



11º Simpósio de Hidráulica e Recursos Hídricos dos Países de Expressão Portuguesa VII Congresso sobre Planeamento e Gestão das Zonas Costeiras dos Países de Expressão Portuguesa

11º SILUSBA
Zonas Costeiras 2013

27 a 30 de Maio de 2013 - Maputo, Moçambique

CARACTERIZAÇÃO DOS ACIDENTES EM ARRIBAS DISSOCIADOS DA GEODINÂMICA NATURAL NA COSTA DO ALGARVE (PORTUGAL) DURANTE A ÚLTIMA DÉCADA (2003-2012)

Sebastião Braz Teixeira¹, Anabela Dores²

¹ Agência Portuguesa do Ambiente, Doutor em Geologia Económica e do Ambiente, Diretor ARH Algarve, Rua do Alportel nº 10, 2º, 8000-293 Faro, steixeira@apambiente.pt.

² Agência Portuguesa do Ambiente, Mestre em Cidadania Ambiental e Participação, Rua do Alportel nº 10, 2º, 8000-293 Faro, adores@apambiente.pt.

Palavras-chave: Arribas, acidentes, Algarve, risco

Tema: Avaliação e gestão de risco nas orlas costeiras

Tipo de comunicação: oral

1. Introdução e objectivo

O Turismo é a principal actividade económica da região do Algarve, centrada nos meses entre junho e setembro e produto Sol e praia, explorado em toda a frente costeira de 215 km, da qual cerca de metade é suportada por arribas (fig.1). Recentemente, em Agosto de 2009, no pico de ocupação sazonal das praias, uma derrocada instantânea originou sete vítimas (cinco mortos e dois feridos) constituindo episódio mais grave das últimas duas décadas. Nesse período registaram-se apenas quatro acidentes (em 1998, 2001, 2009 e 2011) em consequência de movimentos de massa em arribas (3 em Albufeira e 1 em Lagoa) de que resultaram 6 mortos e 6 feridos. O principal objectivo do presente trabalho é a caracterização dos acidentes em arribas não associados à geodinâmica natural, no sentido de avaliar a perigosidade para os utentes que circulam no topo das arribas.

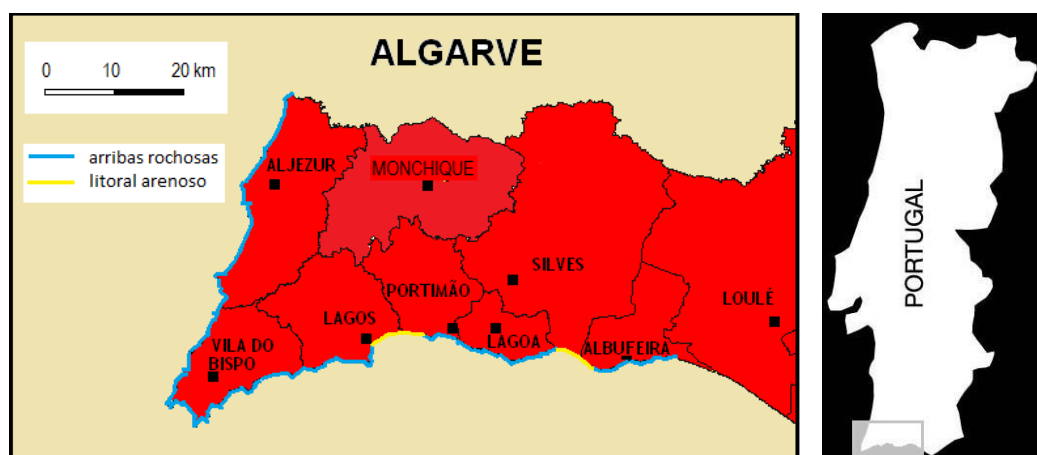


Figura 1 – Localização da área de estudo.

