

EMPREDIMENTO HIDROELÉCTRICO

DE FOZ DO TUA

Parecer Específico

ESTRUTURA DE MISSÃO DO DOURO

Fevereiro - 2009

APROVEITAMENTO HIDROELÉCTRICO

DE FOZ – TUA

1. INTRODUÇÃO

Com a Resolução do Conselho de Ministros nº 1162006 foi criada a Estrutura de Missão do Douro (EMD) com o objectivo de dinamizar acções para o desenvolvimento integrado da Região do Alto Douro Vinhateiro.

À EMD cabe, entre outras, a tarefa de dinamizar parcerias com empresas para planear e executar acções de valorização económica do território abrangido pela região demarcada, dirigidas ao fomento da competitividade e ao reforço da coesão territorial.

É neste quadro que se explica e justifica a elaboração do presente parecer que incide, particularmente, no questionamento estratégico do investimento em causa, em particular nas suas implicações nos domínios sócio – económico, patrimonial e no equacionamento do potencial de diferenciação do Vale do Tua.

Pretende-se, pois, adiantar um contributo de análise e ponderação sobre o processo supracitado.

2. CONTEXTO

2.1 Físico – Económico

Estamos perante um **Território em Perda**. Onde se percebem bem os sinais de declínio demográfico e social. Onde a fragilidade da economia local transparece. Território cuja matriz de ocupação e uso do espaço assenta, fundamentalmente, no sector primário, actividade em parte, condicionada pelo fenómeno da desertificação dos solos.

Território condicionado ainda pela actual rede de acessibilidades. Se bem que, reconheça-se, tenha havido beneficiações consideráveis nas redes não comprometendo a competitividade interna da sub-região.

É mesmo o acesso ao “litoral” ou às cidades “suporte” (Vila Real e Bragança) não pode ser considerado desajustado face ao afastamento geográfico em causa. Acresce que estão lançadas as sub – concessões rodoviárias para construção da Auto - Estrada Amarante/Bragança e para o IC5 Murça – Miranda do Douro.

É pois previsível que, a curto – médio prazo, a acessibilidade à zona esteja amplamente melhorada, facto que poderá permitir um leque de situações que deverão ser amplamente aproveitadas pela iniciativa local.

Território Marcado pelo potencial patrimonial que incorpora. Quer na perspectiva paisagística e ambiental, quer na perspectiva monumental (edificado e natural).

Território Planeado por políticas, medidas, instrumentos e acções que apontam para a valorização das actividades agrícolas, rurais e de uma embrionária actividade turística.

2.2 Institucional

Uma abordagem distinta ou um dado novo que se impõe relevar a propósito da participação da Administração Local no processo de auscultação pública do EIA/AIA do empreendimento.

Na verdade, as cinco Câmaras Municipais, com o apoio e envolvimento da EMD, aproveitando o momento de reflexão conjunta, ponderaram sobre o futuro do Vale do Tua, nos diferentes cenários de evolução¹.

Esta metodologia de planeamento estratégico revelou-se agregadora e, mantendo-se, irá, concerteza, potenciar um quadro intermunicipal de cooperação e articulação oportuno e promissor.

Quatro foram os cenários identificados e a sua diferenciação passou pela identificação dos factores - chave que carecem de reflexão mais apurada: Paisagem do Tua, Linha Ferroviária, Espelho de Água, Outros Recursos Turísticos).

Saliente-se a importância do exercício da reflexão estratégica que provocou a definição de cenários, muito embora cientes que estes não são previsões, nem fotografias reais.

