestão compatíveis com a utilização sustentável do território a efectuar, posteriormente, através da inserção das normas e orientações nos instrumentos de gestão territorial que vinculam directamente os particulares (Planos municipais e planos espécies de ordenamento do território);”

“Representar cartograficamente, em função dos dados disponíveis, a distribuição dos habitats naturais e semi-naturais e das espécies da flora e da fauna, presentes nos Sítios e ZPE”;

“Estabelecer directrizes para o zonamento das áreas em função das respectivas características e prioridades de conservação, a definir nos planos de ordenamento que vinculam as entidades privadas, nos quais deverão ser fixados e zonados os usos do território e os regimes de gestão, com vista à utilização sustentável do território”;

“Definir as medidas que garantam a valorização e a manutenção num estado de conservação favorável dos habitats a proteger”;

“Fornecer orientações sobre a inserção (a efectuar no prazo máximo de seis anos) em plano municipal ou especial de ordenamento do território das medidas e restrições mencionadas nas alíneas anteriores, na medida em que são estes os planos vinculativos dos particulares”;

“Definir para cada Sítio e ZPE, os projectos a sujeitar a avaliação de impacte ambiental ou análise de incidências ambientais”.

O concelho de Beja integra parcialmente o território de um Sítio e três ZPE.

O limite nascente do concelho, definido pelo Rio Guadiana integra o Sítio do Guadiana - PTCON0036 –Guadiana. ([Anexo I-a](#)).

As ZPE com incidência territorial no concelho de Beja são:

PTZPE 0047 Vale do Guadiana ([Anexo I-b](#))

PTZPE 0046 – Castro Verde ([Anexo I-c](#))

ZPE de Cuba, esta última corresponde a proposta recente de classificação no âmbito da Directiva Aves, encontrando-se à data de elaboração deste relatório em fase de auscultação de entidades públicas. A recente introdução desta zona na Rede Natura 2000, não permitiu à data de elaboração deste relatório a introdução da ficha de caracterização e orientações de gestão deste espaço. No entanto julga-se que durante a elaboração deste trabalho deverá ser disponibilizada a referida informação de forma a integrar a proposta de ordenamento. Conta-se com a colaboração do ICN, para a atempada disponibilização da informação necessária.

No Volume III do PSRN 2000 encontra-se sistematizada a informação relativa aos Sítios e ZPE, que para além de fichas descritivas, englobam a caracterização de cada área. As fichas incluem referência aos principais factores de ameaça à conservação dos valores naturais naquelas áreas, identificando as orientações de gestão que correspondem às principais ameaças e necessidades ecológicas que originaram a classificação.

A caracterização destas áreas nucleares para a conservação da natureza, apresenta-se em anexo a este relatório (Anexos I- a,b,c). As fichas que se anexam são da responsabilidade do ICN e incluem a caracterização e orientações de gestão de cada área ficando assim completa a informação constante nas mesmas.

A recente introdução da ZPE de Cuba na Rede Natura 2000, não permitiu à data de elaboração deste relatório a introdução da ficha de caracterização e orientações de gestão deste espaço. No entanto julga-se que durante a elaboração deste trabalho deverá ser disponibilizada a referida informação de forma a integrar a proposta de ordenamento. Conta-se com a colaboração do ICN, para a atempada disponibilização da informação necessária.

2.3.2 REN –RESERVA ECOLÓGICA NACIONAL

A carta de delimitação da REN para o concelho de Beja, em vigor, data de Junho de 1998. A revisão do PDM deverá reflectir as disposições legais do novo diploma (Dec-Lei 166/2008 de 22 de Agosto. A revisão do PDM em curso prevê a revisão da REN, ajustando-a de acordo com informação e novas abordagem baseadas em estudos actualizados, integrando as alterações de uso do solo previstas, bem como as que ocorreram deste a elaboração da carta em vigor, tanto no espaço rural como em áreas de expansão urbana, de acordo com os planos estratégicos de desenvolvimento elaborados para o Concelho de Beja.

