

**ESTUDO SOBRE INFRAESTRUTURAS DE NÁUTICA DE RECREIO E PESCAS/MARISQUEIO** (resumo)

**I) INTRODUÇÃO DE ENQUADRAMENTO**

**. Faro sempre ficou para trás e nos últimos 10 anos nem se avançou nem o poder público contestou as más imposições de Lisboa ou falta delas**

Ao falar-se da frente Ribeirinha de Faro e em particular de infraestruturas portuárias, a primeira nota a salientar é que a histórica recusa do poder central construir em Faro um porto de recreio e um porto de abrigo e ancoradouros para a pesca/marisqueio numa Cidade desde tempos imemoriáveis ligada ao mar, é vergonhosa e constitui uma das maiores afrontas aos farenses, em geral, e em particular às comunidades náuticas e piscatórias.

Tem travado a afirmação turística de Faro e provocado o progressivo definhamento das atividades piscatórias.

Recusa que se estende também ao porto comercial que a todos envergonha, pelo abandono e degradação e sem perspetiva para receber barcos de cruzeiro, como se impõe.

Tal conduta, atenta contra a história de Faro que é uma Cidade marítima (o Ginásio Clube Naval de Faro foi constituído em 1912 e tem prestado relevantes serviços), ao contrário dos que dizem e praticam os detratores, e tem sido um enorme garrote estrangulador à manutenção e reforço da identidade e desenvolvimento de Faro que, em vez, de se abrir e casar intimamente com a Ria e o mar, por força da circunstância tem mantido uma relação quase de costas voltadas.



Por isso, o estado de espírito das comunidades náuticas e piscatórias é de grande frustração, revolta e descrença, já quase não acreditando em nada. Ao mesmo tempo que estão ávidos por mais e melhores infraestruturas sempre adiadas, muitos também manifestam que, tendo-se esperado tanto tempo, então que se desenvolvam esforços para rapidamente avançarem soluções boas já que, provavelmente, e tendo em conta o que se tem passado, o que vier agora será para um século ou mais.

Ao longo dos anos construíram-se infraestruturas marítimas em toda a costa algarvia e Faro ficou para trás, perdendo naturalmente competitividade. Não se contesta o que foi feito nos outros Municípios de iniciativa pública estatal, o que se repudia é que em Faro não tenha sido feito nada. Até a mais que centenária Doca foi abandonada, num espetáculo feio para turistas e para Faro e deplorável para quem a tem de utilizar.

Os investimentos e solução dos problemas foi sempre adiada e a oportunidade de ouro de aproveitar as elevadas verbas do Programa Polis foi perdida. Por outro lado, numa decisão inaceitável e inexplicável foi eliminado do PDM o traçado ferroviário na zona periférica da Cidade para desativar a ferrovia em Faro, que é uma barreira que separa os farenses das belas águas e atividades, como os independentes têm denunciado.

Para agravar, nos últimos 10 anos oficialmente não foi contestada a localização má do porto de recreio, nem a necessidade de infraestruturas para a pesca/marisqueio.

No presente documento, um processo muito participado, os independentes da Aliança Cívica “Salvar Faro, Com Coração” analisaram em particular as questões relacionadas com a náutica de recreio e as pescas/marisqueio, fundamentais para a afirmação de Faro e que agora ganham atualidade plena com o **Concurso aberto pela Docapesca para aquisição de serviços para elaboração do projeto de execução e RECAPE (Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução) para construção do porto de recreio de Faro. D.R. de 13 de janeiro de 2015 – Parte L – Contratos Públicos – Anúncio de procedimento 145/2015.**

É oportuno referir, que na história recente o processo do porto de recreio foi desencadeado há cerca de 30 anos (1987/88) pelo então IMP (Instituto Marítimo-Portuário), com a proposta de localização na Marinha de Neves Pires e zona marítima adjacente.

Quanto ao investimento, até ao mandato autárquico 2002/2005 estava previsto ser o Estado Central a assumi-lo, como aconteceu com outros portos de recreio na região, mas agora pelo que se tem ouvido das entidades oficiais a construção não será feita pelo Estado, constando na documentação que será na modalidade de Concurso para construção e exploração por privados.

Para os independentes do Grupo “Salvar Faro, Com Coração” nada há a opor, na condição de ser garantido, desde já, que o porto se faça e que os preços a praticar sejam competitivos, dentro dos valores praticados nos outros portos de recreio da região, em especial no Sotavento. Caso contrário, para realizar a obra e garantir uma igualdade de tratamento, terá de ser o Estado a assumi-la.