¹ Estudo Prospectivo da Região do Vale do Tua na sequência do Projecto de Aproveitamento Hidroeléctrico Foz -Tua – Quaternaire – Portugal – Fevereiro 2009

3. O FUTURO QUE SE DESEJA

É certo que o futuro estará, moldado por um conjunto de apostas:

- ✓ **Inverter** o processo acentuado de degradação dos ecossistemas, promovendo, de forma integrada, o tratamento adequado do uso dos solos e a gestão do recurso água, orientados para a valorização crescente do carácter multifuncional das funções agrárias, no quadro de valências sociais, económicas e ambientais, limitando as funções meramente produtivas.
- ✓ **Valorizar** o potencial de diferenciação dos recursos turísticos do Vale do Douro, associado à singularidade e qualidade paisagística, em especial, do segmento mais encaixado do vale, viabilizando a circulação turística e a sua articulação/integração com outros produtos turísticos, designadamente, de turismo fluvial do destino Douro.
- ✓ **Defender** a preservação integrada dos recursos culturais e naturais da região contribuindo para a consolidação da identidade do território e das suas comunidades, favorecendo, as relações com outros espaços próximos de forte identidade, como são o **Alto Douro Vinhateiro** e o **Douro Internacional**, assim como a capacidade de diferenciação dos seus recursos endógenos.
- ✓ **Fomentar** e estimular a valorização de recursos turísticos da região, vocacionados para os produtos turísticos de touring cultural e paisagístico, de turismo de natureza, contribuindo para um posicionamento mais forte da região do Vale do Douro no contexto do destino Porto e Norte de Portugal e na articulação prioritária com o destino Douro.
- ✓ **Reforçar** as condições internas de conectividade e de acessibilidade na região, contribuindo para a estruturação do seu sistema urbano e o aumento da mobilidade da população, estimulando, simultaneamente, a atractividade turística, desenvolvendo novas funções urbanas de forte articulação com a envolvente rural de proximidade, dentro de um modelo policêntrico, apostando numa melhoria e diversificação dos serviços vocacionados para segmentos da população idosa.

- ✓ **Favorecer** alternativas de mobilidade de carácter lúdico e turístico, ambientalmente amigáveis, que fomentem práticas de fruição da natureza.
- ✓ **Desenvolver** e atrair para a região competências humanas, organizacionais/empresariais e tecnológicas viabilizando a transformação da sua estrutura económica, mais competitiva, no sentido de uma crescente multifuncionalidade do espaço rural.
- ✓ **Reforçar** os espaços e as práticas de governação regional e local, de modo a robustecer o capital social da região e a sua competitividade.

4. REPENSAR O FUTURO DO VALE DO TUA OU UM NOVO PARADIGMA...

Conhecendo-se, de há muito, o processo de regressão demográfica, o acentuado envelhecimento da população, o abandono de áreas rurais e a falta de capacidade dos pequenos centros urbanos gerarem condições para fixação e atracção de pessoas, designadamente, de jovens e de população qualificada constata-se ainda:

- ✓ Um sistema urbano pouco estruturado e fraca mobilidade interna associada à reduzida oferta de transporte público.
- ✓ Um baixo nível de qualificação dos recursos humanos e falta de empreendedorismo que dificultam a dinamização do tecido produtivo para o aumento da competitividade e inovação em fileiras produtivas que aproveitem e valorizem os activos específicos da região.
- ✓ Capacidades dos agentes empresariais e institucionais contribuirão concertadamente, para a intensificação de redes de relacionamento interno e externo (networking), nomeadamente com parceiros estratégicos em matéria de inovação (centros de I&D e tecnológicos), de “clusterização” e de mercados.
- ✓ A deterioração da paisagem de elevada qualidade e singularidade, associada a uma articulação muito estreita entre o património cultural e natural, que constitui factor central de diferenciação da região no mercado turístico regional (exigindo uma reconfiguração adequada dos produtos turísticos).

- ✓ Um capital social muito reduzido e uma debilidade nas dinâmicas de governação regional, incluindo os constrangimentos aos níveis de relacionamento e ao alargamento das práticas de parcerias institucionais e empresariais, cruciais para enfrentar os desafios da competitividade, inovação, sustentabilidade e coesão.

5. QUESTÕES CRÍTICAS QUE NÃO SE PODEM ESCAMOTEAR

A hipótese de vir a ser criada uma toalha de água (mais ou menos interessante, consoante a cota de pleno armazenamento) que não seja suficientemente diferenciadora.

