



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

Projeto de Resolução n.º

/XII/2.ª

Recomenda ao Governo que assuma as responsabilidades pelas intervenções de conservação e manutenção da ponte ferroviária Maria Pia, do tabuleiro inferior da ponte de D. Luís e da nova ponte rodoviária do Infante D. Henrique

1. Em Novembro de 1877 – fez já 135 anos – foi inaugurada no Porto a ponte ferroviária D. Maria Pia, resultado de um projeto do engenheiro belga Théophile Seyrig construído pela empresa do francês Gustave Eiffel, que permitiu, no século XIX, concluir a ligação ferroviária entre Lisboa e o Porto, a qual, na altura terminava em Gaia na estação das Devesas.

Esta ponte assegurou o serviço ferroviário entre as duas margens do Rio Douro durante quase 114 anos até que, no dia 1 de junho de 1991, passou a ser efetuado pela nova ponte de S. João, construída ao lado daquela que hoje é monumento nacional e um dos mais valiosos ícones da paisagem urbana comum das cidades do Porto e de Gaia.

A propriedade da Ponte Maria Pia é e continua a ser da REFER, entidade que, desde que o serviço ferroviário passou a ser feito pela nova ponte de S. João, deixou de cuidar de forma adequada e minimamente compatível com a importância nacional e internacional da antiga ponte ferroviária, atual monumento nacional.

Nestes 22 anos de inatividade funcional, a Ponte Maria Pia foi apenas objeto de uma pintura geral, realizada no ano de 2009, tendo a REFER, em resposta dada a uma Pergunta (Pergunta n.º 167/X/3.ª de 5 de Novembro de 2007) que na altura o Grupo Parlamentar fez ao Governo, garantido que a Ponte de D. Maria estava incluída *“num programa de inspeções devidamente estruturado, utilizado em todas as pontes da Rede Ferroviária Nacional”*.

Apesar destas declarações já tão datadas no tempo, a situação real da ponte de D. Maria Pia é uma questão que preocupa de forma crescente a opinião pública, em geral, e as populações ribeirinhas, em particular, face ao visível estado de abandono funcional a que Governo continua a votar este monumento nacional. Nem sequer a hipótese, em tempos aventada,

para a sua utilização numa via ciclo pedonal entre as duas margens, dependente de uma pretensa disponibilidade, nunca assumida, das duas autarquias ribeirinhas, do Porto e de Vila Nova de Gaia, isentam o Governo e a REFER das suas indeclináveis responsabilidades de conservar esta histórica construção em ferro do século XIX, que é, repita-se e sublinhe-se monumento nacional.

2. Quase nove anos depois de inaugurada a ponte ferroviária Maria Pia, em Outubro de 1886, foi aberto ao trânsito o tabuleiro superior da ponte rodoviária de D. Luís, um novo projeto em ferro exclusivo do engenheiro belga Seyrig, que tinha sido coautor com Eiffel da ponte Maria Pia. Dois anos depois, em 1888, a ponte de D. Luís ficou com a estrutura atual, com a entrada em funcionamento do tabuleiro inferior.

Em Junho de 2003, quase 117 anos depois, o tabuleiro superior da Ponte D. Luís encerrou ao trânsito automóvel que passou a circular pela Ponte do Infante D. Henrique, nova travessia rodoviária construída pela empresa do Metro do Porto, SA, e que havia sido inaugurada alguns meses antes (março de 2003). Esta alteração foi, como se sabe, determinada pela construção da linha Amarela da rede do metropolitano ligeiro de superfície da Área Metropolitana do Porto, que passou a circular entre o Porto e Gaia a partir de setembro de 2005.

A empresa Metro do Porto, SA assumiu total responsabilidade financeira pela construção da nova ponte rodoviária do Infante D. Henrique e, simultaneamente, passou a ser a única entidade responsável pela manutenção do tabuleiro superior da ponte D. Luís, o qual, até Junho de 2003, estava sob inteira tutela da empresa Estradas de Portugal.

Só que, curiosamente, a empresa Estradas de Portugal passou, de forma muito conveniente mas igualmente muito oportunista, a entender que ficou libertada não só da responsabilidade pela manutenção do tabuleiro superior da Ponte D. Luís, como passou igualmente a não ter qualquer responsabilidade por tudo o que se relacione com a estrutura construída por Seyrig, incluindo o seu tabuleiro inferior.

Sucedo que, no que respeita ao tabuleiro inferior da Ponte D. Luís, nada se tinha alterado relativamente ao que acontecia desde a sua entrada em funcionamento, em 1888. Ou seja, o tabuleiro inferior da Ponte D. Luís continua a ser de utilização rodoviária, continua integrado na Rede

Rodoviária Nacional e, evidentemente, permanece (e deve continuar a permanecer) sob responsabilidade do Governo através da empresa Estradas de Portugal, incluindo todas as responsabilidades relativas à sua manutenção e conservação.