Relativamente ao diploma legal a aplicar na revisão da REN, foi consultada a CCDR-A pedindo-se esclarecimentos à CCDRA sobre metodologias a aplicar na nova delimitação. Informou esta entidade que “enquanto não estiverem disponíveis as orientações resultantes dos níveis estratégico e operacional” artº5 do referido diploma a delimitação segue o procedimento estabelecido no artº 3º do DL 93/90 de 19 de Março.

Por esta razão a proposta de delimitação seguiu as orientações do referido diploma.

Como dado complementar pode-se consultar a [Proposta de Alteração da REN](#), onde são desenvolvidos os critérios de delimitação da REN proposta.

2.3.3 EEU - ESTRUTURA ECOLÓGICA MUNICIPAL

A carta da Estrutura Ecológica Municipal de Beja, complementa as Plantas de Ordenamento e Condicionantes, explicitando os sistemas de suporte da sustentabilidade ambiental do concelho. Pretende-se agilizar a leitura dos sistemas naturais fundamentais, constituindo uma base de apoio a decisões de gestão territorial.

As indicações constantes nesta carta pretendem dar resposta ao disposto no Decreto-Lei nº380/99 de 22 de Setembro, nomeadamente nos seus artigos 12º, 14º, 69º,70º e 85º.

A carta de Estrutura Ecológica Municipal de Beja inclui distintas ocorrências indicando-se para cada uma os critérios de delimitação espacial, o seu significado ecológico, e sempre

que possível orientações para a sua gestão futura. Esta informação encontra-se no capítulo II-3 do Módulo II- Conteúdo Complementar do Plano.

2.3.3.1 EEU – ESTRUTURA ECOLÓGICA DA CIDADE

“Com a Estrutura Ecológica Urbana pretende-se criar um «*continuum naturale*» integrado no espaço urbano, tal como foi consagrado na Lei de Bases do Ambiente, de modo a dotar a cidade, por forma homogénea, de um sistema constituído por diferentes biótopos e por corredores que os interliguem, representados, quer por ocorrências naturais, quer por espaços existentes ou criados para o efeito, que sirvam de suporte à vida silvestre.”⁴

No território em causa apenas a cidade de Beja, apresenta uma dimensão e uma perspectiva de expansão que leva a considerar a necessidade de introduzir normas reguladoras específicas de manutenção de espaços que garantam o princípio acima enunciado.

Relativamente aos aglomerados urbanos do concelho, com pequenas dimensões, a delimitação desta estrutura não faria sentido. Em todo o caso, tendo-se verificado em 1998 uma situação de cheias em vários aglomerados, foram cartografadas todas as situações onde se deu esta ocorrência, estando neste momento em estudo possíveis alterações de expansões permitidas e formas de ocupação no sentido de repor os sistemas de drenagem natural.

Relativamente à cidade de Beja a definição da estrutura ecológica permitirá acautelar a preservação de sistemas ecológicos existentes e orientar o desenvolvimento e expansão urbana dentro de parâmetros de garantia de sustentabilidade dos sistemas naturais (bióticos e abióticos) e culturais.

A identificação e caracterização da Estrutura Ecológica da Cidade são desenvolvidas em documento próprio.

4 MAGALHÃES, M. RAPOSO , (2001), A ARQUITECTURA PAISAGISTA - MORFOLOGIA E COMPLEXIDADE, ED. ESTAMPA, LISBOA

3. IMPACTES AMBIENTAIS DAS INFRAESTRUTURAS PREVISTAS

3.1 AEROPORTO DE BEJA (AE)

3.1.1 LOCALIZAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE IMPLANTAÇÃO DO AE

O futuro Aeroporto de Beja irá localizar-se nos terrenos adjacentes à Base Aérea nº 11 da Força Aérea Portuguesa, mais precisamente a Sw da pista principal, próximo de S. Brissos e dos montes da Qta. da Amarra da Torre, da Qta. da Torre e do Bolor. O principal acesso ao aeroporto é feito pela EM528-2 que liga Beja, S. Brissos e Trigaches.

A sua proximidade à Base Aérea fará com que este equipamento tenha uma utilização mista (militar e civil). Ambas compartilharão a pista, o caminho de circulação paralelo e os caminhos de ligação entre os mesmos. O controlo operacional do aeroporto será competência das autoridades militares.