Estima-se maior potencial em termos de fruição lúdica, recreativa ou desportiva para a população residente (mercado de proximidade), do que um potencial turístico claro.

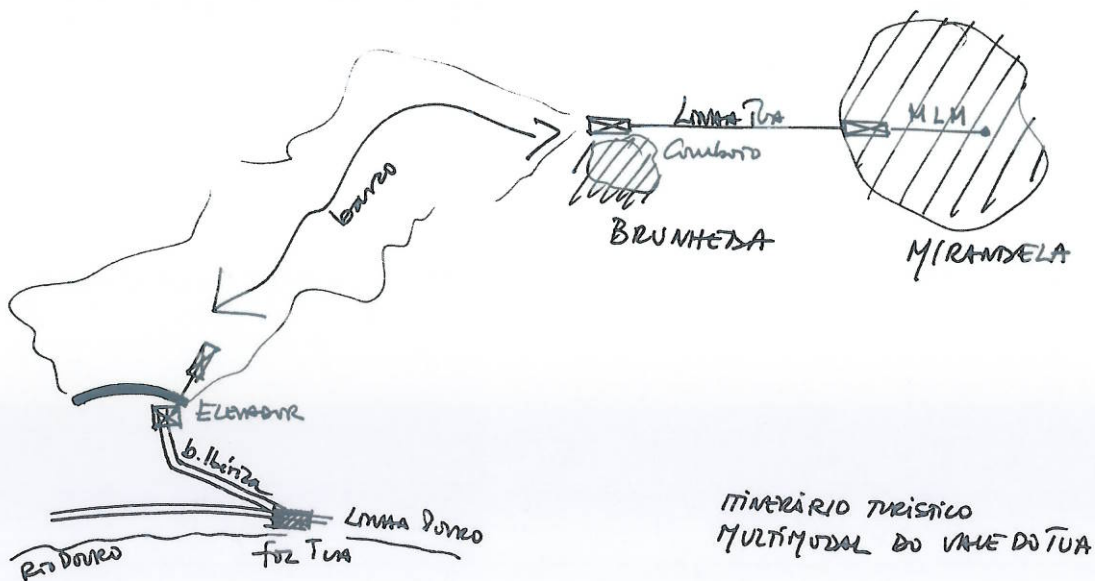
Não se diferenciara do Azibo, do Alto Rabagão, do Douro e, portanto, dificilmente se poderá constituir numa clara vantagem competitiva decisiva para a região.

- ✓ A singularidade paisagística de uma parte do Vale que o torna, em termos de recurso turístico, um atractivo de excepção e, portanto, uma mais-valia, decorrente da associação do vale encaixado com a presença marcante do comboio e a possibilidade do mesmo fruir. O vale, sem o comboio, constitui um valor natural efectivo, em termos de sustentabilidade mas não tem uma valia intrínseca específica, uma vez que não é acessível.
- ✓ A eliminação da ligação ferroviária diminuirá, à partida, a atractividade e a possibilidade de exploração turística do corredor do Tua, em particular, de Mirandela, na medida em que desaparecerá a oferta de um produto turístico – o passeio à Foz do Tua.
- ✓ Assim sendo, a importância de uma estratégia alternativa para a exploração turística do espaço – canal ganhará relevância em qualquer caso com a utilização de uma parte em caminho-de-ferro.
- ✓ Essa alternativa estratégica maior sentido ganhará se recordarmos a perda de passageiros do Metro Ligeiro de Mirandela que passou de 179 mil/2000 para 74 mil/2004 o que denuncia uma tendência de secundarização do transporte público, face ao crescimento da taxa de motorização.

- ✓ A problemática da eventual ligação do Plano de Água com a Estação da Foz do Tua (separados por 1.8 km), resultante da necessidade de se vencer uma diferença altimétrica da ordem dos 80 a 100 metros, conforme o NPA que venha, porventura a ser decidido.