Enquanto a empresa Estradas de Portugal “lava as mãos como Pilatos” pela responsabilidade da conservação do tabuleiro inferior da ponte D. Luís, e procura endossar tais responsabilidades – sem qualquer razão plausível - para a empresa Metro do Porto, SA e/ou para as autarquias do Porto e de Gaia, em 2012, uma inspeção realizada pela própria empresa Estradas de Portugal, EP concluiu que a ponte precisa de obras de manutenção e de reabilitação e recomendou a necessidade de se proceder a diversas intervenções de reparação, nomeadamente ao nível do pavimento na zona com calçada, nas juntas de dilatação e também de pintura de vigas e guarda-corpos.

Embora esta inspeção da empresa Estradas de Portugal tenha também concluído que, de momento, as anomalias verificadas na ponte D. Luís e no seu tabuleiro inferior não colocam em risco a segurança de automobilistas e de peões, a verdade é que ela recomenda a realização, num horizonte de cinco anos, de uma série significativa de intervenções. No entanto a empresa Estradas de Portugal continua a endossar tal responsabilidade para a empresa Metro do Porto, SA, não obstante uma auditoria realizada em 2010 pelo Tribunal de Contas, ter concluído que *“não tendo sido assinado protocolo de transição, a ponte de D. Luís continua a integrar a Rede Rodoviária Nacional, sendo, por isso mesmo, da alçada da Estradas de Portugal”...*

3. Decorre do que ficou dito no número anterior que a nova Ponte do Infante D. Henrique, nova travessia rodoviária do Rio Douro estabelecida entre o Porto e Gaia, embora tivesse sido construída sob responsabilidade financeira da empresa Metro do Porto, SA, não cai nem deve cair sob a alçada desta empresa de transportes públicos metropolitanos, no que concerne às obras relativas à conservação e manutenção desta nova travessia rodoviária.

Também neste caso, as razões meramente formais que a empresa Estradas de Portugal invoca para não querer assumir as responsabilidades pela conservação de uma ponte inteiramente rodoviária (não ter sido consultada na altura da construção da ponte, é um exemplo...), não são aceitáveis nem compreensíveis pois seria de esperar que esta obra passasse, após a sua construção, a ser inteiramente supervisionada e intervencionada por esta empresa pública. E nem sequer a pretensa existência de um protocolo denunciado pelas autarquias do Porto e de Gaia face a manifesta ausência de meios financeiros próprios para tal finalidade, e que atribuía a estas Câmaras a responsabilidade pela manutenção e conservação da ponte do infante D. Henrique, pode eximir o Governo a responsabilizar, como é curial, a empresa Estradas de Portugal de assumir as despesas de conservação e de manutenção desta nova ponte rodoviária.

4. A situação de total indefinição e completa desresponsabilização de empresas diretamente tuteladas pelo Governo, relativamente às situações de abandono e de degradação das pontes de Maria Pia, de D. Luís e do Infante D. Henrique não pode prosseguir.

O Governo deve rapidamente dar sinais e explicitar orientações claras que responsabilizem a REFER – no caso da ponte Maria Pia – e a Empresa Estradas de Portugal – nos casos do tabuleiro inferior da ponte D. Luís e no caso da ponte rodoviária do Infante D. Henrique – para que estas empresas públicas assumam integralmente as responsabilidades decorrentes do facto de serem proprietárias dessas infra-estruturas, do facto das travessias em causa integrarem a própria Rede Rodoviária Nacional ou, ainda, do facto de serem travessias que substituíram anteriores vias rodoviárias sob responsabilidade plena dessas empresas públicas.

Neste contexto, e tendo em atenção as disposições regimentais e constitucionais aplicáveis, a Assembleia da Republica recomenda ao Governo que:

1. Determine à REFER a assunção plena das responsabilidades de conservação e manutenção da Ponte D. Maria Pia, monumento nacional.

. Determine que a REFER, em permanente articulação com as autarquias do Porto e de Vila Nova de Gaia, coordene a elaboração de uma proposta de utilização da antiga travessia ferroviária e dos terrenos de domínio público adjacentes.

3. Determine que a empresa Estradas de Portugal assegure as intervenções necessárias à garantia das condições de segurança na utilização do tabuleiro inferior da Ponte D. Luís, incluindo a execução e o custeamento das obras de reabilitação e manutenção que se revelem necessárias à sua conservação.

4. Determine à empresa Estradas de Portugal a assunção plena das responsabilidades de conservação e manutenção da ponte rodoviária do Infante D. Henrique.

Assembleia da República, 12 de Julho de 2013

Os Deputados,

HONÓRIO NOVO; JORGE MACHADO; BRUNO DIAS; ANTÓNIO FILIPE; RITA RATO; FRANCISCO LOPES; JOÃO RAMOS; PAULA SANTOS; CARLA CRUZ; PAULO SÁ; MIGUEL TIAGO; BERNARDINO SOARES; JOÃO OLIVEIRA