2. Método e resultados

No sentido de construir um inventário de ocorrências, foram utilizados dois tipos principais de fontes de informação: notícias de jornais nacionais e regionais (Correio da Manhã, Diário de Notícias, Jornal do Algarve e Barlavento) e consulta dos registos de acidentes existentes nos arquivos da Autoridade Marítima (Capitanias dos Portos de Lagos e Portimão) e Bombeiros de Aljezur. O inventário incluiu apenas os acidentes com vítimas e para cada ocorrência, o local e data do acidente, as causas, características e o número de vítimas (mortos e feridos). Do universo de 108 ocorrências identificadas e registadas, cerca de metade foram recolhidas na imprensa nacional e regional, tendo a maior parte das



27 a 30 de Maio de 2013 - Maputo, Moçambique

quais sido confirmada pelos inventários existentes nas Capitânias dos portos e 40% apuradas exclusivamente junto da Autoridade Marítima. Em 10% dos casos não foi possível aferir o dia exacto do acidente, apenas o ano em que ocorreu. Do conjunto da informação recolhida, foram inventariados 108 acidentes num período de 10 anos (2003 a 2012), de que resultaram um total de 113 vítimas (44 mortos e 69 feridos, fig. 2). A esmagadora maioria dos acidentes (96%) envolve apenas uma vítima; sendo que em apenas num caso resultaram 3 vítimas e em três casos 2 vítimas. A maior parte dos acidentes estão associados a ocorrências com turistas inadvertidos (56%) e pescadores lúdicos (33%) que permaneciam ou circulavam no topo das arribas. Os restantes 11% estão associados ou a suicídios (6%) ou a causas desconhecidas (5%).

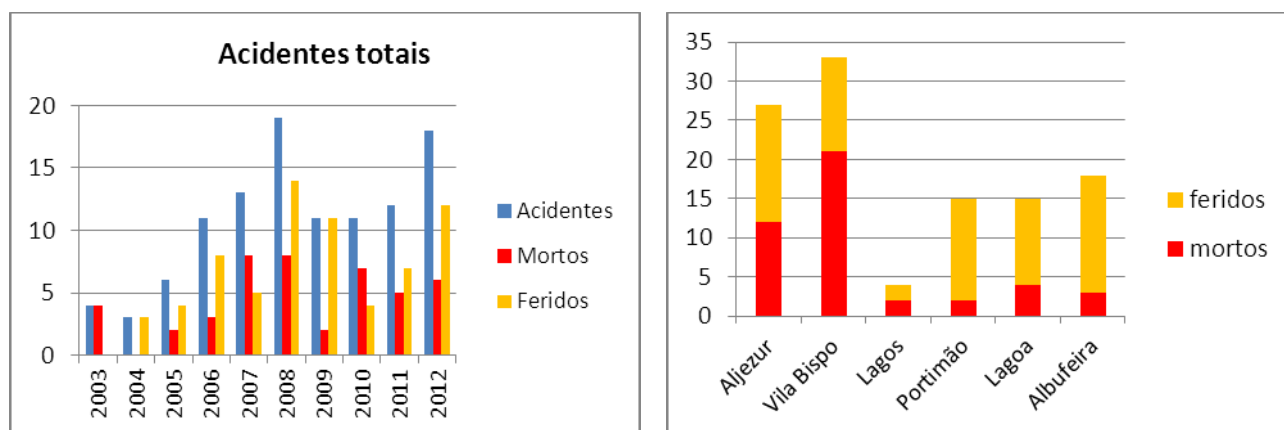


Figura 2 - Variação temporal e espacial dos acidentes em arribas no período 2003-2012 no litoral do Algarve.

3. Discussão e conclusões

O inventário dos registos dos acidentes em arribas no litoral do Algarve durante uma década (2003-2012) mostra que a maior parte das ocorrências mortais se verifica com cidadãos nacionais, pescadores e fora da época do pico da ocupação turística. No que respeita à tipologia, os resultados mostram claramente dois universos distintos dos acidentes e das vítimas (fig.3). Por um lado, os pescadores, concentrados nos concelhos de Aljezur e Vila do Bispo, com distribuição sazonal concentrada no inverno, e com um índice de gravidade (IG-nº de mortes/100 acidentes com vítimas) muito alto (67%), superior ao IG dos acidentes por suicídio (57%). O outro universo, composto pelos acidentes com turistas, apresenta uma distribuição sazonal coincidente com a distribuição da ocupação turística, mas com um IG muito mais baixo (18%), e distribuída pelos concelhos com maior ocupação turística (Portimão, Lagoa e Albufeira). Em qualquer das tipologias, o IG é muito superior ao da sinistralidade rodoviária em Portugal (entre 1988 e 2007, o IG reduziu de 6% para 2.5%, Seco *et.al*, 2008).