A área situada a Este da pista continuará a ser ocupada pela Base Aérea e é do lado Oeste que se vão desenvolver as novas instalações destinadas à utilização civil. Estas instalações irão implantar-se numa área abrangida pela zona de protecção da Base Aérea que envolve todo o perímetro da Base, numa largura de 3 km.

As áreas a afectar ao futuro Aeroporto de Beja integram uma área total de intervenção de 111 Ha, onde se irá desenvolver a construção de diversas estruturas de operação e apoio à exploração do aeroporto.

A zona de implantação do aeroporto localiza-se na proximidade da cidade de Beja, em zona plana. Relativamente aos recursos hídricos subterrâneos, o aeroporto irá situar-se numa área muito próxima (cerca de 500 m) do aquífero dos Gabros de Beja. É de referir ainda que estes aquíferos suportam ainda vários sistemas de abastecimento público, nomeadamente de Serpa e Ferreira do Alentejo, funcionando também como reserva para o concelho de Beja, além de abastecer muitos privados. Os solos afectos a esta ocupação pertencem a classes de capacidade máxima (solos A e B), designados “Barros de Beja”.

A zona em estudo insere-se entre duas grandes bacias hidrográficas: a do Guadiana e a do Sado. Pela sua proximidade à Base Aérea e também pela sua dimensão destacam-se a ribeira do Pisão ou do Álamo (afluente do rio Sado) e a ribeira de Odearça (afluente do Guadiana) e seus afluentes (barranco do Azinhal, barranco das Taipas e ribeira do Mata Frades).

Para avaliar a qualidade das águas superficiais recorreu-se a uma campanha de amostragem, feita em 2003, para a qual foram escolhidos três locais de amostragem:

- Ribeira de Álamos (barranco das Fontes dos Cântaros);
- Duas lagoas;
- Barranco do Azinhal.

A partir dos resultados obtidos nesta campanha concluiu-se que na Ribeira de Álamos (barranco das Fontes dos Cântaros), numa das lagoas e no Barranco do Azinhal a qualidade da água era imprópria para consumo humano.

O coberto vegetal da área a afectar por este projecto, bem como da sua envolvente, apresenta características típicas da planície do Baixo Alentejo (culturas cerealíferas de sequeiro e montados esparsos), actualmente já um pouco modificadas pela acção humana com a introdução de culturas de regadio, sobretudo do girassol mas também algumas hortícolas, e olival.

No que respeita à qualidade do ar, a principal fonte de emissão de poluentes é a já existente Base Aérea nº 11. Contudo, verificou-se que os valores encontrados para os principais poluentes atmosféricos são inferiores aos limites legais, em especial no que concerne aos índices esperados de monóxido de carbono.

3.1.2 JUSTIFICAÇÃO DO EMPREENDIMENTO - AEROPORTO DE BEJA

O aeroporto de Beja a par com o Empreendimento Fins Múltiplos de Alqueva e o Porto de Sines, o aeroporto de Beja poderá ser um “motor” para o desenvolvimento económico de toda a região do Alentejo, sustentando entre outras coisas, a atracção e crescimento populacional, contribuindo para travar o actual processo de desertificação, para promover a oferta de emprego e diminuir os índices de desemprego, o que se irá traduzir num¹⁹

aumento dos rendimentos das famílias e, consequentemente, na melhoria da qualidade de vida da população.

O Projecto do Aeroporto de Beja tem como objectivos a criação das infra-estruturas aeroportuárias e a concepção do espaço urbano envolvente da componente civil do aeroporto de Beja, estabelecendo regras sobre o uso do solo, as condições gerais de edificação nas diferentes zonas que integram a área de intervenção e os arranjos dos espaços públicos.

Das principais intervenções salientam-se:

- A criação de um Centro Logístico de carga aérea;
- A construção de um aeroporto de passageiros para fins turísticos e a consequente dotação do mesmo para as valências civil e militar, sendo que as infra-estruturas aeronáuticas actuais serão compartilhadas pelas duas valências;
- Disponibilização de espaços para o estabelecimento de actividades aeronáuticas complementares (p.e. manutenção, fabrico de componentes, formação profissional);
- Instalação de uma zona comercial e, eventualmente de uma zona industrial em terrenos adjacentes.

