



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

Projeto de Resolução n.º 1236/XIV/2ª

Recomenda ao Governo a intervenção nos portos de pesca do Algarve

Exposição de motivos

No Algarve, ao longo das últimas décadas, sucessivos governos do PS, PSD e CDS, aplicaram um modelo de desenvolvimento assente quase exclusivamente no turismo, na especulação imobiliária e atividades complementares. As atividades produtivas na indústria, agricultura e pescas foram negligenciadas, enquanto se verificava uma acentuada terciarização da economia regional. O número de trabalhadores na indústria transformadora e extrativa, na produção agrícola e animal e na atividade piscatória diminuiu significativamente, facto que não é alheio ao elevado nível de desemprego que se regista atualmente na região algarvia, o maior a nível nacional.

A adoção deste modelo de desenvolvimento, centrado quase exclusivamente no turismo, fragilizou a economia regional, conduzindo o Algarve a uma situação de profunda crise económica e social face aos impactos da epidemia. O desemprego e a precariedade dispararam, sucederam-se os encerramentos e falências de micro e pequenas empresas, avolumaram-se as desigualdades sociais, a pobreza alastrou, aumentaram as assimetrias entre o litoral e a interior serrano.

Mas o Algarve não está condenado a um inexorável afundamento. A região possui grandes potencialidades que podem e devem ser aproveitadas. É possível recuperar o aparelho produtivo regional, na indústria, na agricultura e nas pescas, e colocar a região num rumo de crescimento económico e progresso social.

A importância da pesca

Os 943 km de costa continental e a situação geográfica de Portugal, são fatores que favorecem o potencial desenvolvimento do sector da pesca. Contudo, sendo Portugal o 3.º país do mundo que mais peixe per capita consome, a verdade é que uma parte muito significativa deste consumo resulta de importações, verificando-se uma redução quase sistemática das capturas ao longo dos últimos 10 anos, com o valor de capturas relativo a 2020, a representar apenas 68 % das capturas registadas em 2011.

Nesta redução, assumem particular relevância as regiões de Lisboa e do Algarve, com diminuição do número de capturas, entre 2019 e 2020, da ordem dos 30%, correspondente a menos 18 322 toneladas de pescado capturado.

De acordo com os dados mais recentes publicados pelo INE, também entre 2011 e 2019, se reduziu em 11 % o número de pescadores inscritos em portos nacionais, num total de 1777 pescadores.

Analisando a frota nacional de pesca pode observar-se que nos últimos 10 anos se perderam, no continente, 660 embarcações, com particular incidência para as relativas à pequena pesca, com menos de 12 m.

Este quadro de abandono da atividade piscatória, que se materializa na redução do valor das capturas de pescado, do número de trabalhadores da pesca e do número de embarcações, resulta de um extenso conjunto de fatores, tais como a falta de valorização do pescado na primeira venda em lota, a falta de apoio à perda de rendimentos em situações de paragem imposta por questões de defeso ou por contaminação dos recursos, a deficiente oferta de formação profissional na área das pescas, entre outros.

Nesta matéria é de grande relevância a falta de condições dos portos e barras, que comprometem a navegação, o exercício da pesca e a segurança destes profissionais. Ao longo da costa continental são muitas as situações de incumprimento de um efetivo plano de dragagens capaz de responder às necessidades, bem como de investimento em infraestruturas para assegurar o exercício da pesca e das atividades com ela conexas, nas condições adequadas.

Os Portos de pesca no Algarve

A atividade da pesca no Algarve distribui-se por 12 portos de pesca (Baleeira, Lagos, Alvor, Portimão, Albufeira, Quarteira, Olhão, Fuzeta, Santa Luzia, Tavira, Cabanas e Vila Real de Santo António) e 17 pequenos núcleos de pesca onde as embarcações varam na praia (Arrifana, Carrapateira, Salema, Burgau, Praia da Luz, Ferragudo, Carvoeiro, Senhora da Rocha, Armação de Pêra, Praia da Oura, Olhos de Água, Santa Eulália, Arroiteia, Cacela, Manta Rota, Altura e Monte Gordo).

