

Tema: Sector Vitivinícola					Âmbito: Nacional	Tiragem: 59775
Título: Traçado do IP2 destrói centenas de hectares de vinhas no Alto Douro					Temática: Generalista	GRP: 5.1
2006/10/29	PUBLICO – PRINCIPAL		Pág.48		Imagem: 1/2	Periodicidade: Diária

NELSON GARRIDO



Traçado do IP2 destrói centenas de hectares de vinhas no Alto Douro

Ao atravessar a Região Demarcada do Douro, o futuro IP2 vai sacrificar centenas de hectares de vinhedos, muitos deles dedicados à produção de vinho do porto. A obra deverá arrancar no 1º trimestre de 2007, está a ser contestada por defensores da paisagem do Alto Douro vinhateiro

CARLOS ROMERO

Centenas de hectares de vinhas de boa qualidade destinadas à produção de vinho do porto vão ser sacrificadas com a construção do lanço de 112 quilómetros do IP2 entre Macedo de Cavaleiros e Celorico da Beira. A obra, que a Estradas de Portugal (EP) estima ser alvo de concurso para concepção, construção e exploração no primeiro trimestre de 2007 e estar concluída três anos depois, está a provocar celeuma na região e forte contestação dos viticultores. Junto da foz do rio Sabor e da barragem do Pocinho, nos concelhos de Vila Nova de Foz Côa e Torre de Moncorvo, o traçado do IP2, que coincide em boa parte com o da actual Estrada Nacional 102 (EN 102), atravessa áreas do Alto Douro vinhateiro classificadas pela Unesco como Património Mundial da Humanidade.

A poucos meses do lançamento do concurso público, poucos conhecem com rigor os projectos de traçado já concluídos, inclusivamente presidentes de juntas de freguesias atravessadas pelo IP2 e proprietários de quintas

e áreas de vinha que deverão ser drasticamente diminuídas pela futura via. Apesar de algumas das câmaras da zona terem na sua posse, para a taxa-tiva consulta pública, grandes mapas fornecidos pela EP com os sublanços projectados, a verdade é que as críticas ao IP2 se desenvolvem, por sistema, com base em traçados presumidos, normalmente alinhados com uma EN 102 alargada e em troços separados da actual estrada por dezenas ou poucas centenas de metros.

O PÚBLICO tentou, sem êxito, obter o traçado já estabelecido do IP2. Para justificar a recusa, a EP informou, através do seu Gabinete de Comunicação, que nem todos os sublanços que compõem os 112 quilómetros de via tinham os projectos-base concluídos, com a respectiva Declaração de Impacte Ambiental. A ligação entre Junqueira e Pocinho está ainda em fase de estudo prévio e o sublanço Trancoso-Celorico da Beira "obteve uma Declaração de Impacte Ambiental condicionada" à apresentação de um estudo que prove não haver alternativa à

solução apresentada.

Os maiores críticos do traçado do IP2 são os viticultores, entre os quais estão proprietários de conhecidas quintas durien-ses. É o caso de Francisco Olazabal, trineto da célebre Dona Antónia Adelaide Ferreira, "a Ferreirinha", criadora, no último quartel do século XIX, com o concurso de centenas de galegos, de uma majestosa quinta no Douro, a do Vale Meão. A propriedade, com os seus 270 hectares (67 de vinha e 35 de olival), está encaixada numa das mais belas e poderosas paisagens da região, envolvida a nascente, a norte e a poente por um caprichoso meandro do rio Douro, com vistas para o Pocinho e a foz do rio Sabor. Foi lá que nasceu o nome e de lá saíram, até 1999, uvas para a produção do mítico Barca Velha, tido como a glória maior da enologia lusitana.