Na 1ª Fase de desenvolvimento do novo aeroporto prevê-se a construção de:

- Placa de estacionamento e caminhos de circulação;
- Arruamentos e parques de estacionamento;
- Terminais de passageiros e de carga, armazéns industriais e edifícios comerciais e de escritórios e edifícios de apoio à actividade aeronáutica; redes de abastecimento e saneamento de água;
- Redes de abastecimento de energia;
- Zonas verdes de enquadramento, de protecção e residuais.

3.1.3 REDE DE DRENAGEM

A rede de drenagem será construída na base de uma rede de colectas e vigas caleiras que suportam os sistemas de drenagem das águas residuais e pluviais. O sistema de águas²⁰

residuais desenvolve-se ao longo dos arruamentos e destina-se a servir os edifícios a construir. É um sistema que não recebe quaisquer águas contaminadas em caso de derrames acidentais de óleos e combustíveis provenientes dos aviões. As águas residuais serão encaminhadas para uma ETAR a construir a sul do empreendimento e que irá fazer o tratamento normal das águas residuais de uma zona urbana.

No que concerne às águas pluviais o projecto do aeroporto de Beja contempla dois tipos de sistemas de drenagem, são eles: o sistema de drenagem que irá receber as águas pluviais do “Lado Terra” (Desenho nº 22 do Anexo 3 do Estudo de Impacte Ambiental do Projecto do Aeroporto de Beja – Aditamento Agosto de 2004) e o sistema de drenagem para as águas pluviais do “Lado Ar” (Desenho nº 22 do Anexo 3 do Estudo de Impacte Ambiental do Projecto do Aeroporto de Beja – Aditamento Agosto de 2004).

O primeiro, tal como o sistema de drenagem de águas residuais, desenvolve-se ao longo dos arruamentos e parques de estacionamento a construir e também não irá receber quaisquer águas contaminadas por eventuais derrames acidentais. Contudo, em vez de serem encaminhadas para uma ETAR, estas águas terão como destino três cursos de água existentes a sul do empreendimento e que são afluentes da ribeira de Álamos, que é o curso de água mais importante desta zona.

Em caso de derrame acidental, o combustível derramado, bem como as águas de lavagem do mesmo serão encaminhadas, através do sistema de drenagem de águas pluviais do “Lado Ar”, directamente para os sistemas de separação de hidrocarbonetos previstos, o que tornará desnecessária a sua ligação à ETAR projectada, até porque a natureza das águas pluviais contaminadas é distinta não sendo por isso possível usufruírem de um tratamento comum.

O sistema de drenagem de águas pluviais do “Lado Ar” recebe as águas pluviais das novas áreas operacionais, ou seja das áreas utilizadas pelos aviões (p.e. placas de estacionamento). Neste sistema é susceptível a recepção de águas contaminadas por derrames acidentais de óleos e combustíveis provenientes dos aviões, derrames esses que poderão ocorrer na placa de estacionamento, local onde irão decorrer as actividades relacionadas com o reabastecimento e manutenção das aeronaves. Estas águas são colectadas numa viga caleira que as conduz para os sistemas de separação de

hidrocarbonetos⁵, onde será feita a separação dos eventuais derrames das águas de lavagem das placas de estacionamento ou das águas da chuva, no sentido de se evitar a contaminação dos cursos de água para onde serão lançadas as águas colectadas.

Para prevenir possíveis contaminações foram previstos dois sistemas de hidrocarbonetos que, de modo geral, permitem reduzir os hidrocarbonetos em 97%, cumprindo, deste modo as normas internacionais (DIN1999). Estes sistemas são formados por pares de unidades COALISATOR-PRGN80 da PASSAVANT, com uma capacidade de 80 litros por segundo para a qual a PASSAVANT recomenda um factor de redução de 2, de onde resulta uma capacidade de 40 litros/segundo e têm em conta os caudais provenientes das áreas de que são colectadas as águas. O lado Nascente é dotado de um depósito de acumulação de água a montante, de modo a poder reter as águas pluviais contaminadas e proceder ao seu tratamento. O sistema de drenagem de águas pluviais situado a poente não necessita de nenhum depósito de acumulação de água já que a área drenada é menor, sendo por isso também menor o caudal de águas resultantes.