6. PREVISÍVEIS OPORTUNIDADES GERADAS PELO EMPREENDIMENTO

No seguimento do exposto, o equacionamento de um novo esquema director de acesso à Foz do Tua até Mirandela, no cenário da construção da barragem, pode fazer sentido e passaria pela criação de uma nova cadeia de transportes de ligação entre os dois pontos referidos, para utilização turística que se toma a liberdade de esquematizar:



A criação de um **Itinerário Turístico Multimodal**² poderia ser sustentada pelo aproveitamento do troço da linha ferroviária, que ficaria funcional pelo aproveitamento do pano de água da albufeira (viagem de barco) e de um meio mecânico para vencer a diferença de cotas (elevador mecânico).

² Quatenaire (2009), "Estudo prospetivo da Região do Vale do Tua", Porto

A utilização da linha, alterada a bitola no troço inicial, entre a barragem e a estação do Tua na linha do Douro, não deixaria de induzir maior dinamização económica nesta linha estruturante da região do Norte e o reforço de investimentos na sua manutenção, pelo menos desde Caíde até ao Tua.

Assim, seria possível organizar viagens directas do Porto/Régua/Barca de Alva até ao coroamento do empreendimento. O Douro não pode viver sem os seus afluentes....

Nesse contexto impor-se-á uma solução mecânica (elevador panorâmico) para assegurar a ligação da cota da linha ao pano de água, no local de um embarcadouro – ligação barco – elevador - comboio, configurando-se assim, uma **solução multifacetada** que requererá arrojo arquitectónico, conforto e qualidade, capazes de constituir, por si só, um factor de atracção de visitantes.

O acolhimento do Empreendimento no Vale do Tua, segundo nossa convicção, terá de assegurar uma clara mais valia regional.

Assim:

- ✓ Só deste modo, se compreenderá e internalizará localmente, a perda patrimonial que não deixará de ocorrer.

O mérito do investimento, se assim se pode classificar, terá de assentar na geração de novas iniciativas locais e num contributo importante para o robustecimento institucional regional, e não na dimensão estrita da produção de electricidade ou do emprego gerado aquando da execução da obra.

- ✓ Entendemos que, no território em causa, os impactos terão de ser bem maiores e geradores de novas oportunidades, havendo necessidade de potenciar o empreendimento de modo que este se constitua numa **alavanca estruturante de um processo mobilizador de recursos e de agentes locais e regionais.**
- ✓ A conjugação, no tempo e no espaço, do aproveitamento de novas acessibilidades rodoviárias (A4 e IC5), com a oferta de novas soluções de mobilidade turística e com o **envolvimento directo do promotor na criação de uma entidade/instituição** que

venha a assumir como principal missão, a promoção do desenvolvimento sustentável e da competitividade do território do Vale do Tua, constituirão um novo quadro de acção estratégica para o Vale.

O projecto insere -se no âmbito das políticas nacionais e europeias bem como dos compromissos internacionais assumidos por Portugal no contexto das directrizes relativas às “Energias Renováveis” e, portanto, não deixará de induzir:

- ✓ **Incremento** da produção de electricidade, redução da emissão para a atmosfera de gases com efeito de estufa.
- ✓ **Contribuição** para o aumento da quota das energias renováveis.
- ✓ **Diminuição** da volatilidade da factura energética (dependência energética).

7. NOVA ORGANIZAÇÃO, OUTRAS PRÁTICAS

Objectiva-se a proposta de uma nova Solução Institucional de Base Regional que:

- ✓ Constitua um valor institucional acrescentado para a região do Vale do Tua, contribuindo para o reforço do seu capital social.
- ✓ Constitua um factor/alavanca de uma nova dinâmica de desenvolvimento regional, indutora de novos mecanismos de acção, capaz de gerar valia a partir da valorização integrada e concertada dos seus recursos específicos.
- ✓ Proporcione a transferência para a região de competências e de valores oriundos de entidades que participam na sua constituição, designadamente, valores estratégicos, operacionais e capacidade de financiamento (de novos projectos com viabilidade e garantia de sustentabilidade de outros).

8. MODELO ORGANIZACIONAL

Este modelo não poderá deixar, naturalmente, de incorporar o promotor do investimento, numa perspectiva de assumpção de um compromisso a longo prazo e não numa lógica de contrapartidas, mais ou menos imediatas, mais ou menos onerosas.