A manutenção e o crescimento sustentado da atividade da pesca constituem fatores de relevo para o desenvolvimento económico da região algarvia, estimulando as atividades económicas a montante (construção e reparação naval, indústrias de aprestos) e a jusante (indústria conserveira, restauração). A manutenção e a promoção da tradição cultural marítima, assim como a defesa e das características piscatórias de determinadas comunidades, contribuem ainda para a atratividade turística da região.

A importância da pesca para o desenvolvimento económico da região algarvia justifica plenamente um conjunto de investimentos na manutenção e beneficiação das condições de exercício da atividade nos portos de pesca, assim como a concretização de uma política de renovação e modernização tecnológica da frota de pesca regional e de recuperação de alguns pescadores.

Porto de Pesca de Olhão

O Porto de Pesca de Olhão, localizado no extremo nascente da cidade de Olhão, possui uma doca interior com três pontes-cais em betão para estacionamento da frota de pesca (pesca do alto, costeira e local), um edifício da lota (Docapesca) e ainda um cais de abastecimento. Construído há cerca de 40 anos, o Porto encontra-se bastante degradado na generalidade das infraestruturas e equipamentos, nomeadamente nos cais, redes técnicas (água, saneamento, eletricidade, combate a incêndio), pavimentos, escadas de embarque e defensas acostáveis de proteção.

Atualmente, o plano de água do Porto de Pesca de Olhão encontra-se apenas parcialmente ocupado, pelo que ainda poderá acolher um número significativo de embarcações sem quaisquer obras de ampliação da doca interior.

Porto de Pesca de Portimão

O Porto de Pesca de Portimão localiza-se na margem esquerda do rio Arade, sendo um porto com uma grande tradição na atividade piscatória.

Dispõe de duas pontes-cais em betão para estacionamento da frota de pesca, edifício da lota e cais de abastecimento, com fundos de serviço de -5 m (ZH). Construído há cerca de 40 anos, o Porto de Pesca de Portimão encontra-se bastante degradado na generalidade das infraestruturas e equipamentos, nomeadamente nos cais, redes técnicas (água, saneamento, eletricidade, combate a incêndio), pavimentos, escadas de embarque e defensas acostáveis de proteção.

Porto de Pesca de Vila Real de Santo António

O Porto de Pesca de Vila Real de Santo António, de construção mais recente, dispõe de ponte-cais para estacionamento da frota de pesca, cais de descarga e edifício da lota, armazéns de aprestos e rampa varadouro.

O assoreamento da barra do Guadiana constitui um entrave significativo à navegação, quer pelos seus fundos reduzidos, quer pela elevada variabilidade das condições de navegabilidade. Esta circunstância leva a que a maior parte das embarcações descarreguem o pescado em Portimão e Olhão.

Tem um importante núcleo de estaleiros navais em plena atividade, onde são executados trabalhos de construção e reparação em madeira e fibra.

Porto de Pesca de Tavira

As infraestruturas da pesca em Tavira desenvolvem-se na margem direita do rio Gilão, a poente da cidade, entre o núcleo urbano e a zona das Quatro-Águas. Ao longo da muralha da cidade de Tavira, localiza-se o edifício da lota, a jusante deste, o cais de descarga de pescado e o posto de abastecimento de combustível à frota de pesca. Na margem oposta, localizam-se os estaleiros navais e os armazéns da autoridade portuária.

O acesso marítimo é feito a partir da barra de Tavira delimitada por dois molhes com cerca de 250 m de extensão, verificando-se graves problemas estruturais no molhe nascente. O acesso faz-se depois através do rio Gilão, que apresenta fortes constrangimentos à navegação dado o elevado estado de assoreamento que condiciona a navegação à situação de maré.

O sector da pesca em Tavira apenas dispõe de um cais de descarga, não tendo quaisquer infraestruturas para estacionamento da frota de pesca, pelo que as embarcações estacionam de “braço dado” ao longo da retenção marginal, desde a lota até à zona da ponte rodoviária. Esta frente cais é também utilizada pelos táxis fluviais que transportam passageiros para a Ilha de Tavira e é ainda aqui que está localizado o posto de abastecimento de combustível às embarcações de pesca.