O traçado da EN 102, na margem direita do Douro, é uma das "vistas" fruídas do Vale Meão. O alargamento da estrada e a construção de pontes e viadutos - a EP prevê a construção, entre Macedo e Celorico, de 25 novos viadutos

O traçado da EN 102 é uma das "vistas" fruídas do Vale Meão. O alargamento da estrada e a construção de pontes e viadutos - a EP prevê a construção, entre Macedo e Celorico, de 25 novos viadutos e cinco pontes, para além de "90 obras de arte correntes" -, designadamente uma passagem sobre o Douro alternativa à da barragem do Pocinho e outra junto à foz do Sabor.

e cinco pontes, para além de "90 obras de arte correntes" -, designadamente uma passagem sobre o Douro alternativa à da barragem do Pocinho e uma outra junto à foz do Sabor, deixam Francisco Olazabal indignado, por entender que essas construções iriam "desfigurar irremediavelmente uma paisagem única". O dono do Vale Meão faz questão de salientar que o que o move não é a defesa da sua propriedade, que não será afectada pelo IP2, mas sim a preservação de uma riqueza que tem na paisagem uma das suas componentes mais importantes, a par da centenária cultura de um vinho sem paralelo em todo o mundo. De resto, do ponto de vista do seu interesse estritamente pessoal, Francisco Olazabal não desdenharia poupar uns 15 ou 20 minutos com o novo IP2, no percurso entre o IP5/A25 em Celorico da Beira e a sua quinta junto ao Pocinho. Mas, diz, outros valores mais altos se levantam.

Incapaz de perceber o que Olazabal designa como a "obsessão portuguesa pela construção de auto-estradas",

a proprietária inglesa da bem conhecida Quinta de La Rosa, no Pinhão, Sophia Bergqvist, entende que construir uma via rápida em frente ao Vale Meão e a atravessar os férteis e belíssimos vales da Veiga e da Vilarça, “é o mesmo que construir uma auto-estrada junto ao Chateau Pétrus”, na região de Bordéus: “Seria impensável”, protesta. Sophia adquiriu há dois anos a Quinta das Bandeiras, na margem direita do Douro, precisamente em frente ao Vale Meão. A construção do IP2, segundo confessou ao PÚBLICO, tinha-a feito desistir de um projecto de turismo de habitação; “ninguém queria vir para aqui”, justifica a inglesa.

Em piores lençóis estão os viticultores cujas propriedades serão atravessadas pela nova via. A mais prejudicada será, provavelmente, a Quinta da Veiga, no concelho da Meda. Com 300 hectares, dos quais 100 de vinha de boa qualidade para produção de vinho do porto, calcula-se que venha a ser diminuída em dezenas de hectares pelo futuro IP2, que atravessa a propriedade ao longo de mais de dois quilómetros. Como acontece com quase todos, Maria José, filha da proprietária, não sabe qual o traçado do IP2 “pela quinta ou pelas imediações”, porque nunca foram “contactados por ninguém”, mas de uma coisa parece estar certa: “Seremos os mais prejudicados do concelho da Meda”, assevera.

Amélia Grandão, professora primária reformada e viticultora, deu aulas há 60 anos em Muxagata, uma das freguesias de Vila Nova de Foz Côa. Tem propriedades neste último concelho e numa freguesia da Meda, Longroiva. “Vou perder uma vinha, a de Longroiva, segundo me dizem e ouço falar”, refere. A propriedade tem cerca de dois hectares, com olival e vinha reconvertida há quatro ou cinco anos, com projecto financiado pelo IFADAP. A proprietária teme ainda perder um outro vinhedo em Foz Côa, ao lado da EN 102, com 12 mil pés também replantados com apoios do Estado. Viúva há mais de 30 anos e, desde então, herdeira da responsabilidade de cultivar as propriedades, Amélia Grandão concorda com a caracterização feita pelo presidente da Junta de Freguesia de Muxagata, Frederico Lobão, que assegura não ter conhecimento “oficial” do traçado do IP2 pelo concelho e pela freguesia: “Os 400 habitantes de Muxagata dependem da vinha e da agricultura em 90 por cento. A vinha é o seu sonho e a sua obsessão”, sublinha o autarca.

Muitas outras propriedades, como a Quinta da Camaneira, correm o risco de ser prejudicadas. João Zeferino, técnico do Ministério da Agricultura, garante que o que está ameaçado pelo IP2 são “dos melhores solos agrícolas do concelho da Meda”, muitos deles alvos recentes de reconversões de vinha com apoios estatais. Os prejuízos calculados por João Zeferino rondam os “800 contos por hectare” (4000 euros) e por ano. E “estamos a falar de centenas de hectares”, garante.