A questão da localização sempre foi uma “guerra”, com várias alternativas, até que finalmente em 2002, depois de intensas reuniões entre as entidades locais e regionais (Câmara de Faro, IPTM, PNRF, CCDRALgarve e ICN) se chegou a um consenso em como a opção do interior nas Marinhas de Neves Pires era uma alternativa boa.

Porém, um Ministério do Ambiente em Lisboa que, em vez de ser um parceiro, assume-se sempre como travão para mostrar a sua pseudo-força e sabedoria fundamentalista, em 19 de dezembro de 2005 emitiu uma DIA (Declaração de Impacto Ambiental) com a pior de todas as alternativas, com o porto de recreio mal localizado, pequeno e estrangulado em frente à Doca, como se analisará adiante.

Nos 10 anos seguintes 2006/2015 foram várias as vicissitudes, com paralisia e aceitação sem forte contestação dos poderes públicos locais como se exigia, à errada imposição de Lisboa.



**E agora, quando ao fim de tanto tempo se esperava a solução boa, surgiu no âmbito do Concurso uma intenção de localizar o porto de recreio em frente à atual doca, o que sendo melhor que nada, serve muito mal Faro. Acresce, que o apresentado tem muitas incertezas e o que consideramos falta de consistência ou transparência.**

Pelo que se demonstrará, a localização boa são as Marinhas do Neves Pires, mas se as instituições públicas considerarem que essa oportunidade foi perdida pelos 10 anos sem contestação, para que o mal seja menor têm que se exigir compromissos indispensáveis para que a obra se faça, se minimizar os prejuízos e riscos e o projeto possa crescer.

E quanto a um porto de abrigo e ancoradouros para a pesca, nada é proposto.

De forma sintética, resume-se nos capítulos seguintes a muita informação documental recolhida, bem como o estudo de outros documentos e diálogos com especialistas de múltiplas áreas de saberes.

Em coerência com o Plano Global Sustentável para a Ria Formosa apresentado pelos autarcas independentes é um contributo e mais um grito de protesto e apelo para que rapidamente se faça o que deve ser feito.

## **II) PROGRAMA POLIS ESQUECEU A FRENTE RIBEIRINHA**

O primeiro aspeto gravoso a salientar é que o Concurso e projeto do porto de recreio foram apresentados de forma desgarrada em relação ao conjunto da frente ribeirinha, sem conjugação entre entidades, que se saiba.

E numa perspetiva estratégica, na história recente estamos sobretudo perante as consequências do imperdoável pecado original perpetrado em 2006, em que o Programa Polis deu prioridade quase exclusiva às demolições, em vez de resolver de vez os gravíssimos problemas e carências da extensa frente ribeirinha do Concelho.

Conforme propostas feitas em 2006 pelos autarcas independentes em reunião da Câmara (contidas no Plano Global Sustentável), aí se integravam um vasto conjunto de ações/investimentos, nomeadamente: retirar a linha férrea; porto de recreio; porto de abrigo para pesca; requalificação do porto comercial e do cais das portas do mar; fundeadouros; etc. Isto é que fazia e faz sentido, mas a maioria na Câmara no mandato 2005/2009 votou contra e impôs o atual Polis. O Plano escrito foi depois materializado numa planta a cores.

### **III) NÁUTICA DE RECREIO E PESCAS/MARISQUEIO**

#### **1. Diagnóstico dos problemas**

Foi cometido esse pecado pela Câmara da altura. Agora, está a ser cometido outro pecado pela Docapesca, pois abre-se Concurso para o Projeto do Porto de Recreio, sem que à partida seja conhecido um enquadramento estratégico e sustentado pelas entidades públicas (mesmo que fossem uns concursados e outros anunciados) e a estrutura essencial do que se vai fazer nas suas diferentes fases até à conclusão das obras.

Mesmo circunscrevendo os problemas e a análise às embarcações de recreio e de pesca/marisqueio e sua solução, à partida há fortes constrangimentos gerais de que se salientam:

- Obstáculo da linha férrea para superar na ligação à terra.
- Necessidade de zonas terrestres confinantes com boa mobilidade/acessibilidades.
- Doca de Recreio sobrelotada.
- Centenas de embarcações nos canais e outras no Porto de Recreio de Olhão e Marina de Vilamoura.
- Doca com acesso muito bloqueado pela linha férrea e forte assoreamento interior e acessos.
- Portos de Recreio do sotavento algarvio sem capacidade de resposta à procura.



