

PARTE B
DIAGNÓSTICO

FICHA DE DIAGNÓSTICO:

COMPONENTE: Recursos Hídricos Subterrâneos

QUADRO DE INFLUÊNCIAS

ESTRUTURAL: AUTÓNOMA DEPENDENTE INFLUENTE DETERMINANTE ...X...

CONTINGENCIAL (NÍVEL): INEXPRESSIVO BAIXO MÉDIO ELEVADO ...X....

SÍNTESE DE CARACTERIZAÇÃO:

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 da 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 Terres 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 subterrâneos pode-se considerar o concelho de Beja como território de importância estratégica na manutenção deste enorme valor. Neste sentido, os estudos levados a cabo no âmbito do Projecto ERHSA, constituem informação essencial para o ordenamento do território do concelho de Beja.

REFERENCIAL DE ORDENAMENTO:

Numa primeira fase prevê-se a construção da barragem de Pisões e redes de canais e transporte de água que ligarão o Roxo ao Alqueva estando prevista a sua conclusão para 2007. A segunda fase de implementação dos perímetros de rega está prevista para 2020.

Durante a vigência do PDM, agora em revisão, importa considerar a primeira fase de construção destas infraestruturas com efeitos imediatos.

A protecção de captações e a defesa das áreas de máxima infiltração a desenvolver na proposta deste plano (com enquadramento legal dado pelo Decreto- Lei 93/90 de 19 de Março – REN) contribuirão parcialmente para a gestão dos recursos hídricos do concelho de Beja.

TRACOS MARCANTES DE DESENVOLVIMENTO:

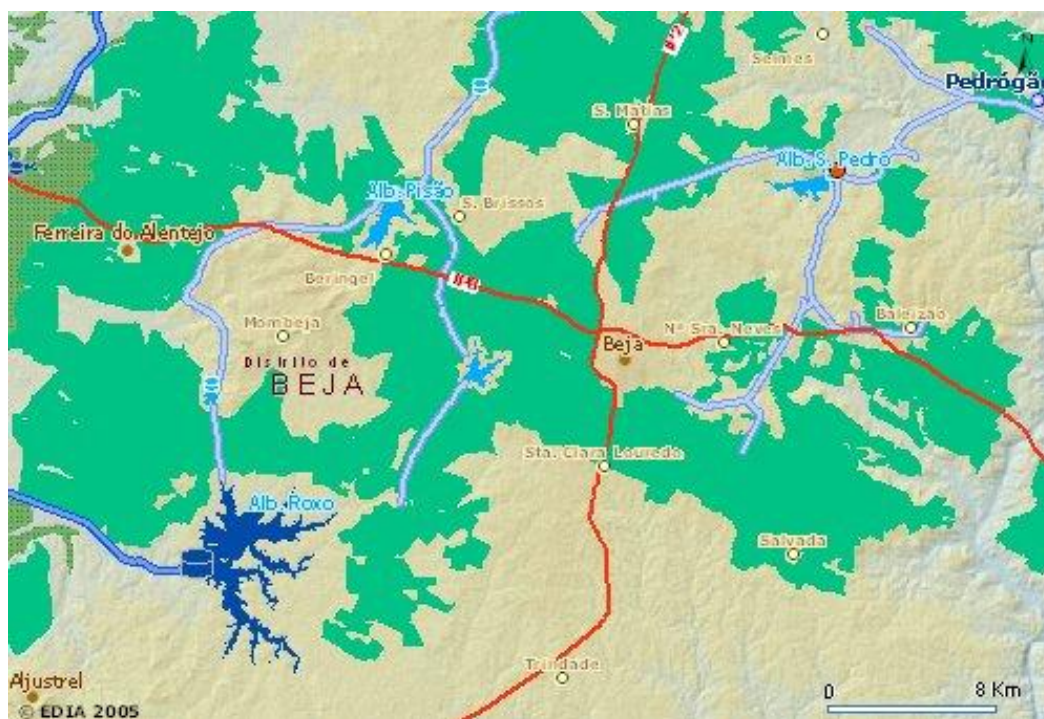


Fig. I – Área de regadio prevista

A introdução e 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 elaboração, 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

BALANÇO DE DIAGNÓSTICO:

- TENDÊNCIAS DETERMINANTES (CONDICIONANTES DA EVOLUÇÃO)

Alteração dos sistemas agrícolas, tanto no que se refere às alterações de culturas (introdução de olival e vinha) como nos sistemas de rega que têm vindo a ser introduzidos nos últimos anos. A introdução de sistemas de gota-a-gota tem permitido um melhor aproveitamento da água.