A inexistência de condições operacionais, ao nível das acessibilidades marítimas (dragagens) e das condições de acostagem e estacionamento, origina graves problemas, nomeadamente, a não satisfação das necessidades de abastecimento das embarcações, a falta de áreas na muralha para descarga do pescado, a inexistência de áreas para armazenagem de aprestos e para manutenção/reparação de artes de pesca.

Assim, a construção do Porto de Pesca de Tavira é um elemento fundamental para a eliminação dos significativos constrangimentos verificados no setor pesqueiro desta cidade algarvia. Esta seria uma intervenção de grande importância socioeconómica, uma vez que promoveria a modernização da frota pesqueira, dignificaria as condições de trabalho e de segurança da navegação e da atividade piscatória em geral.

A construção do novo Porto de Pesca de Tavira deve ser acompanhada da dragagem do canal de acesso do Rio Gilão, eliminando os fortes condicionalismos à navegação atualmente existentes, e da reabilitação do molhe nascente da barra de Tavira, que se encontra em risco de colapso.

Porto de Pesca de Lagos

O Porto de Lagos localiza-se a nascente da cidade, na margem esquerda da Ribeira de Bensafrim, tendo no seu interior duas pontes-cais para estacionamento de embarcações de pesca, que se encontram normalmente sobre ocupadas, um passadiço flutuante utilizado pelas embarcações marítimo-turísticas, uma rampa varadouro, os edifícios da lota, dos armazéns de aprestos e de comerciantes e os estaleiros navais.

O porto é servido pelo troço da linha de caminho-de-ferro Lagos/Vila Real de Santo António, o que constitui uma mais-valia que deve ser potenciada contribuindo para a dinamização das atividades portuárias presentes neste porto.

O porto de pesca de Lagos encontra-se bastante degradado na generalidade das infraestruturas e equipamentos, nomeadamente nos cais, redes técnicas (água, saneamento, eletricidade, combate a incêndio), pavimentos, escadas de embarque e defensas acostáveis de proteção.

Constata-se a falta de estacionamento para a frota pesqueira, ocasionando a permanente ocupação de grande parte da frente acostável do cais de descarga de pescado por embarcações; falta de capacidade de armazenagem de aprestos (os armazéns de aprestos são poucos e de reduzida dimensão), levando à presença de artes de pesca nas pontes-cais e no cais de descarga de pescado, perturbando a operacionalidade deste cais.

É, assim, necessário repor a operacionalidade do porto de Lagos, condição essencial para o desenvolvimento das atividades marítimo-portuárias locais.

Dragagens

Está em vigor o Plano Plurianual de Dragagens Portuárias 2028-2022, elaborado em 2017 pelo Laboratório Nacional de Engenharia Civil, abrangendo 20 portos de pesca e de recreio em Portugal Continental, sob jurisdição da Docapesca, S.A., onde a realização de dragagens incumbe à DGRM, estabelecida que o valor médio anual de dragagens de manutenção seria da ordem dos 540 000 m³.

Os portos abrangidos no estudo referido distribuem-se pelas várias regiões com destaque para o Algarve (portos de Lagos, Alvor, Portimão, Albufeira, Quarteira, Faro, Olhão, Fuzeta, Santa Luzia, Tavira, Cabanas e Vila Real de Santo António), com as embarcações de pesca registadas nestes portos, a apresentarem maioritariamente dimensão enquadrável na pequena pesca (< 12 m), sendo fundamental para a manutenção da atividade que as adequadas condições de navegabilidade sejam asseguradas.

A análise dos elementos constantes do estudo mostra que dever-se-iam executar, no período de 2018 a 2022, operações periódicas de dragagem de manutenção da

navegabilidade e de condições de segurança, de acordo com o que se apresenta no quadro seguinte.

No entanto, o objetivo traçado de se executarem operações de dragagem para a retirada anual de cerca de 540 000 m³ de sedimentos, apresenta uma taxa de execução de 0 % em qualquer dos ciclos de gestão entre 2018 e 2020, tendo em atenção o que se encontra reportado pela DGRM.

