

Objectivos:

A APRH-NRN pretende com este seminário dar a conhecer a evolução desta via navegável estratégica para a região norte bem como as perspectivas futuras de desenvolvimento.

“Desde tempos imemoriais que o rio Douro constitui um importante meio de comunicação e de transporte dos produtos da região, tendo sido até finais do século passado a sua única via de acesso. A história duriense reflecte a evolução das embarcações e dos transportes neste rio: seja a concessão de barcas de passagem, as almadias de cortiça que deslizavam pelo rio, carregadas de mercadorias para o Porto ou os almocreves (uma centena, com o seu regimento na Câmara de Lamego, do século XVI). Até 1887, altura da conclusão da linha do caminho-de-ferro a via fluvial era a única via utilizada.

Com o desenvolvimento das comunicações ferroviárias e rodoviárias o tráfego na via entrou em declínio e em 1961 apenas circulavam permanentemente no rio 6 rabelos. Entre 1961 e 1986, foi levado a cabo o aproveitamento hidroeléctrico do Douro Nacional. Com a construção das barragens criaram-se grandes albufeiras de águas tranquilas que proporcionaram imensas possibilidades de modernização da via navegável. Se excluirmos os períodos de cheias, poderemos dizer que o rio ficou domado definitivamente e que dele desapareceram as dificuldades da navegação. Em cada uma das barragens foi incluída uma eclusa, com dimensões que permitem a sua transposição por embarcações de grandes dimensões (83 m de comprimento, 11,40 m de boca, 3,8 m de calado e uma capacidade de transporte até 2500 toneladas). O Aproveitamento do Carrapatelo, o primeiro empreendimento hidroeléctrico a ser construído, em 1971, foi dotado de uma das maiores eclusas do mundo, vencendo um desnível de 35 m. Foi a primeira realização nacional neste domínio e representa, também pela sua grandiosidade, outro marco na história da navegação no Douro. Seguiram-se os Aproveitamentos da Régua (1973), Valeira (1976), Pocinho (1983) e Crestuma (1986).

Foram feitos trabalhos para aprofundamento e alargamento do canal de navegação a jusante dos aproveitamentos hidroeléctricos e construíram-se alguns cais fluviais. O porto comercial de Sardoura, com um muro cais de 80 m de comprimento e 1,6 ha de terraplano, e o porto comercial de Lamego, com um muro cais de 160 m de comprimento e 6,5 ha de terraplano, ficaram concluídos, respectivamente, em 1988 e 1989. A 10 de Outubro de 1986, chegou à Régua a primeira embarcação turística. Em 19 de Outubro de 1990, foi inaugurada a via navegável, em toda a sua extensão.

Em 1997 o Instituto de Navegabilidade do Douro assumiu a gestão, manutenção e exploração da via navegável, tendo iniciado um período de desenvolvimento do Douro que não tem equivalente na sua história recente, tanto pela quantidade e qualidade das infra-estruturas construídas que mudaram visivelmente a face do rio Douro, como pela progressiva visibilidade da região nos meios turísticos nacionais e internacionais e a confiança e dinamismo incutidos aos operadores.

O rio Douro é considerado uma via navegável comercial com características internacionais e modernas. Em relação ao tráfego de mercadorias, a barra deixou de ser um constrangimento importante e os navios comerciais fluvio-marítimos chegam já hoje ao porto de Lamego. O número destes navios que sobem o rio Douro também tem vindo a crescer. Ainda que essencialmente baseada no transporte de granitos, a navegação comercial gera mais valias significativas para a região ao viabilizar economicamente a exploração de pedreiras e ao criar postos de trabalho em áreas deprimidas. Existem também a operar no rio Douro mais de 54 embarcações que disponibilizam uma grande variedade de ofertas turísticas que vão desde os passeios simples de curta duração até aos cruzeiros.

O transporte fluvio-marítimo de mercadorias apresenta grandes vantagens económicas e ambientais, e é possível já para os grandes navios comerciais até à Régua (105 km de Via Navegável). Custa tanto transportar 1 500 toneladas de granito de Pedras Salgadas para Leixões por rodovia como colocá-las em Roterdão utilizando o Douro, com a vantagem de ser dez vezes menos poluente. Relativamente ao tipo de produtos transportados, continua a verificar-se a quase exclusividade do granito, oriundo das pedreiras de Alpendorada, Pedras Salgadas, Viseu e Aguiar da Beira, relativamente aos produtos exportados. Em relação ao tráfego ascendente procedeu-se à importação de granitos raros do norte da Europa, que foram descarregados em Sardoura para serem trabalhados e eventualmente reexportados. Perspectiva-se a movimentação nos portos do Douro de novos produtos. Estão em curso contactos com vários empresários com vista à importação por via fluvial de madeiras, cimento, y-tong, ferro e fertilizantes e à exportação de feldspato, para além do granito.

Paralelamente à navegação turística e comercial a navegação desportiva tem também vindo a aumentar muito significativamente. Têm sido levadas a cabo, com o apoio do IPTM - Delegação do Norte e Douro, várias iniciativas na área dos desportos fluviais, nomeadamente o remo, a vela, a canoaagem e também a motonáutica. Relativamente à navegação de recreio, verificou-se um substancial aumento do número de passageiros, de embarcações que utilizaram as eclusas, o que se justificará pelo maior interesse pelo turismo fluvial e pela entrada em serviço dos novos cais dotados de serviços e equipamentos de apoio.”

