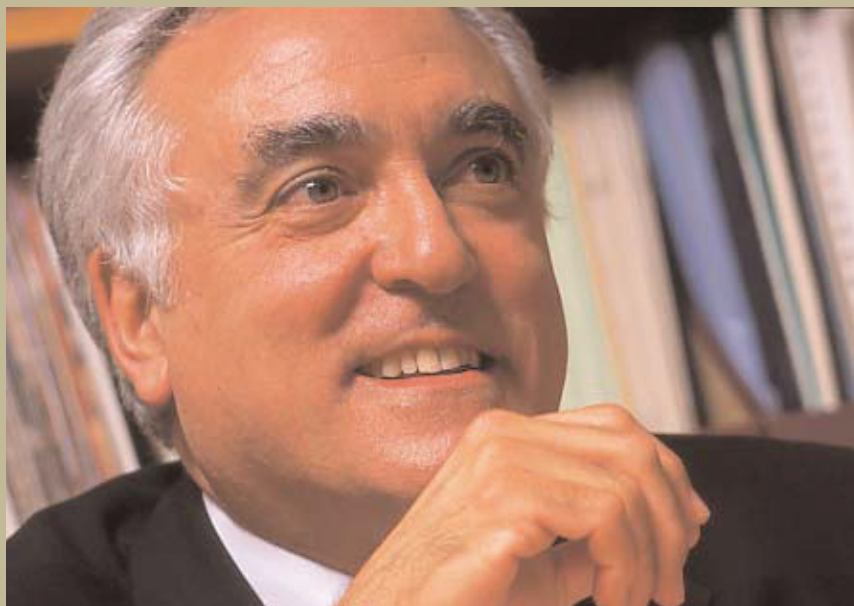


Prof. António Lamas

Estradas-Património

Não podem ser “atropeladas” pela pressa da modernidade



Um dos mentores do Projecto Estradas-Património, António Lamas fala à **Pedra & Cal** sobre o mesmo. Da sua importância social, cultural e económica e do exemplo que a EN2 – troço Almodôvar/São Brás de Alportel – constitui nesta perspectiva da reabilitação dos “caminhos” esquecidos e, por vezes, abandonados pela pressa da modernidade. Urge encontrar parcerias rumo à replicação desta experiência piloto...

Pedra & Cal – O que é uma Estrada-Património?

António Lamas – De acordo com o primeiro documento em que propus que se “cunhasse” o conceito, são estradas de um de três tipos. No primeiro estão estradas com interesse histórico – porque correspondem a percursos com origem e importância histórica assinaláveis (como antigas estradas romanas, caminhos de Santiago, estradas abertas por motivos históricos relevantes) ou porque são estradas cuja construção constituiu um marco importante na história da comunicação e dos transportes ou na história das técnicas construtivas.

No segundo tipo situam-se as que se podem designar por estradas panorâmicas. Correspondem a percursos que, pelo interesse paisagístico ou beleza da sua envolvente natural, podem proporcionar pontos de vista notáveis, por exemplo, estradas que atravessam parques natu-

rais ou zonas protegidas.

Por último, também podem ser Estradas-Património as rotas turísticas ou rotas turístico-patrimoniais, que são percursos que proporcionam o acesso a valores de interesse cultural com potencial turístico.

P&C – Como surgiu a ideia das Estradas-Património?

AL – O conceito nasceu em 1999 com a necessidade de recuperar a estrada EN2, entre São Brás de Alportel e Almodôvar, através da serra do Caldeirão.

Era uma estrada secular, sinuosa, que estava muito degradada, e que era já quase só utilizada para tráfego local ou por visitantes que se queriam afastar do movimento do IC1 e tinham curiosidade em descobrir um caminho não aconselhado nos mapas.

Ora, a EN2 cabe em todos os tipos de Estrada-Património, permitindo, portanto, ilustrar o conceito de forma muito eficaz. E estava-se ao mesmo tempo a discutir o

eventual atravessamento da serra do Caldeirão pela auto-estrada Lisboa-Algarve, o que veio a chamar a atenção para a necessidade de conter os impactes de qualquer obra na zona, em particular na EN2, cuja recuperação deveria, portanto, ser especialmente cuidada.

