

Tema: Sector Vitivinícola			Âmbito: Nacional	Tiragem: 60457
Título: Obras na ponte do Pinhão ameaçam próxima vindima de vinho do Porto			Temática: Generalista	GRP: 4.3
2006/07/21	PUBLICO - PRINCIPAL	Pág.46	Imagem: 1/1	Periodicidade: Diária
				Inv.: 4541.00

# Obras na ponte do Pinhão ameaçam próxima vindima de vinho do Porto

Sector teme atrasos nos trabalhos de reabilitação do tabuleiro. O trajeto é crucial para o transporte das uvas - viagens mais longas podem condicionar a sua qualidade

CELESTE PEREIRA

O sector do vinho do Porto está cada vez mais preocupado com o desenvolvimento das obras de substituição do tabuleiro da ponte do Pinhão, situada no coração do Alto Douro vinhateiro. O Governo prometeu concluir a reabilitação da infra-estrutura antes do final de Agosto, mas, face ao decorrer dos trabalhos, a cada dia que passa aumenta o receio de uma derrapagem dos prazos, o que teria consequências dramáticas na vindima deste ano.

Seria o "inferno", o "caos", dizem em uníssono os operadores do sector. Para David Guimaraens, administrador do grupo The Fladgate Partnership, que detém as marcas Taylors, Fonseca, Croft e Delaforce, será mesmo "impossível" realizar a vindima sem contar com a estrutura rodoviária.

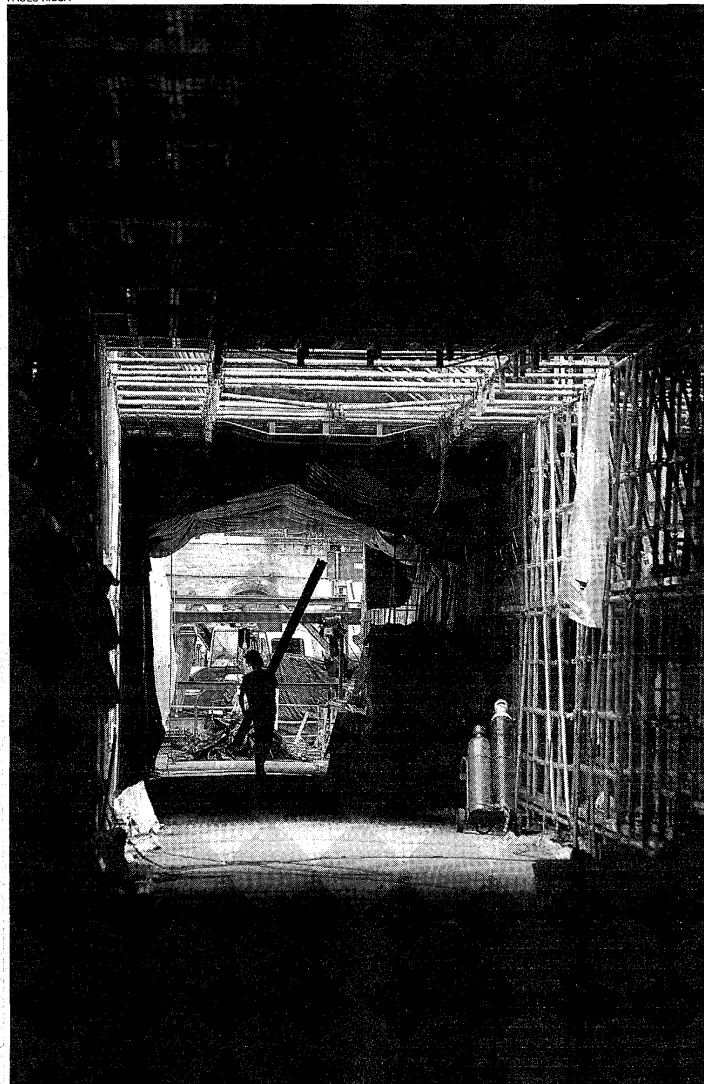
A ponte do Pinhão é estratégica e crucial do ponto de vista das acessibilidades no coração do Alto Douro. Permite a travessia sobre o rio Douro na zona central da Região Demarcada, onde estão localizados os melhores vinhedos usados para a produção de vinho do Porto.

A substituição do seu tabuleiro e o consequente encerramento da travessia, em Abril (a passagem de veículos está a ser assegurada por um *ferry-boat* com horário limitado), está a causar inúmeros prejuízos. Na região ninguém imagina como será a vindima sem esta travessia.

Numa só vindima, a ponte é atravessada milhares de vezes por carrinhas carregadas de uvas acabadas de colher que se dirigem aos centros de vinificação. Se ela não estiver operacional nessa altura, os camiões de uvas terão de fazer o percurso por Vila Real ou pela barragem da Valeira, viagens superiores a 60 quilómetros por estradas sinuosas que demorariam mais de duas horas.