Os sistemas de separação de hidrocarbonetos funcionam por si só como mecanismo de acção imediata que impede que as águas contaminadas sejam lançadas directamente nos cursos de água.

Admite-se que, no futuro, se se vier a ampliar a área operacional da valência civil do aeroporto, venham a ser instalados novos sistemas de separação de hidrocarbonetos para o tratamento das águas provenientes das novas áreas utilizadas pelos aviões.

7 **Hidrocarbonetos** – compostos formados por moléculas de carbono e hidrogénio que oxidam com facilidade, libertando calor. São, por isso, autênticos combustíveis.

3.1.4 IMPACTES AMBIENTAIS ASSOCIADOS À A.E.

3.1.4.1 IMPACTES POSITIVOS

Os impactes ambientais positivos associados ao futuro aeroporto de Beja são essencialmente de carácter socioeconómicos, quer na fase de construção quer na fase de exploração.

Na fase de construção do equipamento estes impactes estão relacionados com a oferta de emprego, bem como com todas as consequências que lhe estão associadas (aumento do rendimento das famílias, dinamização das actividades económicas, atracção de população jovem, melhoria da qualidade de vida das populações).

Quanto à fase de exploração os impactes positivos estarão associados a:

- Oferta de emprego e todas as consequências referidas no parágrafo anterior;
- Redistribuição mais adequada do tráfego aéreo no contexto nacional, prestando ainda um importante serviço de transporte à população e às actividades económicas;
- Incremento da capacidade competitiva e dinamização do desenvolvimento socioeconómico da região;
- Impactes cumulativos associados ao Empreendimento de Fins Múltiplos de Alqueva, através do desenvolvimento de um turismo ligado ao ambiente rural, assim como à possibilidade que o aeroporto tem de transportar de uma forma mais rápida os produtos perecíveis;
- Impactes cumulativos relacionados com o desenvolvimento do Porto de Sines.

3.1.4.2 IMPACTES NEGATIVOS

Os impactes ambientais negativos previsíveis para a fase de construção do aeroporto resultam, sobretudo, das acções decorrentes da construção de caminhos, de áreas operacionais, de estacionamento, de edifícios, enfim de todas as infra-estruturas de apoio à aeronáutica. Estas intervenções traduzem-se em alterações, embora de reduzida

expressão, na forma de relevo, na paisagem e na ocupação do solo, na destruição do coberto vegetal, na execução de terraplanagens e consequentes escavações e aterros; e no revolvimento, compactação e impermeabilização de solos. Poderão ainda induzir alterações nos processos hidrológicos, em especial naqueles que se relacionam com a infiltração/escoamento, ou seja, deverão verificar-se acréscimos nos escoamentos superficiais e diminuição da recarga dos aquíferos devido à colmatação dos solos nas áreas de intervenção, alterações essas que a longo prazo poderão mesmo vir a agravar-se. As movimentações de veículos afectos à obra poderão originar a ocorrência accidental de derrames de combustíveis e óleos, podendo constituir um potencial impacte negativo na qualidade das águas superficiais e subterrâneas. A atempada adopção de medidas de minimização e prevenção evitará ou reduzirá a probabilidade de ocorrência de acidentes deste género, fazendo com que estes impactes assumam um carácter residual e pouco expressivo.

São também esperados impactes negativos associados à afectação de solos com elevada capacidade de uso e integrados na RAN. Estes são bastante significativos e possuem carácter permanente.

É de referir também que, ainda na fase de construção, poderão eventualmente ocorrer emissões de poluentes para a atmosfera, dispersão de poeiras e aumento dos níveis de ruído, resultantes da movimentação de terras e maquinarias, que são também responsáveis por impactes negativos ao nível da qualidade do ar, ruído, vegetação e diminuição das condições de habitabilidade das populações que residem nas proximidades do empreendimento.