Um modelo que assegure um “Caderno de Encargos fechado e com tempo certo”.

Um modelo que não deverá deixar de incorporar o Estado/Administração Central, viabilizando a possibilidade, que nos parece adequada, da empresa de capitais maioritariamente públicos, que não maioritariamente municipais (porque nesse caso entramos na solução de natureza municipal ou intermunicipal, limitada às atribuições/competências municipais), que afecte investimentos públicos ou subvenções a serviços capazes de garantir a viabilidade das soluções no seu arranque e lançamento.

Um modelo que comprometa a totalidade dos Municípios em projectos conjuntos e agentes privados afectos ao Turismo, Produtores do Vinho ou Azeite, empresários de Aproveitamento de Energias Renováveis, Operadores de Transportes, etc.

Assente que seja o figurino institucional, não será difícil precisar, desde já, um **conjunto de projectos e de acções que dariam corpo à valorização integrada e articulada do Vale do Tua**.

Destacamos do estudo já citado, a título de exemplo, no primeiro ano de arranque, projectos que nos parecem adequados à referida estratégia:

- *Projecto-Piloto de Coordenação Estratégica e Operacional para Combate à Desertificação e ao Abandono das Terras.*
- *Projecto-Piloto de Aproveitamento de Oportunidades de Energias Renováveis (eólica).*
- *Programa Integrado de Qualificação da Rede de Equipamentos e Serviços Orientados para a População Sénior.*
- *O “Centro de Interpretação do Tua”, muito importante do ponto de vista identitário, social e cultural e com potencial turístico.*

E, para mais tarde, a concretização do:

- *Itinerário Turístico Multimodal do Vale do Tua*
- *Programa de Qualificação Infra-estrutural da Albufeira*
- *Programa de Valorização das “Aldeias Ribeirinhas”*

Cientes que não bastam esforços de investimento em infra-estruturas, em apoio, a curto prazo, para assegurar uma evolução a médio prazo, no sentido de um desenvolvimento sustentável da região e da sua competitividade, sem **investir em capital humano e capital social** (instituições, empresa, cooperação, networking).

Esse desiderato não será atingido só com projectos, mas também com a fixação de competências que, seguramente, passarão pela presença de uma nova entidade com capacidade de gerir projectos integrados e em rede, de explorar recursos/produtos orientados para o mercado e de fazer marketing territorial.

9. A PAISAGEM

De acordo com o Estudo de Impacte Ambiental, a área de intervenção integra três unidades de paisagem com valores de distinta magnitude, unidos por um rio, qual espinha dorsal da paisagem, nomeadamente:

Douro Vinhateiro: diz respeito à zona de vale mais aberto, menos estrangulado. Possui alguma diversidade florística, certas manchas de matos dispersas pelas encostas mais abruptas e vegetação ripícola.

Baixo Tua: trata-se de um vale encaixado com encostas abruptas, onde o rio corre rápido, constituindo uma unidade de elevada sensibilidade que apresenta elevado valor cénico.

Terra Quente Transmontana: Troço do rio mais a montante da área de intervenção. À medida que se caminha para montante, as margens do curso de água tornam-se mais abertas, menos declivosas, dando lugar a um mosaico de ocupação agrícola.

Uma paisagem não se reduz a um catálogo dos elementos que a compõem. É o resultado, ao longo do tempo, de diferentes combinações. A simples mudança de uma variável ou de uma constante, pode ser o suficiente para fazer baloiçar uma paisagem de um padrão para outro. Recorde-se o exemplo da albufeira do Azibo, em Macedo de Cavaleiros.

No caso presente, a singularidade da parte encaixada do Vale do Tua só é possível de ser contemplada a partir de uma obra notável que foi a construção do caminho-de-ferro. O

paradoxal da situação é que é também a singularidade da obra ferroviária que associada à inacessibilidade daquele espaço, cria um conjunto único, passível de ser visitado, com valia patrimonial e simbólica, únicas. Ora, a construção do empreendimento afogará parte da linha e tapará a singularidade, tornando-a, provavelmente, afim a outras.