Utilização de recursos hídricos de superfície, com origem da água para rega em barragens, represas e charcas com baixa capacidade de armazenamento.

Introdução de perímetros de rega, com origem da água na barragem do Alqueva, de acordo com o plano de desenvolvimento de regadio do Alqueva, produzirá uma alteração significativa dos sistemas de produção agrícola.

- DEBILIDADES OU BLOQUEIOS (PONTOS FRACOS E AMEAÇAS)

Elevado conteúdo de nitratos que condicionam a utilização da água subterrânea para abastecimento público. Este facto é indissociável das práticas agrícolas realizadas, com maior expressão desde a década de 30/40, com a introdução de monoculturas cerealíferas extensivas no Sul de Portugal.

Utilização não quantificada da água subterrânea utilizada na rega (essencialmente no período estival) com origem em furos e poços.

Construção de represas, charcas etc., de forma não planeada ocasionando uma alteração do regime hidrológico geral.

- POTENCIALIDADES (PONTOS FORTES E OPORTUNIDADES)

A reabilitação de captações e a sua automatização, poderão permitir responder a abastecimentos em períodos de seca, ou quando as reservas de superfície não são suficientes.

A introdução de regadio, efectuada com sistemas de rega gota-a-gota tem permitido um melhor aproveitamento do recurso água.

A gestão dos recursos hidrogeológicos aquíferos deverá ser orientada por princípios de subsidiariedade, complementaridade, racionalidade, protecção das captações (próxima, média e alargada), considerando este recurso estratégico para o desenvolvimento da região.

A proposta deste plano deverá regular as formas de uso do solo reflectindo os princípios orientadores dos estudos realizados (ERHSA).

- PERSPECTIVAS (QUADRO EXPECTÁVEL DE EVOLUÇÃO)

Face à realidade actual de escassez de água imposta pelo período de seca que se atravessa, haverá uma tomada de consciência por parte dos utilizadores, planeadores e decisores sobre a importância da gestão racional dos recursos hidrogeológicos. Neste sentido julga-se estarem criadas condições para repensar o ordenamento do espaço rural do concelho, que não se esgota na classificação de tipos de uso do solo. A adopção do “Código de Boas Práticas Agrícolas” e a compartimentação do espaço baseada na estrutura ecológica nacional (REN) deverão contribuir para uma melhor gestão dos recursos hídricos (subterrâneos e de superfície).

FICHA DE DIAGNÓSTICO:

COMPONENTE: **Conservação da Natureza**

QUADRO DE INFLUÊNCIAS

ESTRUTURAL: AUTÓNOMA DEPENDENTE INFLUENTE DETERMINANTE ...X...

CONTINGENCIAL (NÍVEL): INEXPRESSIVO BAIXO MÉDIO ELEVADO ...X....

SÍNTESE DE CARACTERIZAÇÃO:

Os valores naturais desta região estão estreitamente ligados ao Rio Guadiana e ribeiras afluentes. Esta região apresenta um importante número de endemismos e comunidades biológicas com interesse nacional e comunitário.

O Parque Natural do Vale do Guadiana desenvolve-se entre vários concelhos sendo no entanto a área integrada no concelho de Beja correspondente a 4% da área do concelho.

As áreas classificadas integradas nos limites concelhios são: - Sitio do Guadiana (PTCONS0036) e a Zona de Protecção Especial do Guadiana, classificada pelo Dec.-Lei 384B de 23 de Setembro de 1999.

Para além das áreas classificadas importa ainda considerar a estrutura ecológica do concelho que integra a REN, como essencial na preservação dos sistemas naturais, bem como a estrutura ecológica urbana a desenvolver para a cidade de Beja.

Dada a importância estratégica dos recursos hidrológicos, foram os mesmos objecto de estudo e análise mais detalhada quer na caracterização ambiental como na caracterização agronómica que integram os relatórios apresentados.

