

EMPREITADA DE CONSTRUÇÃO DO NOVO PORTO DAS LAJES, ILHA DAS FLORES

RESUMO DO PROJETO

A Empreitada de Construção do Novo Porto das Lajes das Flores localiza-se na Ilha das Flores, Região Autónoma dos Açores, e constitui a maior obra marítimo-portuária alguma vez executada no arquipélago.



Figura 1 – Imagem do Porto das Lajes (fonte: SPOTAZORES - azores webcams, obtida a 29-02-2024)

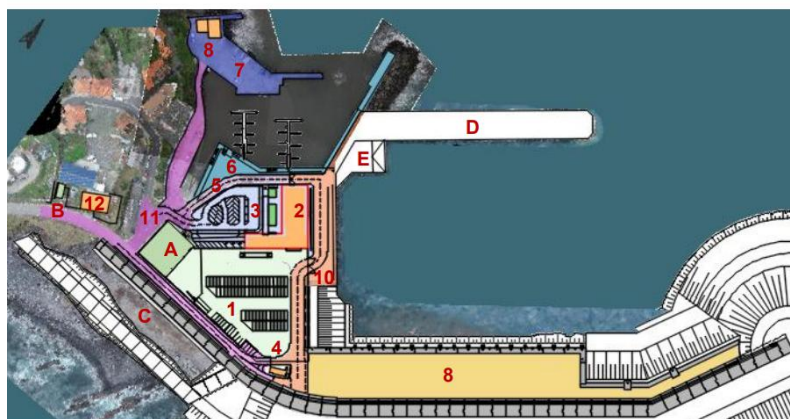
A empreitada é promovida pela **Portos dos Açores S.A.** e executada por um consórcio constituído pela Tecnovia Açores – Sociedade de Construções S.A. (35,5%), Etermar – Engenharia de Construção S.A. (34,5%), Teixeira Duarte – Engenharia e Construções S.A. (20%) e Marques S.A. (10%), no âmbito do regime jurídico aplicável do Código dos Contratos Públicos e respetiva legislação regional. A líder do consórcio é a Tecnovia Açores S.A., que se apresenta na qualidade de requerente da licença para a imersão de dragados.

O projeto foi desenvolvido pelo Agrupamento Morim de Oliveira – Eng.º Civil e MSW – Estudos e Projetos de Obras Marítimas, Lda., tendo a empreitada um valor contratual de **194.830.000,00 €**, acrescido de IVA à taxa legal em vigor, e um prazo de execução de **60 meses**, com início a 17 de abril de 2025 e conclusão prevista para 18 de abril de 2030.

Enquadramento e descrição da obra

A intervenção visa a **reconstrução integral do Porto das Lajes das Flores**, colapsado a 2 de outubro de 2019 na sequência do Furacão Lorenzo, dotando a ilha de uma infraestrutura portuária moderna, resiliente e funcional, capaz de garantir a segurança marítima, a continuidade logística e o desenvolvimento socioeconómico local.

O elemento estrutural central do projeto é o **novo molhe de proteção**, com cerca de **540 metros de comprimento**, constituído por diferentes troços com características geométricas e construtivas distintas, incluindo segmentos retos e curvos, estruturas de taludes, muros de betão e uma cabeça troncocónica, implantados sobre fundos rochosos e arenosos entre as cotas aproximadas de +cota positiva até cerca de -20,0 m (ZH).



Legenda:

1. Parqueamento de contentores (OT);
2. Gare de passageiros (OT);
3. Estacionamento da gare marítima (OT);
4. Portaria (OT); 5. Embarque de viaturas (OT);
6. Sector Sul (OBM);
7. Sector Norte (OBM);
8. Edifício de apoio ao sector norte (OT);
9. Cais comercial (OBM);
10. Circulações portuárias (beneficiação) (OT);
11. Acessos existentes ao porto (beneficiação) (OT);
12. Reservatório de água (OT).

Figura 3 – Novo layout geral do novo Porto das lajes das Flores

Quantidades e desafios principais

A obra envolve volumes significativos de dragagem e construção marítima, destacando-se cerca de **146 000 m³ de dragagem no intradorso**, **27 750 m³ no extradorso** e **6 780 m³ de dragagem em rocha**, bem como a colocação de milhares de blocos antifer de elevada tonelagem e a execução de caixotões em betão armado.

Os principais desafios da empreitada prendem-se com:

- **Logística**, dada a operacionalidade parcial do porto e a necessidade de importação marítima da maioria das matérias-primas e elementos pré-fabricados;
- **Condições climáticas adversas**, face à forte exposição do molhe à agitação marítima, particularmente entre os quadrantes Noroeste e Sul.

Objetivo específico – Dragagens com imersão de materiais

No âmbito da empreitada, encontram-se previstas operações de dragagem a executar pelo consórcio empreiteiro, sendo que a **maior parte do material dragado será reutilizado no núcleo do molhe de proteção**. No entanto, existe uma parcela de material dragado com recurso a equipamentos marítimos — designadamente pontão com grua/escavadora e batelão com descarga de fundo — cuja **imersão em meio marinho é necessária**, correspondendo aos itens contratuais I.2.4, I.2.5, I.2.9 e parcialmente do referente ao item 1.2.1 dos trabalhos contratuais.