Na fase de exploração, os impactes traduzem-se essencialmente no aumento da degradação da qualidade do ar e do ruído, associado à movimentação dos aviões e ao aumento do tráfego rodoviário nos acessos ao aeroporto. Outro impacte que é importante considerar nesta fase é a contaminação das águas superficiais. A qualidade desta águas poderá estar associada com poluição crónica ou accidental, em função do arraste, pelas águas pluviais, de produtos derramados (hidrocarbonetos, detergentes, poluentes depositados nas pistas.

3.1.4.3 MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO E VALORIZAÇÃO DOS IMPACTES AMBIENTAIS

No ponto anterior constatou-se que tanto a fase de construção como a fase de exploração do aeroporto de Beja, podem dar origem a impactes ambientais negativos mais ou menos expressivos e que na generalidade podem-se classificar como pouco significativos. Contudo é necessário adoptar medidas que levem à minimização dos impactes esperados que contribuirão para a degradação das condições de habitabilidade das populações dos aglomerados rurais mais próximos, para a deterioração dos solos, paisagem, qualidade da água, fauna e flora, já que estes poderão ser os aspectos ambientais mais afectados pelo aeroporto.

Para além de se recomendar a adopção de boas práticas de obra, que devem incluir as questões de segurança, ruído e o acompanhamento arqueológico, na fase de construção propõe-se também as seguintes medidas:

- Construção de uma ETAR logo na 1ª fase dos trabalhos, já prevista no projecto;
- Implementação, na rede de drenagem de águas pluviais, um sistema de separação de hidrocarbonetos;
- Integração e arranjo paisagístico de todos os espaços não construídos, bem como da área de empréstimo;
- Beneficiação da EM 528-2 reduzindo os potenciais impactes na rede viária existente;
- Reutilização de todos os materiais escavados na construção dos aterros a realizar;
- Adoptar um conjunto de medidas de gestão urbanística de âmbito municipal que permitam regulamentar a localização e densidade de utilização do solo, que evitem a implantação de novas construções dentro das áreas sujeitas a impactes negativos associados ao aeroporto;
- Dar resposta ao pressuposto aumento da população, actividades turísticas e dinamização dos sectores produtivos, devidamente acompanhados pela criação de novos equipamentos de âmbito social, cultural, de saúde e de lazer, fundamentais à melhoria da qualidade de vida das pessoas.

Todas estas medidas em conjunto irão permitir a minimização de alguns impactes, podendo até vir a reverter os prejuízos causados e a alterar a natureza dos mesmos. Entre estes impactes destacam-se:

- Impactes devidos às terraplanagens e instabilidade de taludes;
- Impactes relacionados com os arranjos paisagísticos dos espaços não construídos, com reposição de uma zona verde de enquadramento das lagoas existentes;
- Impactes na estrutura demográfica e urbana pelo controle dos processos urbanísticos;
- Impactes associados à perturbação dos sistemas naturais e humanizados durante o período de construção.

Posto isto, poder-se-á concluir que a maioria dos impactes negativos, desde que aplicadas as medidas de minimização, são reversíveis e pouco significativos. Contudo, o Instituto do Ambiente considera necessário que este projecto esteja sujeito a procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental, ao abrigo do nº 13 do Anexo II do Decreto-Lei nº 69/2000, de 3 de Maio.

3.2 ITINERÁRIO PRINCIPAL Nº8 (IP8)

“O IP8 constitui um dos corredores rodoviários transversais estruturantes do território nacional e integra as Redes Transeuropeias de Transportes (RTE-T). A sua construção vai ao encontro dos objectivos do Plano de Desenvolvimento Económico e Social (PNDES), do Programa Operacional de Acessibilidades e Transportes (POAT) e do Programa Operacional da Região do Alentejo (PORA)”⁶.

O IP 8 tem um papel fundamental nas acessibilidades entre três grandes empreendimentos, vitais para o desenvolvimento do Baixo Alentejo:- Porto de Sines, Aeroporto Civil de Beja e o Empreendimento de Fins Múltiplos do Alqueva.