REFERENCIAL DE ORDENAMENTO:

A gestão dos recursos naturais, essencialmente os recursos hídricos devem apoiar-se em maior e melhor informação técnica de modo a aferir critérios na atribuição de usos do solo, nomeadamente na delimitação da REN.

A par do estabelecimento de interdições e condicionalismos ao uso do solo é imprescindível a disponibilização de incentivos económicos para a reconversão dos usos ou actividades que originam impactes negativos sobre os sistemas ecológicos, sobretudo nos recursos mais afectados como é o caso dos recursos hídricos.

TRACOS MARCANTES DE DESENVOLVIMENTO:

A realização de estudos e planos, nomeadamente o ERHSA, Planos de Bacias Hidrográficas e a definição da Rede Natura 2000, contribuem de forma muito significativa com orientações de gestão que devem ser consideradas nesta revisão do PDM, disponibilizando informação técnica de enorme valor para a proposta de ordenamento que será elaborada posteriormente.

BALANÇO DE DIAGNÓSTICO:

- TENDÊNCIAS DETERMINANTES (CONDICIONANTES DA EVOLUÇÃO)

Da informação e participação pública, bem como da articulação entre organismos da Administração, directamente envolvida nos processos decisórios de atribuição de usos ao território, dependerá a manutenção e valorização dos recursos naturais.

- DEBILIDADES OU BLOQUEIOS (PONTOS FRACOS E AMEAÇAS)

Os custos associados à implementação de medidas de requalificação, recuperação e conservação dos valores ambientais, embora de inquestionável necessidade e urgência como suporte de um desenvolvimento sustentado, suscitam reacções negativas dos sectores económicos envolvidos.

A adopção de novas práticas agrícolas, mais consentâneas com o meio ambiente como é o caso do “Código de Boas Práticas Agrícolas” ainda não é uma realidade.

Concretamente em relação ao Sítio do Guadiana (PTCONS 0036) consideram-se como principais ameaças:

- Baixo caudal das linhas água na época de estiagem.
- Degradação da qualidade da água devido à poluição doméstica e agrícola.
- Construção de empreendimentos hidráulicos que servem de obstáculo à passagem de espécies.
- Extracção de inertes e captação de água em períodos secos.
- Excessivo pastoreio.
- Pesca ilegal com rede de tela.
- Grandes empreendimentos turísticos.

Na zona de Protecção Especial (ZPE) as principais ameaças constituem-se por :

- Abandono de práticas agrícolas tradicionais
- Florestação com espécies não autóctones

- POTENCIALIDADES (PONTOS FORTES E OPORTUNIDADES)

A aprovação dos Planos de Bacias Hidrográficas (PBH) torna-se na actual conjuntura legal de protecção dos valores naturais como um ponto de partida essencial à preservação dos recursos hídricos.

A compatibilização de usos do solo com a utilização racional dos recursos naturais será informada pelos Planos Especiais de Ordenamento do Território (Planos de ordenamento de albufeiras classificadas (POA); Planos de ordenamento de áreas protegidas (POAP) ;Planos Regionais de Ordenamento do Território, no caso presente o Plano regional de ordenamento da zona envolvente do Alqueva (PROZEA) e a Reserva Ecológica Nacional (REN), nomeadamente na definição de zonas de máxima infiltração e zonas sujeitas a riscos de inundação.

O aproveitamento do 3º Quadro Comunitário de Apoio (QCA III) poderá ser uma última oportunidade de requalificação, recuperação e conservação ambiental, nomeadamente sobre os recursos hídricos.

- PERSPECTIVAS (QUADRO EXPECTÁVEL DE EVOLUÇÃO)

Prazos incertos relativamente à concretização de grandes infraestruturas previstas para o concelho, concretamente: - infraestruturas hidráulicas, rodovias e aeroporto, com impactes sobre diversas componentes biofísicas.

Face à realidade actual de escassez de água imposta pelo período de seca que se atravessa, haverá uma tomada de consciência por parte dos utilizadores, planeadores e decisores sobre a importância da gestão racional dos recursos hidrogeológicos, como suporte de vida.

