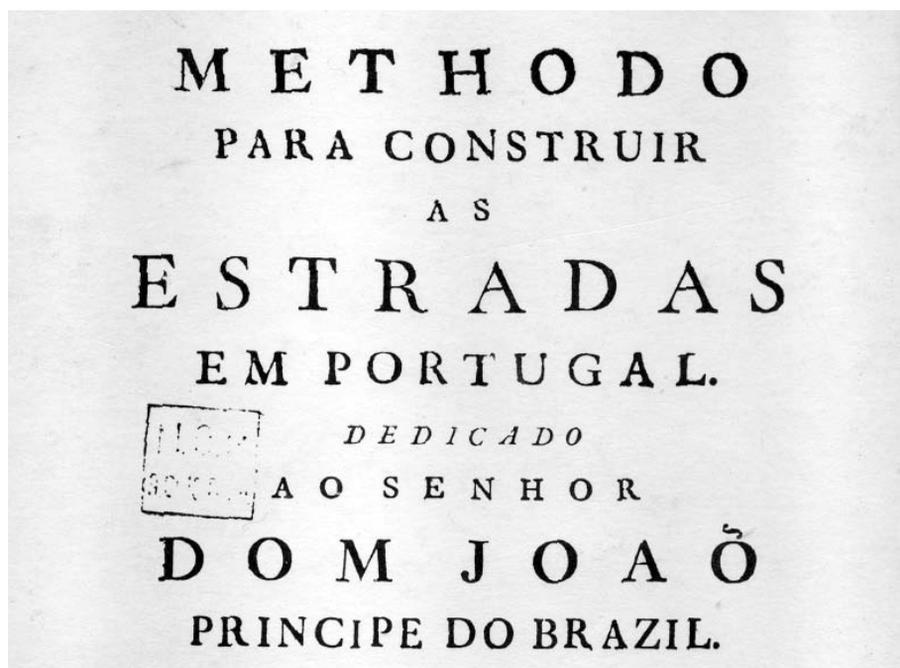


# As antigas estradas nacionais

## Uma riqueza a preservar

### – Um exemplo a retomar



Em 2003, a *Pedra & Cal* dedicou o n.º 19 às estradas-património, com uma interessante entrevista do Prof. António Lamas que, enquanto Presidente do IEP, lançara, há alguns anos, a recuperação da EN2 na travessia da Serra do Caldeirão. Essa iniciativa, pioneira entre nós, chamou a atenção para a descoberta do riquíssimo património constituído pelas estradas construídas na 1.ª metade do século passado e que está a ser delapidado. Ao mesmo tempo, o legado que estas estradas deixaram, com as suas belíssimas cortinas de arvoredo, está a ser desprezado com a desolação das rodovias construídas nas últimas décadas, nomeadamente as auto-estradas, onde não se cuidam de coisas tão elementares como o coberto vegetal de descomunais taludes.

Duas publicações editadas pela antiga JAE no já longínquo ano de 1987, por iniciativa do arquitecto José Neves Galhoz integrando então a Divisão de Arquitect-

tura, mostram bem como a herança recebida tem sido menosprezada.

A primeira, dedicada ao Ano Europeu do Ambiente, celebrado naquele ano, constitui um interessante repositório de citações e reflexões a chamar a atenção para o tema, numa visão global e com belíssimas ilustrações, enquanto ao longo dos anos subsequentes, anúncios nos jornais publicados pelo IEP dão conta de concursos para “abate/venda de árvores”, somando muitos milhares de vítimas espalhadas pelo país. Pode dizer-se que se trata de abates para o indispensável alargamento das estradas, praticados só de um dos lados, o que infelizmente nem sempre é verdade. Ainda há poucos anos percorri uma estrada no Alentejo com as cortinas de arvoredos arrasadas de ambos os lados.

A outra publicação consiste na reprodução fac-similada do *Breve Tratado da Construcção das Estradas*, publicado em 1790, da autoria de Jozé Diogo Masca-

renhas Neto. Trata-se de um conjunto de regras para serem aplicadas no traçado, construção, conservação e administração das estradas – algumas das quais baseadas na legislação de vários países europeus – e que conservam, por vezes, uma surpreendente actualidade. Aí se fala, por exemplo, da necessidade de serem acompanhadas por árvores “com intervallo de trinta pés de huma à outra... preferindo-se sempre as que do Verão contém mais folha, e de Inverno se conservão sem ella”.

Um tema como o das portagens (no livro designadas por “barreiras”) é também largamente abordado neste Tratado. Pelos debates que tem suscitado entre nós, vale a pena transcrever alguns trechos.

“Neste Reino somente se podem estabelecer as barreiras nas estradas que vem das principais terras da Província do Minho para a Corte, por conterem grande affluencia de transporte... Em todas as outras estradas deste Reino he impraticável similhante sistema, por quanto seria necessario segundo o seu transporte, e viagem impôr uma contribuição tão avultada, que affugentaria huma, e outra cousa, tão interessantes à riqueza publica, e à prompta communicacão dos homens, e dos negocios, em que muito se funda a prosperidade social”.

Conseguirá a evocação destas publicações chamar a atenção das entidades responsáveis para a importância de um adequado enquadramento paisagístico das nossas estradas? E também para o aproveitamento turístico das antigas EN mediante a respectiva reabilitação, como foi feito na serra do Caldeirão? Na verdade, se a reabilitação está finalmente na ordem do dia, é altura para a praticar em todas as suas dimensões. 

NUNO TEOTÓNIO PEREIRA,  
Arquitecto