- Pescadores/mariscadores, uns num recanto da Doca e outros na Ilha de Faro e no Chalé das Canas sem condições mínimas.
- Assoreamento dos extensos canais, em particular a partir da zona do Porto Comercial.
- Problemas de segurança.
- Dificuldade na captação da náutica de recreio nacional e internacional.
- Câmara sem disponibilidades financeiras.

## **2. As soluções adequadas para responder aos problemas**

De forma sintética e tendo por base opiniões e documentação consultada, o **exposto reclama:**

- Porto de Recreio com um mínimo de 500 lugares, com preços competitivos.
- Para pescas/marisqueio, porto de abrigo no exterior da Doca e ancoradouros na Ilha de Faro e Chalé das Canas.
- Reduzir ao máximo a distância no acesso a percorrer pelos barcos de recreio nos canais, reduzindo despesas de manutenção com desassoreamentos e não comprometendo a entrada no porto a qualquer hora, em vez de poder vir a ter que ser feito em função das marés.
- Fazer o aproveitamento da excelente e cara obra de passagem superior rodoviária e ciclável sobre a linha férrea, de acesso ao porto comercial e com ligação direta à nova Variante, agora pouco utilizada. É uma obra que custou mais de um milhão de euros e que tinha de ser aproveitada, em vez de construírem outra.
- Ponte levadiça moderna na linha férrea, no acesso à Doca.
- Desassoreamento e reparações na Doca.
- Aproveitar sinergias de cooperação com os excelentes estaleiros privados existentes para reparação de embarcações, como fator de atração.
- Criar condições para acolher embarcações, conforme zonas legalmente previstas para fundeadouros.

São muitos os requisitos, mas num quadro de equilíbrio e bom senso e sendo o porto de recreio o que tem maiores envolvências pela dimensão da obra, há uma excelente localização nas Marinhas do Neves Pires (a sul do Largo de S. Francisco): com bom e relativamente custo acesso pelo canal, acesso rodoviário superior bem próximo; estacionamento no Largo de S. Francisco; meio envolvente espaçoso; núcleo histórico, etc.

**E é muito relevante referir que, em termos técnico-ambientais, esta localização do porto de recreio nas Marinhas de Neves Pires (plano de água e plataforma terrestre) no decorrer das longas reuniões realizadas em 2002 foi proposta pelo PNRF e mereceu consenso da CMF, CCDRALgarve, IPTM e ICN como uma alternativa boa.**

Portanto, no essencial e vendo a questão sob diversos ângulos, é opinião unânime em Faro que esta opção de localização, em termos absolutos e comparativamente a outras alternativas, não oferece dúvidas no Plano de racionalidade e clarividência.

Para o **porto de abrigo da pesca**, há condições na zona exterior à Doca e os **ancoradouros na Ilha de Faro e Chalé das Canas** também são viáveis.

#### **4. Soluções erradas e falta de soluções para a náutica de recreio**

Contudo, de forma negativamente surpreendente o poder central continua a querer impor a Faro um projeto mau, que serve mal Faro.

Atentemos em concreto mais alguns aspetos, com base no que oficialmente está definido, e que se propõem realizar:



- Localização do porto de recreio na Ria, em frente da atual doca, longe do canal principal, com zonas de forte assoreamento nos canais de acesso, com problemas já assinalados.
  - Porto de Recreio que tendo apenas 275 lugares, em si mesmo e face às necessidades atuais e futuras (mínimo de 500 lugares) é pequeno.
  - Área terrestre do porto de recreio reduzida ao mínimo, só com edifícios/equipamentos operacionais.
  - Nada sobre o Porto de Abrigo e ancoradouros para pesca.
  - Nada sobre ponte levadiça para entrar e sair da Doca e melhorias nesta.
  - Porto “em cima” da linha férrea, com zonas do Hotel Eva, Baixa e Av. da República, estação rodoviária e da CP congestionadas, com difíceis e caras soluções para estacionamento, **passagem superior para veículos e pedonal em túnel impostas pela REFER, por razões de segurança.**
- Os documentos dos processos oficiais já reconhecem ser muito difícil, havendo que desde já considerar o seu elevado custo a suportar pelo Município (há disponibilidades?) e os fortes impactos ambientais.
- Intenção oficial manifestada de criar condições para acolher barcos de recreio em fundeadouro.