P&C – Quais os principais objectivos que se pretende atingir ao criar uma Estrada-Património?

AL – Perante uma estrada antiga e degradada como a EN2 estava, o vulgar seria que, sob pressão de autarcas e utilizadores, a sua reparação envolvesse melhoramentos tão extensos quanto possível: alargamentos, redução ou eliminação de curvas e troços mais inclinados, etc. É este o modo “do oito ou oitenta” como abordamos em Portugal não só as estradas mas todas as construções antigas que, por falta de manutenção regular, deixamos que atinjam um estado de degradação tão elevado que quando se intervém são ne-

cessárias obras de grande vulto, muito caras.

Isto leva a que os recursos disponíveis só permitam intervir em menos casos que os necessários, agravando-se o estado de conservação dos restantes.

Na altura discutia-se exactamente a necessidade de preparar a mudança de prioridades na afectação de recursos entre a construção nova e a conservação, dando mais atenção à manutenção do património rodoviário que o país construiu e estava a construir, isto é, aos investimentos feitos e que sem essa manutenção se podem perder.

A EN2 servia igualmente estes objectivos, pois permitia demonstrar que há estradas antigas que, pelas suas características, constituem percursos reapreciáveis por outros critérios que não os simplesmente associados ao conforto e fluidez do tráfego automóvel – isto é, critérios eminentemente patrimoniais – proporcionando viagens agradáveis em si mesmas.

São estradas que permitem a existência de turistas a explorar, com prazer, alguns dos nossos antigos percursos, bem como portugueses capazes de apreciar estradas até agora, e à primeira vista, obsoletas, capazes de dar um valor diferente ao nosso património rodoviário e, conseqüentemente, passarem a ser defensores da sua manutenção.

P&C – No âmbito do projecto está prevista a recuperação de outros elementos construídos, para além das estradas?

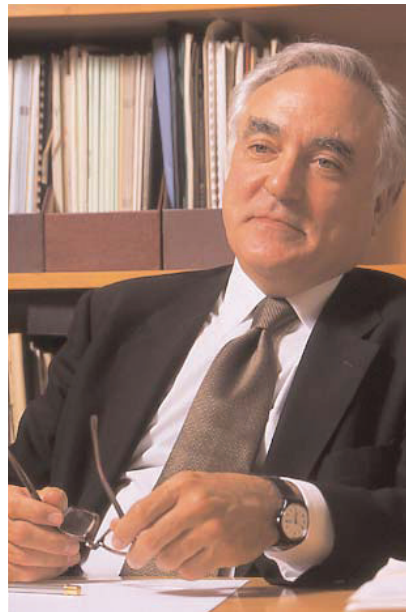
AL – Tratando-se de valores patrimoniais, na recuperação destas estradas convém seguir uma metodologia que a experiência noutros domínios nos aconselha: a da reabilitação e a do restauro.

Assim, deve ser dada particular atenção a todos os elementos construtivos originais – a recuperar com materiais e técnicas semelhantes ou compatíveis – nomeadamente obras de arte, bermas empedradas, guardas de segurança, marcos quilométricos e até sinalização, dentro dos padrões de segurança adequados.

As áreas de repouso, miradouros e fontanários, devem ser recuperados e adaptados à fruição do percurso, aproveitando casas de cantoneiros para, quando res-

tauradas, aí instalar pontos de apoio ao utilizador, onde, através de roteiros, disponha de informação sobre a estrada, a história da região que atravessa, e os valores turístico-culturais a que pode dar acesso.

Quanto à estrutura, drenagens e pavimentos, a metodologia que deve ser seguida é a da beneficiação com preocupação de integração ambiental e estética.



Na recuperação destas estradas convém seguir uma metodologia que a experiência noutros domínios nos aconselha: a da reabilitação e a do restauro.