Opiniões dividem-se entre o exagero disparatado e a falta de ambição

Para os críticos do futuro IP2, a nova via é desnecessária e exagerada e só serve para descaracterizar a paisagem duriense, acelerando “a ruína da região”. Mas há quem pense exactamente o contrário. Por Carlos Romero

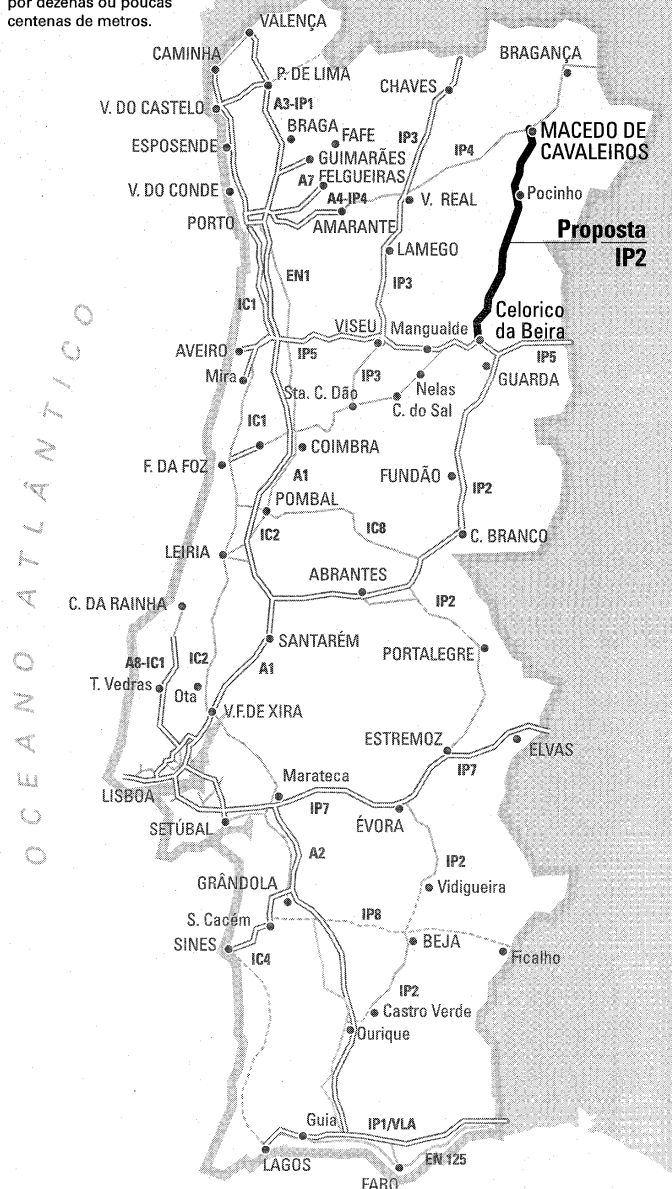
A Estradas de Portugal (EP) estima que com o novo traçado “se poupe cerca de 30 minutos no percurso entre Macedo de Cavaleiros e o IP5”. A poupança não convence os críticos. A Frederico Lobão, presidente da Junta de Freguesia de Muxagata e funcionário da Quinta do Vale Meão, parece um disparate “rebelar com dezenas de propriedades e estragar a paisagem com vias rápidas para poupar 10 ou 15 minutos”. “Estamos a ficar sem gente e a descaracterizar só acelera a ruína”, sustenta o autarca, na linha de pensamento do seu “patrão” Francisco Olazabal e, de um modo geral, de muitos dos viticultores da região.