Pelas razões expostas, em termos de presente e futuro, o que é proposto para as **embarcações de recreio**, como dissemos atrás, é melhor que nada, mas serve muito mal Faro, pequeno e mal localizado, apenas para tentar calar uma justa e histórica reivindicação.

Quanto à **pesca/marisqueio**, ainda pior, pois é encarada como atividade secundária não merecendo respeito nem atenção, nada sendo previsto. Tinham de se criar condições para crescer e não para a extinção.

## **5. Projeto do porto de recreio além de servir mal Faro, está cheio de incertezas**

Mas, além disso, e tendo em conta a matéria constante nos processos oficiais, além de mau o que é proposto está envolto em preocupante mistério e falta de coerência nos pressupostos oficiais.



Está reconhecido em documentos oficiais do IPTM (agora Docapesca) que, face aos custos associados ao porto de recreio, revela-se **“incomportável qualquer entidade assumir a obra caso não tenha associado uma componente terrestre imobiliária de apoio à náutica que a rentabilize”**, sendo isso feito com uma chamada especial de atenção.

Ora, sucede que estranhamente e em contradição com essa posição, a Docapesca abriu agora o referido Concurso para o projeto, em que no Caderno de Encargos se inclui o estudo de viabilidade do empreendimento e preparação do Concurso para construção e exploração, considerando apenas o porto de recreio, sem mais qualquer valência. Tal incoerência estrutural justifica fundadas incertezas e especulações sobre a evolução do processo, exigindo-se explicações.

Os independentes em abstrato não se pronunciam sobre a imobiliária, apenas transcrevem as posições oficiais pela falta de coerência e segurança na execução do projeto.

No nosso entendimento, se existissem variantes no atual Concurso, haveria margem para o concorrente vencedor apresentar alternativas de exploração, mas segundo a interpretação de juristas essa possibilidade está vedada ao concorrente e ao dono da obra, ao não serem permitidas expressamente variantes no Artº 9 do Concurso.

De facto, apontando a documentação oficial para uma obra “incomportável” se a sua exploração assentar apenas no porto de recreio, o estabelecido indicia a possibilidade de altos riscos, como gastos de dinheiros públicos acrescidos, arrastar do processo, ou outros. Por outro lado, podem ser legítimas as dúvidas sobre a intransigente defesa do interesse local, face aos organismos sediados em Lisboa.

**6. Compromissos a assumir já pelas entidades públicas para garantir a construção do porto de recreio e minimizar e/ou evitar riscos e prejuízos.**

Por isso, caso os responsáveis públicos considerem ter perdido a oportunidade de efetivar rapidamente a alternativa de localização boa, para se garantir que há obra, minimizar riscos e ter alguma visão de futuro, exigem-se compromissos, apontando estruturalmente, as opiniões recolhidas para:

**1º** – Total transparência do processo pelas entidades públicas, projetando com o máximo de pormenor as suas diferentes fases, pressupostos essenciais e data previsível da conclusão.

**2º** – Desencadear o mais depressa possível os procedimentos para o porto de recreio atingir os 500 lugares.

**3º** – Estudo de viabilidade técnico-económica do empreendimento a realizar no âmbito do Concurso, com base em preços competitivos a pagar pelas embarcações, ao nível dos atualmente praticados nos portos de recreio do sotavento algarvio.

**4º** – Se o estudo concluir pela inviabilidade técnico-económica por privados, o Estado assumirá o financiamento da execução da obra, com posterior abertura de Concurso para concessão da exploração, à semelhança do que fez noutros portos de recreio.

**5º** – Terá que estar garantido que a Câmara tem verbas para os acessos e outros investimentos associados, devendo fazer-se já uma estimativa.

**6º** – Com urgência, criar condições para acolher 500 embarcações nas zonas por lei definidas para fundeadouros.

**Nota:** Caso o projeto na localização prevista se mostre “incomportável”, deverão acelerar-se os procedimentos para a localização boa nas Marinhas de Neves Pires.

IV – No fim deste Resumo mas com destaque, a Aliança Cívica “Salvar Faro Com Coração” manifesta o seu público reconhecimento a todos os organismos que disponibilizaram a documentação e aos muitos especialistas em várias áreas que colaboraram dando as suas opiniões, numa matéria vasta e complexa.

Como se referiu na síntese, continua a ser um contributo aberto à participação de todos, pelo seu interesse público.

Faro,13.03.2015

**A Comissão Executiva da Aliança Cívica “ Salvar Faro, Com Coração”**