FICHA DE DIAGNÓSTICO:

COMPONENTE: **Infraestruturas –Aeroporto Civil de Beja**

QUADRO DE INFLUÊNCIAS

ESTRUTURAL: AUTÓNOMA DEPENDENTE INFLUENTE ..X... DETERMINANTE

CONTINGENCIAL (NÍVEL): INEXPRESSIVO BAIXO MÉDIO ELEVADO ...X...

SÍNTESE DE CARACTERIZAÇÃO:

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 EM 528-2 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 controle 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.

O aeroporto de Beja assumirá maior relevância na rede nacional de aeroportos, no que concerne ao tráfego de mercadorias, permitindo que o aeroporto de Lisboa funcione sobretudo ligado ao transporte de passageiros e que o aeroporto de Faro se especialize no tráfego turístico.

REFERENCIAL DE ORDENAMENTO:

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.

TRACOS MARCANTES DE DESENVOLVIMENTO:

O futuro aeroporto de Beja irá constituir a melhor estratégia para a criação de um centro de distribuição regional, tanto de passageiros como de mercadorias, introduzindo, deste modo, um impacte positivo para o desenvolvimento do Alentejo. Pelas possibilidades de transporte que abre, o aeroporto de Beja poderá traduzir-se num incremento significativo nas ligações de diversos meios de transporte, assumindo-se, assim, como uma das mais importantes placas regionais, essencialmente no que respeita à entrada e saída de passageiros e mercadorias no espaço ibérico/comunitário.

É de referir ainda que 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 num aumento dos rendimentos das famílias e, conseqüentemente, na melhoria da qualidade de vida da população.

BALANÇO DE DIAGNÓSTICO:

- TENDÊNCIAS DETERMINANTES (CONDICIONANTES DA EVOLUÇÃO)

A realização desta infraestrutura considerada de elevada importância no âmbito do desenvolvimento regional ainda apresenta um considerável grau de incerteza. A sua concretização prendia-se, entre outras justificações, com a incerteza relativa à data de concretização do aeroporto da OTA. Com a previsão da construção do novo aeroporto da OTA estará assim adiada a decisão de realizar este investimento?

- DEBILIDADES OU BLOQUEIOS (PONTOS FRACOS E AMEAÇAS)

Durante as fases de construção e exploração poderão ocorrer 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 a vir a agravar-se.

São também esperados impactes negativos associados à afectação de solos com elevada capacidade de uso e integrados na RAN. Estes, bastante significativos e com 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 mais significativos traduzem-se em:

- Aumento da degradação da qualidade do ar e do ruído, associado ao movimento de aeronaves e aumento do tráfego rodoviário nos acessos ao aeroporto.
- Possibilidade de ocorrência de contaminação de águas superficiais associada à poluição crónica e /ou acidental produzida pelo arraste de produtos derramados (hidrocarbonetos, detergentes, poluentes depositados nas pistas, etc.

- POTENCIALIDADES (PONTOS FORTES E OPORTUNIDADES)

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 mais rápida os produtos perecíveis;
- Impactes cumulativos relacionados com o desenvolvimento do Porto de Sines.

- PERSPECTIVAS (QUADRO EXPECTÁVEL DE EVOLUÇÃO)

O elevado grau de incerteza relativo à implementação desta infraestrutura não permitem fazer qualquer avaliação.

FICHA DE DIAGNÓSTICO:

COMPONENTE: **Infraestruturas –IP8 E IP2-Variantes de Beja**

QUADRO DE INFLUÊNCIAS

ESTRUTURAL: AUTÓNOMA DEPENDENTE INFLUENTE ..X.... DETERMINANTE

CONTINGENCIAL (NÍVEL): INEXPRESSIVO BAIXO MÉDIO ...X... ELEVADO

SÍNTESE DE CARACTERIZAÇÃO:

O IP 8 tem um papel fundamental no desenvolvimento das acessibilidades entre três grandes empreendimentos do Baixo Alentejo : - Porto de Sines, Aeroporto Civil de Beja (caso o mesmo venha a ser realizado) e o Empreendimento de Fins Múltiplos do Alqueva.

Este itinerário desenvolve-se entre Sines e Vila Verde de Ficalho, atravessando o concelho de Beja transversalmente.