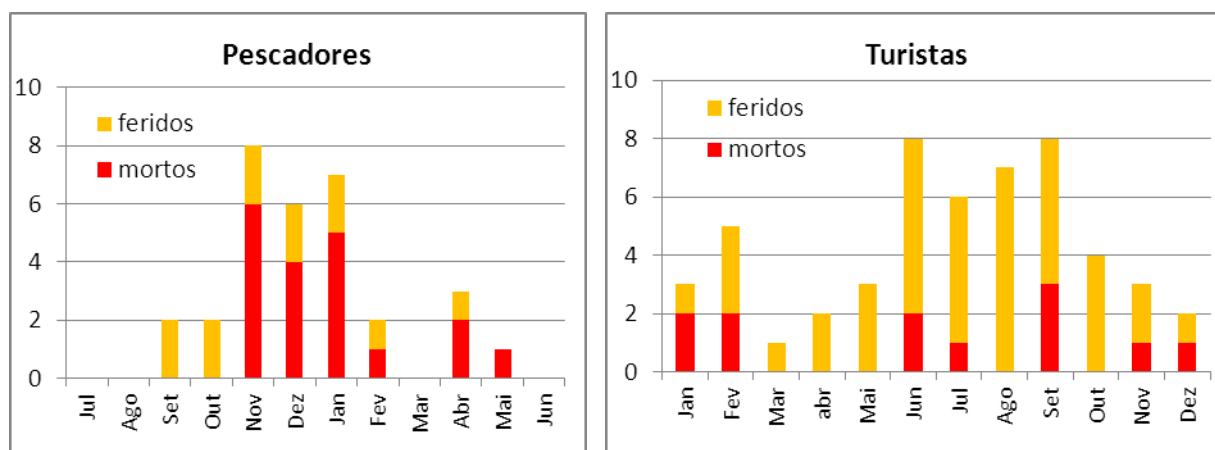


Figura 3 – Distribuição mensal das vítimas de acidentes em arribas entre 2003-2012 no litoral do Algarve.



11º SILUSBA
Zonas Costeiras 2013

11º Simpósio de Hidráulica e Recursos Hídricos dos Países de Expressão Portuguesa VII Congresso sobre Planeamento e Gestão das Zonas Costeiras dos Países de Expressão Portuguesa

27 a 30 de Maio de 2013 - Maputo, Moçambique

A frequência média anual da dimensão dos acidentes e vítimas registadas nas arribas dissociadas da geodinâmica das arribas é de ordem de grandeza duas a três vezes superiores àqueles que resultam de derrocadas verificadas nas vertentes, quer em número de acidentes, quer em número de vítimas. No entanto, relativamente ao índice de gravidade verifica-se que as derrocadas naturais são mais graves (150%), numa razão quádrupla do IG dos acidentes dissociados da dinâmica natural das arribas (41%) e da mesma ordem do IG dos acidentes associados a cheias rápidas registadas nos Estados Unidos da América (191%) entre 1959 e 2005 (Ashley *et al.*, 2008).

Referências bibliográficas

- SECO, A. M., FERREIRA, S. M. P., SILVA, A. M. B. & COSTA, A. H. P. (2008) – *Segurança Rodoviária*, in Manual do Planeamento e acessibilidades e transporte. CCDR Norte, Porto, 53p.
- ASHLEY, S.T & ASHLEY, W.S. (2008) – *Flood fatalities in the United States*. Jour. Appl. Meteor. And Clim., 47, 805-818.