O IP8 desenvolve-se desde Sines até Vila Verde de Ficalho, passando por Grândola, Beja e Serpa.

O lanço entre Santiago do Cacém e Beja, variante nascente de Beja (IP2) e o sublanço Baleizão-Vila Verde de Ficalho foram objecto de Avaliação de Impacte Ambiental (na fase de Estudo Prévio), tendo merecido parecer favorável:

IP8 – Santiago do Cacém/IP1 (Nó de Grândola Sul da A2)

IP8 – IP1 (Nó de Grândola Sul da A2/Ferreira do Alentejo)

IP8 – Ferreira do Alentejo/Beja (Nó de Brissos)

IP2 – Variante nascente de Beja

IP8 – Sublanço Baleizão – Vila Verde de Ficalho

Os projectos de execução para os lanços aprovados já se iniciaram.

O IP8 entra no concelho de Beja ao KM 73+000, correspondendo ao sublanço - Ferreira do Alentejo/Beja (Nó de Brissos). O troço entre o KM 73+000 e 82+000 que se encontra aprovado será caracterizado no ponto 3.2.1.

Relativamente ao sublanço Baleizão- V. Verde de Ficalho, parte do troço 1 , do Km 0.00 até ao Rio Guadiana, encontra-se dentro de Concelho de Beja, apresentando-se a sua caracterização no ponto 3.2.2 deste relatório.

⁶ Trifólio (2004), EIA do IP8 – Beja/Vila Verde de Ficalho, sublanço Baleizão Vila Verde de Ficalho - Resumo não Técnico, Instituto de Estradas de Portugal, Lisboa

3.2.1 IP 8 – SANTIAGO DO CACÉM –BEJA E IP2 VARIANTE NASCENTE DE BEJA

Relativamente aos lanços do IP8 -Ferreira de Alentejo / Beja e IP2- Variante Nascente de Beja já foi emitida a Declaração de Impacte Ambiental que consta do plano.

A cartografia referente a este troço encontra-se disponível no EIA Nas peças desenhadas encontra-se cartografado o espaço canal proposto para o IP8 e a sua sobreposição com os diversos descritores ambientais (geologia, hidrogeologia, solos, RAN e REN, ocupação actual do solo, recursos hídricos, ar, paisagem, etc.).Recomenda-se a consulta do EIA para conhecimento do traçado e desta via.

A “Declaração de Impacte Ambiental” indica as medidas a contemplar no Plano de Recuperação Paisagística (PRP), que deverão ser complementadas com o que vier a ser regulamentado para as áreas afectas à RAN e REN nas zonas de atravessamento do IP8. Desta forma poderá o PRP, contribuir para uma maior diversificação e compartimentação do espaço com vantagem para o suporte da estrutura ecológica concelhia.

3.2.2 IP 8 :BEJA – VILA VERDE DE FICALHO (SUBLANÇO BALEIZÃO – VILA VERDE DE FICALHO)

3.2.2.1 JUSTIFICAÇÃO DA CONSTRUÇÃO DO IP8(SUBLANÇO BALEIZÃO – VILA VERDE DE FICALHO)

Este troço permite para além da ligação regional a melhoria das condições de segurança rodoviária nas ligações entre os principais núcleos urbanos de Beja, Serpa, Vila Nova de São Bento e Vila Verde de Ficalho, superando as insuficiências da actual estrada EN 260. Constitui igualmente uma importante ligação a Espanha.

Do ponto de vista da segurança rodoviária o projecto justifica-se pela:

- Eliminação dos cruzamentos de nível.

- As características de auto-estrada do projecto (mais uma faixa de rodagem, separador central, vedações ao longo do traçado).
- Liberta a EN 260 para acessos locais e veículos lentos (velocípedes, tráfego agrícola e de tracção animal) melhorando o escoamento do tráfego de longo curso (veículos pesados e ligeiros).
- Potencia o desenvolvimento de localidades existentes no interior, especialmente as que se situam junto aos nós do IP8, melhorando as suas ligações ao resto do país e a Espanha.