A dragagem dos itens 1.2.1 (60%), I.2.4, I.2.5 e I.2.9, e, será realizada com recurso a meios marítimos, pontão com grua / escavadora para dragar, que descarrega para o batelão. Posteriormente procede ao transporte dos dragados e à imersão dos mesmos com recurso do batelão de abrir pelo fundo (“slip hopper barge”) “ROCAMAR”, construído em 2002, e propriedade da empresa ETERMAR – ENGENHARIA, S.A..



Fig. 4 – Fotografia do Batelão Rocamar

Este batelão tem 527t de arqueação bruta, comprimento de 57.88m, boca de 9.50m e pontal de 3.35m, apresentando deslocamentos leve e carregado de 360 e 1277t, respetivamente.

É propulsionado por dois motores que totalizam cerca de 500kW de potência, e tem uma capacidade máxima de 660m³.

A quantidade máxima contratualmente prevista com potencial para imersão é de **97 982 m³**, composta essencialmente por **areias, cascalho e enrocamentos provenientes de dragagem submersa**, a realizar na área localizada aproximadamente nas coordenadas **39°22'10''.5 N / 31°09'04''.5 W** (ponto referente ao centro do retângulo proposto imergir).

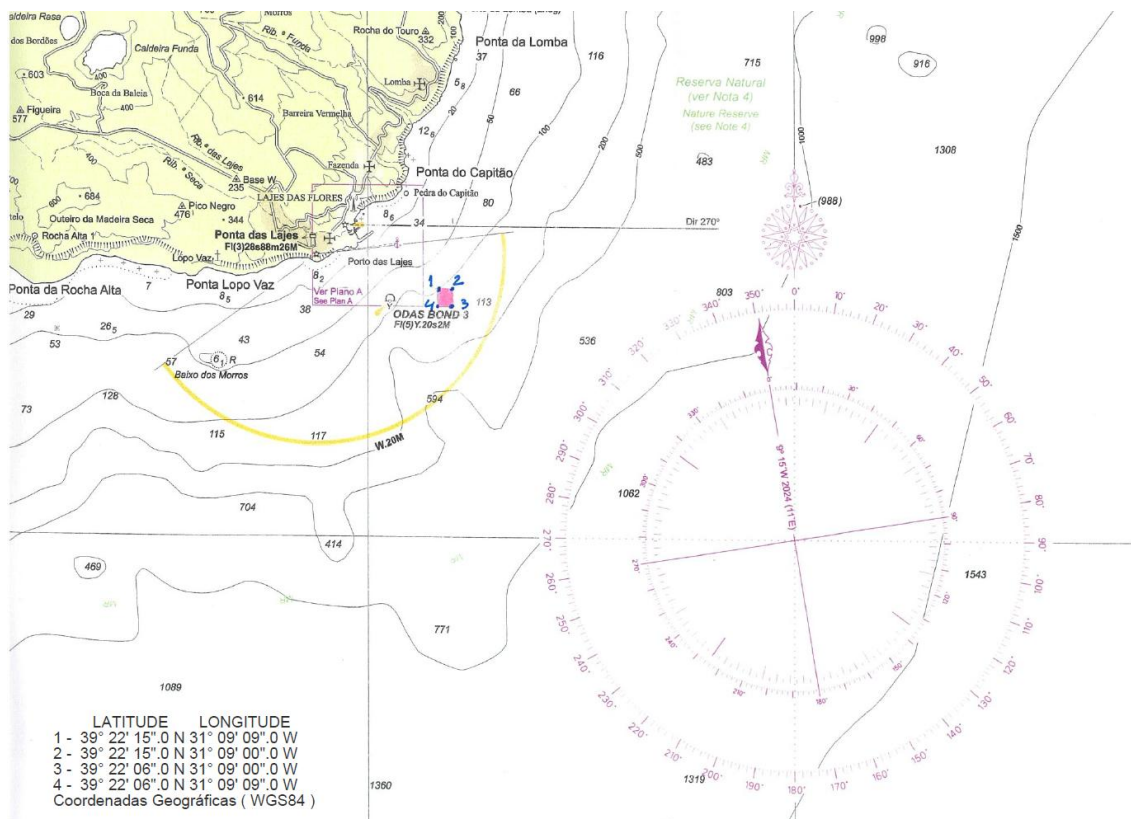


Fig. 5 – Carta Hidrográfica com a localização (retângulo) da zona proposta para imergir os dragados.

Os trabalhos de dragagem estão previstos para decorrer **entre abril de 2026 e setembro de 2028**, sendo executados apenas no período anual compreendido entre abril e setembro, por forma a minimizar riscos associados às condições meteorológicas e marítimas.

Para o efeito, foram realizadas colheitas e caracterizações de amostras (P_x), devidamente identificadas, encontrando-se anexos ao processo a planta de recolha, identificação das colheitas e respetiva caracterização, desenvolvido em capítulo próprio.

Com base no exposto, vem a Tecnovia Açores, na qualidade de líder do Consórcio Empreiteiro requerer o licenciamento da imersão dos referidos materiais a dragar.



Figura 6 – Imagem 3D do projeto a executar.