Os autarcas das sedes dos concelhos não parecem alinhar com tamanho criticismo. João Morato, presidente da Câmara da Meda, diz que “o IP2, da forma que está projectado em estudo prévio, é um erro”, porque “destrói uma grande faixa de terrenos onde se cultivava o vinho do porto”, como no caso do Vale da Veiga. Morato defende um traçado alternativo, a passar por terrenos sem grandes aptidões agrícolas, “300 a 400 metros para nascente” da actual EN 102, uma via a preservar porque “cumpre perfeitamente”. O erro maior, para o líder da Câmara da Meda, reside no facto de o futuro IP2 ter, no máximo, “três vias” e, sendo assim, “mais vale estar como está”. Morato quer o IP2 com perfil de auto-estrada e não aceita que a EP “ande a fazer caminhos rurais”, porque “é dinheiro mal gasto”. E, com o dedo apontado para a capital, avisa: “Nós estamos aqui no Norte do Distrito da Guarda, mas não somos saloios!”. E justificar-se-á a construção de uma via rápida a correr paralela a uma estrada que “cumpre perfeitamente”? Morato responde: “A 102 daria sempre passagem para as propriedades rurais; e é preciso cumprir o plano rodoviário nacional”. Apesar de várias tentativas, não foi possível falar com os autarcas de Vila Nova de Foz Côa, Macedo de Cavaleiros, Trancoso e Celorico da Beira.

Na bermã da EN 102, pelas três e meia da tarde de uma quarta-feira chuvosa, na fronteira dos concelhos de Foz Côa e Meda, a reportagem do PÚBLICO contabilizou a passagem de meia dúzia de viaturas, no máximo, durante os 15 ou 20 minutos que ali esteve, o que parece sustentar os argumentos daqueles que, como o viticultor

PROPOSTA DE TRAÇADO

O projecto de traçado do futuro IP2 ainda não é conhecido; mas os autarcas já tiveram acesso a mapas de sublanços para iniciarem a discussão pública. Os traçados presumidos estão normalmente alinhados com uma EN 102 alargada e em troços separados da actual estrada por dezenas ou poucas centenas de metros.



Fonte: PÚBLICO

Agostinho Aires da Silva, dizem que “não faz sentido, com este trânsito, construir aqui uma via rápida, valha-nos Deus!”. O antigo traçado sinuoso da 102 foi profundamente corrigido há menos de uma década, a estrada tem um tapete betuminoso beneficiado há pouco tempo que faz inveja a algumas

“Não faz sentido, com este trânsito [que actualmente circula na EN102], construir aqui uma via rápida, valha-nos Deus!”, diz um viticultor

auto-estradas e permite, em boa parte do trajecto entre Celorico e Macedo, velocidades médias a rondar os 80 ou mesmo os 90 quilómetros por hora. Há duas zonas críticas, entre Freixas e Trancoso e, mais a Norte, na Serra de Bornes, e em tudo o resto “é sempre a andar”, como diz o autarca de Muxagata.

Alógica das vias estruturantes

Apesar das críticas e das dúvidas das “gentes locais”, a construção do IP2 não parece ter retorno. É uma das “vias estruturantes” que atravessam o país na vertical, ligando Faro, Beja, Évora, Estremoz, Portalegre, Castelo Branco, Guarda, Vila Nova de Foz Côa, Bragança e Portelo (fronteira), daí prolongando-se até Puebla de Sanabria e ligando-se à espanhola A52, a auto-estrada das Rias Baixas. Em Abril deste ano, o ministro das Obras Públicas referiu-se ao IP2 entre Celorico da Beira e Macedo de Cavaleiros como um meio de “consubstanciar o objectivo do programa do Governo de ligação” entre a Guarda e Bragança “através da rede fundamental”. Francisco Olazabal e outros notáveis da região contestam esta visão, dizendo, entre outras coisas, que há pouca gente da Guarda que pense sequer em ir a Bragança e poucos brigantinos que desejem ir à Guarda. Mas a lógica das vias nacionais “estruturantes”, mesmo quando atravessam regiões de grande sensibilidade paisagística, com baixos índices de utilização rodoviária e com estradas suficientes para as necessidades das populações, parece inelutável. “Este itinerário, quando concretizado, permitirá a ligação entre o distrito da Guarda e o de Bragança, no interior do território nacional, promovendo o desenvolvimento ao longo do seu eixo”, diz o ministro Mário Lino. O técnico agrícola João Zeferino, da Meda, o autarca da Muxagata, Frederico Lobão, a viticultora e ex-professora primária, Amélia Grandão, ou a viticultora inglesa Sophia Bergqvist, da Quinta das Bandeiras, não comungam do optimismo do ministro.