3.2.2.2 IMPACTES AMBIENTAIS ASSOCIADOS À CONSTRUÇÃO E EXPLORAÇÃO DO IP8 (SUBLANÇO BALEIZÃO – V.V. DE FICALHO)

Relativamente à caracterização do traçado desta via, encontra-se cartografado no estudo de impacto ambiental o desenvolvimento da via, e a sua sobreposição com diversos descritores ambientais (geologia, hidrogeologia, solos, ARN e REN, ocupação actual do solo, recursos hídricos, ar, áreas classificadas, paisagem, etc.)

Apenas parte do troço 1 do sublanço Baleizão V. Verde de Ficalho, se encontra dentro dos limites administrativos do concelho de Beja. Recomenda-se a consulta das peças ilustrativas associadas à Avaliação Ambiental Estratégica.

Para além dos impactos descritos no quadro síntese é de referir que a implantação da ponte sobre o Guadiana, afecta o limite norte de uma zona classificada – sítio da Rede Natura 2000 (PTCONS 0036), justificando o EIA que a situação é marginal e sem impacte considerável. Esta localização para o atravessamento é justificada pela orografia mais favorável, considerando ainda o estudo que os impactes sobre as manchas de vegetação junto ao Guadiana apresentam baixa expressão apesar da elevada importância ecológica do local. Recomenda o EIA a adopção de plano de recuperação paisagística da área afectada.

Relativamente ao atravessamento da via em áreas integradas na RAN e REN, a desafecção será permitida pelo carácter do “empreendimento de interesse público” consagrada na alínea 2, artº 9 do Decreto-Lei 192/89, sendo os impactes produzidos de carácter permanente e irreversível.

O troço 1 tem a seguintes expressão de afectação sobre os solos e coberto vegetal:

SOLOS	CAPACIDADE DE USO DO SOLO (ha)				RAN (ha)	REN (ha)	
	A	B	C	D	E		
	3,93	1.57	1.98	3.44	2.43	4.40	4.78
Coberto arbóreo	Oliv al (ha)	Área florestal (ha)			Galeria ripícola (ha)	Montado	Total
	3.23	-			0.37	3.40	7.00

Quadro 2- Áreas afectadas pelo atravessamento do Troço 1.

4. CONCLUSÕES

Identificaram-se neste estudo as principais tendências de desenvolvimento e levantaram-se os principais problemas ou constrangimentos que decorrem quer do actual uso do território quer das alterações previstas no curto prazo.

Este relatório foi orientado por referenciais estabelecidos na fundamentação da revisão do PDM, com objectivos específicos, ficando por isso excluída qualquer intenção de caracterizar e analisar exaustivamente todas as componentes biofísicas. Para tal, serviram de base os relatórios de caracterização realizados para a elaboração PDM em vigor, bem como os estudos de caracterização do Plano Florestal do Baixo Alentejo (PROF), Protal, Planos de bacias Hidrográficas, Caracterização de Sítios e ZPE's, bem como outros antes referidos.

De uma forma geral a revisão do PDM agora em curso deverá equacionar e propor alterações concretas em aspectos considerados prioritários:

A gestão dos recursos hídricos, nomeadamente os recursos subterrâneos para os quais existe agora informação disponível, que deverá ser considerada na proposta de delimitação da reserva ecológica nacional (REN) e plano de ordenamento.

A gestão de áreas classificadas (sítios da Rede Natura 2000 e ZPE), para as quais foram desenvolvidas fichas de caracterização que apontam orientações ao ordenamento do território com base em levantamentos e trabalho de campo que será essencial à preservação destes espaços.

Gestão territorial de áreas afectadas pela construção de infraestruturas significativas. As alterações introduzidas pela implementação dos perímetros de rega do Alqueva (Empreendimento de Fins Múltiplos do Alqueva) são caracterizadas e analisadas no relatório de Estudos Agronómicos.

A elaboração de proposta da estrutura ecológica urbana contribuirá para a explicitação dos sistemas biofísicos essenciais à manutenção e preservação da qualidade ambiental da cidade de Beja contribuindo para o planeamento sustentável do seu tecido urbano.