Mesmo sabendo – se que não há duas paisagens iguais, a verdade é que o caso do Douro Internacional nos deve fazer reflectir sobre o caminho a seguir. Neste caso foram os panos de água que permitiram que hoje se percorra o canal, ainda que por partes, numa zona anteriormente inacessível em condições normais.

Este enunciado leva-nos a três breves comentários:

- I. A reposição da linha será, tecnicamente, complexa pois há que vencer a cota da barragem, colocando o comboio na margem do futuro plano de água, dado que e qualquer outra solução será de custos inaceitáveis.
- II. O interesse turístico da utilização do comboio reside na dupla visita “vale encaixado” e “espectacularidade do canal ferroviário”, pelo que não haverá uma sem a outra.
- III. A utilização do comboio como modo de transporte local só terá peso ou influência precisamente na parte do traçado não inundável, ou seja, aproximadamente entre o apeadeiro da Brunheda e Mirandela (61 % dos movimentos anuais nos dois sentidos, enquanto os restantes se fazem, maioritariamente entre Mirandela e a foz do Tua e, praticamente, só por razões jurídicas).

10. IRREVERSÍVEL OU MITIGÁVEL?

Não há uma resposta simples e única, tanto mais que há factores intangíveis e imateriais que não se devem descurar.

Dir-se-ia que a decisão (política) em desenvolvimento deverá ser incorporada numa estratégia global e não numa lógica isolada. De projecto a projecto, de caso a caso.

É certo que ao perspectivar-se um cenário de um plano de água que proporcione a navegabilidade no Tua levará, seguramente, a novos termos de ocupação e uso e a novos envolvimentos das comunidades locais, bem como a uma espacialização de acções e investimentos ao longo do Vale.

Mas, também, é certo que a **unidade da paisagem (Baixo Tua)** em causa, tal e qual outros sítios, monumentos ou espécies, tem que ser assumido **como um activo efectivo de um processo de desenvolvimento.**

Por exemplo: um paredão na embocadura do rio, no início da garganta do Tua representará uma profunda intrusão visual para quem suba o rio Douro.

Por seu lado, a barragem, estima-se, não será visualizada do rio Douro, mas a partir da ponte que liga as EN212 e 214 já isso poderá acontecer.

Conforme os elementos disponíveis, os acessos à obra, previstos em encostas com fortes inclinações, afiguram-se com forte impacto visual.

Do mesmo modo nos referimos, face à localização prevista, à Central, à Subestação superficial e ao Edifício de Comando e Controle que serão elementos edificados, manifestamente, impactantes no espaço em causa.

Impor - se - á, por isso, um apurado projecto de integração paisagística do conjunto das infra-estruturas, acessos e equipamentos previstos, não esquecendo o cuidado indispensável com a execução do tratamento paisagístico que se requer ao nível do restabelecimento do relevo e do coberto vegetal das áreas afectadas pela execução da obra.

A linha tem 120 anos, tendo nascido, historicamente com o intuito de vir estabelecer a ligação entre o Douro e Zamora (1878). Em 1883 é lançada em Carta de Lei, o concurso da construção da Linha do Tua. **Neste contexto uma linha nova não será uma alternativa à actual, porque lhe faltará o valor histórico, cultural e patrimonial.**

Assim, não será possível equacionar a localização da barragem, a montante do previsto, de forma a salvaguardar-se a **“linha – património”**, como recurso de identidade, que é?

Temos, também a noção que estamos perante uma memória e um recurso, ambos com valor. E que, por isso, ganha cada vez mais sentido no Douro, estimular uma estratégia de valorização do seu património cultural.

Estamos, pois, pelas razões já expostas ao longo desta informação, perante um dilema real que merece uma explicação mais clara.

É nesse sentido que se sugere um apuramento de soluções que permitam o aproveitamento integrado dos recursos existentes.



Ricardo Magalhães (Engº)
Chefe de Projecto da Missão do Douro