



FAXINFORME

CLIPPING

Expresso

Tiragem: 181.322

Área: 506cm<sup>2</sup>/ 39%

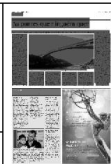
Data: 26.11.2011

Tipo: Jornal Nacional Semanal

Secção: Nacional

FOTO

Cores: 4 Cores Pág:29



PORTO

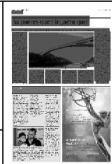
# As pontes que ninguém quer

Contribuem para a construção da imagem do Porto e Gaia mas ninguém se responsabiliza pela sua manutenção



FOTO RUI DUARTE SILVA

A ponte do Infante serve o trânsito rodoviário e substituiu o tabuleiro superior da ponte D. Luís, entregue ao Metro

**FAXINFORME****CLIPPING****Expresso****Tiragem:** 181.322**Área:** 506cm<sup>2</sup>/ 39%**Data:** 26.11.2011**Tipo:** Jornal Nacional Semanal**Secção:** Nacional**FOTO****Cores:** 4 Cores **Pág:** 29**ISABEL PAULO**

ipaulo@expresso.impresa.pt

As pontes do Porto estão a ficar doentes e ninguém lhes acode. A do Infante D. Henrique está há mais de dois anos sem vistas ou obras de manutenção devido a um impasse que ameaça prolongar-se e repetir-se por tempo indeterminado no tabuleiro inferior da ponte D. Luís.

Construída pela Metro do Porto como alternativa rodoviária ao tabuleiro superior da ponte D. Luís, transformado em corredor do Metro, a ponte do Infante sobrevive sem tutoria legal desde a inauguração, em março de 2003. Esta orfandade estende-se agora ao atravessamento rodoviário e pedonal do tabuleiro inferior da vizinha D. Luís.

Apesar da Metro do Porto ter previsto entregar às câmaras de Porto e Gaia a responsabilidade pela manutenção da infraestrutura, a transferência de propriedade nunca saiu do papel. "Por motivos que nos transcendem, os protocolos com as autarquias não chegaram a ser colocados em vigor", revela Ricardo Fonseca, presidente do Conselho de Administração da Metro do Porto.

Alegando não ter meios e recursos para gerir pontes, Menezes rasgou o protocolo com a Metro no início de 2005, por coincidência quando Rio substituiu Valentim Loureiro na presidência da empresa. Há dois meses, perante a pressão da Metro

do Porto e da Estradas de Portugal (EP), que também pretende libertar-se da gestão do tabuleiro inferior da D. Luís, foi a vez de a CM do Porto denunciar o acordo de partilha de condomínio das pontes. Os argumentos são idênticos aos de Menezes. "A manutenção de pontes exige *know-how* específico que dificilmente pode ser encontrado no seio das autarquias", justifica Gonçalo Gonçalves, vereador do pelouro do urbanismo portuense, para quem a Câmara do Porto não poderia ser a única a ficar com o ónus da manutenção, depois da revogação do protocolo pelo município de Gaia. Rui Rio defende que as pontes devem ser integradas no plano nacional a cargo da EP.

Firmino Pereira, vice-presidente da Câmara de Gaia, enjeita assumir "custos de pontes que não são obra nem propriedade da autarquia". O número dois de Menezes concede, no máximo, assumir a partilha de custos da iluminação das duas estruturas, num contrato futuro com a Metro, EP e o Porto. Num jogo de empurra e sucessivas rondas de negociações, a EP, que assegura provisoriamente a manutenção do tabuleiro rodoviário da D. Luís, pretendia que fosse a Metro do Porto a assegurar a gestão do tabuleiro inferior daquela ponte. A proposta foi recusada por se tratar de uma via rodoviária e pedonal.

Quanto à ponte do Infante, a

Metro é ainda mais taxativa, por entender que não lhe cabe executar qualquer intervenção ou trabalhos de manutenção numa via exclusivamente rodoviária.

A posição da EP é também de rejeição absoluta em relação à ponte do Infante, cujo piso já acusa o desgaste de dois anos sem restauro. "Esta ponte não integra a concessão outorgada à EP pelo Estado português", refere a empresa, embora se disponibilize para integrar a estrutura no seu sistema de gestão de obras de arte, realizar inspeções e assistência técnica de monitorização. Rio e Menezes já alertaram, em separado, Álvaro Santos Pereira para a urgência da conservação das pontes por uma entidade nacional, mas até agora não obtiveram respostas do Ministério da Economia.

Apesar da anunciada falta de vocação e meios para gerir pontes, Menezes acaba de anunciar cinco novas travessias no Douro, a construir nos próximos 10 anos. O projeto engloba um túnel e quatro novas pontes, uma das quais ciclo-pedonal e à cota baixa. A estimativa de custos das cinco estruturas é 180 milhões de euros. O projeto não foi nem será discutido com Rui Rio, atitude justificada por Firmino Pereira, com a "a falta de diálogo do lado de lá". Nesta altura, diz Firmino, a "única iniciativa comum é o fogo de S. João".