Quanto às operações de dragagem contratadas pela Docapesca, o portal BASE reporta apenas cinco contratos celebrados entre 2018 e 2021, dos quais apenas três apresentam data de fecho de contrato –com data de conclusão em 2019 e referentes a intervenções na região do Algarve.

Portos	Volumes a dragar anualmente (m3)	Volumes a dragar de 2 em 2 anos (m3)	Volumes a dragar de 5 em 5 anos (m3)
Vila Praia de Âncora	35 000	10 000	
Esposende		40 000	145 000
Póvoa do Varzim	55 000		75 000
Vila do Conde	50 000	35 000	
Nazaré			60 000
São Martinho do Porto			40 000
Peniche			135 000
Ericeira			35 000
Lagos			56 000
Alvor			80 000
Portimão			181 000
Albufeira			30 000
Quarteira			20 000
Faro			79 000
Olhão			192 000
Fuzeta		80 000	36 000
Santa Luzia			36 000
Tavira	40 000		64 000
Cabanas			26 000
Vila Real de Santo António		80 000	100 000
Região Norte	140 000	85 000	220 000
Região Oeste	0	0	270 000
Região Algarve	40 000	160 000	1 390 000

No âmbito de intervenções em portos preconizadas pela Docapesca, o portal BASE apresenta um total de 108 contratos de empreitadas de obras públicas celebrados entre 2018 e 2021, dos quais 46 se reportam à região do Algarve, num valor global de investimento de 4,675 milhões de euros, mas em que apenas 26 apresentam data de conclusão do contrato (a que corresponde um valor de investimento efetivo de 2,597 milhões de euros), maioritariamente referente a 2019.

A situação descrita coloca em evidência a falta de concretização dos investimentos necessários nas infraestruturas ligadas à pesca, destacando-se a falta de execução crónica dos orçamentos previstos em cada ano, e na criação de condições de segurança da navegação, em que a reduzida execução de operações de dragagem é inaceitável.

Centrando a apreciação na região do Algarve, onde o volume de negócios das empresas dos sectores da pesca e aquicultura representou, em 2019, aproximadamente 80 milhões de euros (dados mais recentes apresentados pelo INE), verifica-se que as condições existentes para o exercício desta importante atividade económica são muito deficitárias, requerendo intervenção urgente.

Nesta matéria destaca-se desde logo, a urgência em que sejam realizadas as operações de dragagem, dando celeridade ao que se encontra apresentado no Plano Plurianual de Dragagens e atualizando-o de acordo com as novas condições que entretanto se instalaram nos portos e barras desta região.

É de extrema importância que se assegure a retirada urgente de pelo menos 200 000 m³ de material nos portos de Tavira, Fuzeta e Vila Real de Santo António, para além de se estabelecer um cronograma atualizado que garanta a realização das restantes intervenções periódicas sinalizadas no Plano.

A dinamização da atividade portuária na região algarvia exige também a criação da Administração dos Portos do Algarve. Uma entidade pública, dotada de autonomia e de meios adequados, que assegure a gestão integrada, subordinada às necessidades de desenvolvimento regional, de todos os portos comerciais, de pesca e de recreio da região.

Com a frontal oposição do PCP, o governo PSD/CDS decidiu, em 2014, fragmentar a gestão dos portos algarvios, atribuindo a gestão dos portos de pesca e marinas de recreio bem como a navegabilidade dos rios Guadiana e Arade à Docapesca e a gestão dos portos comerciais à Administração do Porto de Sines.

Tal fragmentação, inibidora de uma estratégia integrada de gestão dos portos e da atividade portuária, não tem paralelo nas administrações portuárias nacionais.

A situação singular dos portos do Algarve no que diz respeito à sua gestão teve sérias consequências no investimento nas infraestruturas portuárias regionais. O Plano Estratégico de Transportes 2011-2015, aprovado em 2011, previa para sete portos nacionais (Viana do Castelo, Leixões, Aveiro, Figueira da Foz, Lisboa, Setúbal e Sines) um investimento total de 2.457 milhões de euros. Para os portos algarvios não estava previsto nem um cêntimo de investimento! O Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas 2014-2020, aprovado posteriormente, previa para os portos comerciais algarvios apenas 0,65% do investimento total nacional para o setor marítimo-portuário (10 milhões de euros para a melhoria das condições de acesso marítimo e das instalações de passageiros e carga dos portos comerciais de Faro e Portimão). Quanto aos portos de pesca, é notória a falta de recursos da Docapesca para o necessário investimento, manutenção e desenvolvimento destas infraestruturas.