Uma "situação insustentável", diz Álvaro Lopes, responsável pela viticultura na Quinta das Carvalhas, da Real Companhia Velha. Esta quinta, por exemplo, situa-se na margem esquerda do rio Douro e o principal centro

PAULO RICCA



A interrupção do trânsito na ponte prejudica comerciantes, produtores de vinho e turistas

de vinificação do grupo situa-se em Alijó, na margem direita.

A maioria dos fornecedores de uvas também se situam em margens opostas aos centros onde as uvas são vinificadas. David Guimaraens assegura que o negócio não tem margem de lucro capaz de suportar o aumento do custo dos transportes: "Seria um prejuízo monumental e a ruína dos viticultores, que já estão numa situação desgraçada."

**Qualidade comprometida** Acresce que o transporte de uvas ao longo de tantos quilómetros sob temperaturas elevadas pode comprometer a sua própria qualidade, diz Isabel Marrana, porta-voz da Associação de Empresas de Vinho do Porto (AEVP). Esta

entidade escreveu à Estradas de Portugal (EP) e outros organismos oficiais a alertar para o problema, mas até agora não obteve qualquer resposta, o que faz aumentar ainda mais os receios.

Confrontada pelo PÚBLICO, a EP reafirma que as obras na Ponte do Pinhão "estão a decorrer normalmente e têm a sua conclusão prevista para final de Agosto". Mas, no terreno, ao que o PÚBLICO apurou, têm surgido diversos imprevistos que causaram atrasos nos trabalhos de reabilitação da ponte.

"O que está prometido e garantido desde a primeira hora pela EP é que, se houvesse algum atraso, interromperiam as obras durante a vindima, punham a ponte operacional e depois

retomaríamos os trabalhos", afirma o socialista Artur Cascarejo, presidente da Câmara de Alijó. O autarca diz-se aliás "absolutamente tranquilo": "Na altura das vindimas a ponte tem de estar operativa."

O mesmo optimismo revela José Vasquez de Almeida, responsável pela viticultura do grupo Symington, que sublinha os "inúmeros prejuízos" que o encerramento da ponte tem causado ao grupo.

Este é, no entanto, o único operador contactado pelo PÚBLICO que não parece demasiado assustado com o problema da ponte. O grupo tem 19 quintas e diversos centros de vinificação espalhados pela região, pelo que começa já a estudar estratégias alternativas à ponte de Pinhão. ■

## Os prejuízos causados pelo *ferry-boat*

O tabuleiro da ponte do Pinhão, cujo mau estado foi confirmado numa inspeção técnica na sequência da queda da ponte de Entre-os-Rios, começou a ser substituído precisamente cinco anos depois daquela tragédia. Por coincidência, o *ferry-boat* aí colocado para realizar a travessia de veículos é o mesmo que operou em Entre-os-Rios. O *Castelo de Paiva*, como se chama a embarcação, tem horários limitados (funciona 11 horas por dia, repartidas por três turnos), o que causa inúmeros transtornos e prejuízos aos comerciantes locais, aos produtores de vinho do Porto e até aos turistas. No centro de visitas da Quinta do Panascal, no vale do rio Távora, por exemplo, o número de turistas regista uma descida de 13 por cento em relação a 2005, o que o grupo The Fladgate Partnership atribui em grande parte à interrupção da ponte do Pinhão. Acresce que o *ferry-boat*, gratuito, tem capacidade limitada e um máximo de peso de 7,5 toneladas. As carrinhas com uvas pesam um pouco menos, mas é impensável imaginá-las em fila a atravessar o rio Douro de barco.

## UE apoia destilação de crise

O Comité de Gestão dos Vinhos da União Europeia (UE) autorizou a destilação de crise de um máximo de 200 mil hectolitros de vinho de mesa em Portugal, para a qual irá conceder mais de 380 mil euros. O pedido tinha sido feito por Portugal devido aos excedentes existentes, de forma a equilibrar o mercado, alvo de uma descida de preços e aumento dos stocks. A decisão do comité comunitário deverá ser ainda formalmente aprovada pela Comissão Europeia, entrando em vigor a 16 de Agosto. Bruxelas quer acabar com as ajudas à destilação no âmbito da reforma da OCM do sector, para evitar uma produção superior à desejada, uma situação a que Portugal se opõe. No caso português, está em causa a aguardente, um dos factores de produção dos vinhos licorosos, como o vinho do Porto. Se a destilação deixar de receber apoios, a oferta de aguardente diminui e os preços aumentam, afectando assim a competitividade do vinho do Porto.