Relativamente ao IP 2 –variantes de Beja, funciona como uma circular à cidade, separando a circulação urbana daquela que atravessa a região em direcção a Espanha e outras localidades.

Esta via rodoviária terá características de auto-estrada com duas faixas de rodagem, separador central e vedações ao longo do traçado)

REFERENCIAL DE ORDENAMENTO:

Os troços do traçado destas vias que se encontram dentro dos limites concelhios e cujos estudos de Impacte Ambiental já obtiveram parecer favorável são:

- Troço Ferreira do Alentejo/Beja (nó de Brissos)
- Variante nascente a Beja (IP2)
- Sublanço Baleizão – Vila Verde de Ficalho

Importa no entanto referir que os estudos para os vários troços se encontram em diferentes fases. Para os dois primeiros troços indicados acima existe aprovação do espaço canal, mas não existe ainda estudo prévio, sendo que para o sublanço Baleizão-Vila verde de Ficalho já foi emitido parecer sobre o estudo prévio.

O EIA da ligação Beja-Baleizão e variante norte à cidade de Beja (IP2) sofreu parecer desfavorável. Indica o Resumo não técnico do EIA IP8, ter havido uma segunda fase de estudos cujo troço analisado tem início em Baleizão permitindo uma maior celeridade na construção do mesmo. Em todo o caso a previsão de conclusão deste troço em 2006 parece estar já comprometida.

TRACOS MARCANTES DE DESENVOLVIMENTO:

A realização desta infraestrutura rodoviária potencia o desenvolvimento das localidades existentes no interior da região pela melhoria das ligações regionais e com Espanha.

Permite libertar os acessos locais para a circulação lenta (velocípedes, tráfego agrícola e tracção animal) com significativas melhoras no escoamento do tráfego.

BALANÇO DE DIAGNÓSTICO:

- TENDÊNCIAS DETERMINANTES (CONDICIONANTES DA EVOLUÇÃO)

A necessidade de ligação do Baixo Alentejo aos restantes eixos rodoviários através de ligações rápidas e seguras será potenciada pela concretização dos grandes empreendimentos previstos – Aeroporto Civil de Beja e Empreendimento de Fins Múltiplos do Alqueva.

- DEBILIDADES OU BLOQUEIOS (PONTOS FRACOS E AMEAÇAS)

Hidrogeologia - o traçado proposto para o IP 8 - troço Ferreira do Alentejo - Beja, atravessa a zona do sistema aquífero dos Gabros de Beja sendo o principal impacto da construção deste troço, produzido pela “oscilação dos níveis freáticos, resultantes da pressão exercida no tecto dos aquíferos e da diminuição da superfície de recarga dos mesmos, devido à construção de aterros e escavações, as quais constituem pontos de chamada e de drenagem de águas subterrâneas.

- POTENCIALIDADES (PONTOS FORTES E OPORTUNIDADES)

A execução do Plano de Recuperação Paisagística (PRP) das áreas afectadas por esta infraestrutura, tanto na fase de construção como de exploração, deverá reflectir todas as medidas apontadas na Declaração de Impacte Ambiental, podendo repor-se sistemas de drenagem, coberto vegetal e condições de sustentabilidade da fauna local, através da adopção de medidas minimizadoras dos impactes sobre os diferentes componentes ambientais .

O PRP poderá contribuir para melhorar áreas integradas na REN, essencialmente no que se refere à reposição de galerias ripícolas.

- PERSPECTIVAS (QUADRO EXPECTÁVEL DE EVOLUÇÃO)

A construção do sublanço Baleizão- Vila Verde de Ficalho será concretizada brevemente embora já exista algum atraso face à data prevista de conclusão (2006).

Relativamente ao troço Ferreira do Alentejo- Nó de S. Brissos e variante sul de Beja (IP2) ainda só se encontram aprovados os espaços canal, pelo que ainda haverá lugar a fases posteriores de projecto que atrasarão o início dos trabalhos de construção desta infraestrutura.

Por último importa referir que a ligação São Brissos – Variante norte de Beja até Baleizão ainda se encontra em fase de revisão tendo o EIA merecido parecer desfavorável.