Entende o PCP que a solução para o problema da gestão dos portos algarvios deverá passar pela criação de uma administração portuária autónoma – como, aliás, acontece nas demais regiões do país –, integrando todos os portos comerciais, de pesca e de recreio do Algarve, dotada com os meios e competências adequadas ao exercício da sua missão, num quadro de gestão inteiramente pública do conjunto das infraestruturas portuárias.

É inegável que o sector da pesca, nomeadamente da pesca local e costeira, é fundamental para a concretização do desígnio da defesa e incentivo à produção nacional, requerendo-se a adoção de um conjunto alargado de medidas que visem a sua defesa e que proporcionem o seu crescimento.

Nestes termos, nos termos da alínea b) do artigo 156.º da Constituição e da alínea b) do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento, os Deputados do Grupo Parlamentar do PCP propõem que a Assembleia da República adote a seguinte:

Resolução

A Assembleia da República resolve, nos termos do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição da República, recomendar ao Governo que:

1. Assegure a elaboração e execução urgente de um Plano de Ação para o desenvolvimento dos portos de pesca do Algarve, contemplando: beneficiação das redes técnicas, da rede de combate a incêndios e da rede pluvial; beneficiação dos pavimentos; apetrechamento dos cais com defensas e escadas; introdução de sinalética; aquisição e manutenção dos veículos de trabalho (empilhadores, tratores e outras máquinas); manutenção e instalação de vedações e operacionalização das portarias de acesso às zonas portuárias; e dotação de recursos humanos adequados ao exercício da fiscalização, operação e manutenção da atividade dos portos de pesca.
2. Construção do novo Porto de Pesca de Tavira, a jusante da cidade de Tavira, com o objetivo de ordenar e modernizar a pesca em Tavira, nomeadamente nos setores de descarga/manuseamento, armazenagem e comercialização do pescado, aprestamento, abastecimento, reparação e manutenção das embarcações, estacionamento da frota, dignificação das condições de trabalho dos pescadores e embarque/desembarque de passageiros da carreira fluvial de ligação à ilha de Tavira.
3. Realize durante o ano de 2021 as operações de dragagem de manutenção periódicas (anuais e bienais) referidas no Plano Plurianual de Dragagens Portuárias 2018-2021 para os portos de Tavira, Fuzeta e Vila Real de Santo António, num total estimado de volume a dragar de 200 000 m3.

4. Proceda à revisão e atualização do Plano Plurianual de Dragagens Portuárias 2018-2021, de acordo com as novas condições em que se encontram os portos e barras tendo em conta a falta de intervenção registada nos anos anteriores.
5. O Plano de ação nas infraestruturas dos Portos, Barras e Lotas/postos de vendagem na região do Algarve referido no número 1 (assumindo como prioritárias as intervenções nos portos de Tavira e Olhão), deverá incluir a informação das intervenções necessárias em cada local, do cronograma de execução dos trabalhos, da estimativa de montantes envolvidos e do prazo para finalização das obras.
6. Proceda à revisão do modelo de relatório DATAPESCAS, de modo a que, com periodicidade trimestral, este integre a informação relativa às intervenções previstas e realizadas nos Portos, Barras e Lotas/postos de vendagem do Algarve de acordo com o programa de intervenções que vier a ser definido para cada caso.
7. Para o desenvolvimento e planificação do Plano de Intervenção nas infraestruturas dos Portos, Barras e Lotas/postos de vendagem na região do Algarve deverão ser consultadas e ouvidas as associações representativas dos profissionais da pesca.

Assembleia da República, 29 de abril de 2021

Os Deputados,

JOÃO DIAS; BRUNO DIAS; JOÃO OLIVEIRA; PAULA SANTOS; ANTÓNIO FILIPE; DUARTE ALVES;
ALMA RIBERA; DIANA FERREIRA; JERÓNIMO DE SOUSA; ANA MESQUITA