Retirado de http://www.douro.iptm.pt/PT/via_navegavel/

PROGRAMA PROVISÓRIO

8:30-9:00 **Recepção aos Participantes**

9:00-10:30 **Sessão de Abertura**

Prof. António Ferreira, VP do Conselho Científico da FEUP, em representação do Diretor da FEUP
Prof. Emídio Gomes – Presidente da CCDR – Norte
Prof. Eduardo Vítor Rodrigues – CM VN Gaia
Eng.º Pimenta Machado – Diretor da APA-Norte
Prof. Machado e Moura – FEUP / Ordem dos Engenheiros
Prof. Conceição Cunha – Presidente da APRH
Prof. Francisco Taveira Pinto – FEUP / Presidente da APRH-NRNorte

10:30-11:00 **Intervalo para Café**

11:00-13:00 **SESSÃO 1 – DA GÉNESE DA NAVEGABILIDADE DO RIO DOURO ÀS PERSPETIVAS FUTURAS**
Moderador:

Cmdt. Rui Sá Vaz
“Resenha Histórica da Navegabilidade do rio Douro”

Engº Braga da Cruz – Presidente da Fundação de Serralves
“O Impacto da Navegação no Desenvolvimento do Alto Douro Vinhateiro”

Engº Brogueira Dias – Presidente da Administração dos Portos do Douro e Leixões, SA
“Evolução e Importância do Transporte Fluvio-Marítimo entre o porto de Leixões e o rio Douro”

Francisco Lopes – Presidente da CM de Lamego e Presidente da Comunidade Intermunicipal do Douro
“Douro navegável - entre as auto-estradas do mar e um hinterland hiper difuso”

13:00-14:30 **Intervalo para Almoço**

14:30-16:00 **SESSÃO 2 – NAVEGABILIDADE E TURISMO**
Moderador:

Joaquim Gonçalves – Diretor-Delegado do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I.P., Delegação do Norte e Douro
“A infraestrutura fluvial é vital para o desenvolvimento regional”

Engº Luís Peixeiro – Consulmar
“O novo Plano da Navegabilidade do rio Douro”

Dr. Melchior Moreira – Presidente da Entidade Regional de Turismo do Porto e Norte de Portugal
“Evolução e Perspetivas do Turismo no norte com base no rio Douro”

Dr. Mário Ferreira – Presidente da Douro Azul
“Importância da via navegável para o turismo de cruzeiros fluviais, evolução passada e perspetivas futuras”

16:00-16:30 **Intervalo para Café**

16:30-18:00 **SESSÃO 3 – PERSPETIVA ESPANHOLA, COMERCIAL e DA NÁUTICA DE RECREIO**
Moderador: A Indicar

Engº D. José Valín Alonso – Presidente Confederação Hidrográfica do Douro, Espanha
Título a definir.

Engº D. Francisco Javier Iglesias García (A Confirmar) – Diputation de Salamanca, Espanha
Título a definir.

Dr. Nuno Gonçalves – Presidente da CM de Moncorvo
“Perspetivas de desenvolvimento comercial - O caso da exploração mineira”

Engº Manuel Cunha – Director Geral da Douro Marina
“Perspetivas da Náutica de Recreio no rio Douro. O caso da Douro Marina”

Engº Óscar Mota, Of. Adriano Beça Gil, Of. Orlando Temes de Oliveira
– Associação das Indústrias Navais / Conforaulusa
“Navegação comercial no rio Douro. Um projeto de utilização da via navegável.”

18:00 **ENCERRAMENTO**
Comissão Organizadora

FICHA DE INSCRIÇÃO:

Nome:

Morada Completa para Correspondência:

Código Postal:

Localidade:

Telefone:

Fax:

E-mail:

Profissão:

Instituição:

Nº Cheque/Transferência Bancária:

Banco:

Recibo em Nome de:

Nº de Contribuinte:

Inscrição:

	Até 30.09.2014	Após 30.09.2014
Associado da APRH N° _____ Membro da OE N° _____	<input type="checkbox"/> 25 €	<input type="checkbox"/> 40 €
Inscrição Normal	<input type="checkbox"/> 40 €	<input type="checkbox"/> 60 €
Estudantes (Os estudantes devem enviar o comprovativo desse estatuto)	<input type="checkbox"/> 0 €	<input type="checkbox"/> 15 €

Nota 1: Os participantes que se tornem novos associados da APRH até 31.07.2014 ainda podem usufrir da qualidade de “Associado da APRH” e da respectiva inscrição a preço reduzido. A inscrição inclui os coffee-breaks.

Nota 2: **NÃO SERÃO ACEITES INSCRIÇÕES DE ASSOCIADOS DA APRH SEM AS QUOTAS ACTUALIZADAS.**

Enviar a importância correspondente por cheque ou o comprovativo da Transferência Bancária para:

Elementos para Transferência Bancária:

APRH – NÚCLEO REGIONAL DO NORTE
a/c Prof. Francisco Taveira Pinto
Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto
Rua do Dr. Roberto Frias, s/n
4200-465 PORTO

ou por e-mail para:
Paula Pinto – paulap@fe.up.pt

Titular da Conta:
APRH – Associação Portuguesa dos Recursos Hídricos
Santander Totta – Alvalade
NIB: 00 18 00 00 22 39 36 99 00 106

Detalhe do Pagamento: 5º Seminário / Nome do inscrito