No caso da EN2, a sinuosidade da estrada não foi alterada e as fundações não foram reforçadas para poderem suportar cargas mais elevadas, mas a solução de reparação do pavimento e delimitação lateral por traços brancos contínuos conferiu uma imagem de qualidade e conforto notável.

P&C – Como foi coordenada e que entidades intervieram na primeira Estrada-Património portuguesa a EN2?

AL – Escolhida a EN2 para primeira Estrada-Património, foi elaborado nos próprios serviços centrais do Instituto das Estradas de Portugal um projecto base para a sua recuperação. Este projecto foi apresentado aos autarcas da zona no Verão de 1999. Foi depois desenvolvido pela Direcção de Estradas de Beja, cujo responsável, o Eng.º Luís Melo, geriu com grande sensibilidade e empenho as obras, que terminaram em 2002.

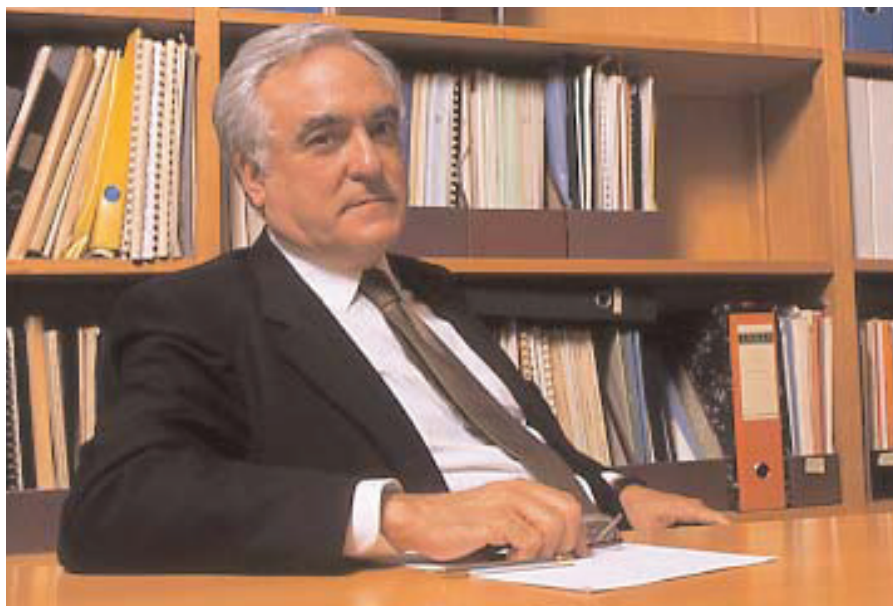
P&C – Quais os custos relativos da recuperação de uma estrada, por comparação, por exemplo, com a construção e até reconstrução de uma estrada nova?

AL – Segundo o Eng.º Luís Melo, os custos da recuperação dos cerca de 50 quilómetros de EN2, rondaram os 40 000 euros/km, incluindo o restauro das construções marginais como as casas de cantoneiro, o que é notável se comparado com os cerca de 125 000 euros/km que estavam (em 2000) a ser exigidos pelas autarquias para efectuarem obras de recuperação nas estradas a transferir da rede nacional para a municipal (as chamadas estradas desclassificadas). Com os custos de uma estrada nova nem vale a pena comparar, vão de cinco a 20 vezes mais.

P&C – Qual a receptividade que o projecto tem tido junto do público em geral?

AL – A primeira visita que efectuei às obras foi no Verão passado, organizada pela Direcção de Estradas de Beja e pelo Centro Rodoviário Português. Nela participaram diversas instituições.

Confesso que os resultados ultrapassaram as expectativas de todos os visitantes. É, definitivamente, uma obra de recuperação de grande interesse, reconhe-



Comprovou-se que é possível recuperar estradas antigas e pô-las a funcionar com custos moderados, permitindo reabrir trajectos esquecidos e de grande interesse.

cível como diferente e estabelecendo uma distinção em relação às tradicionais obras de renovação de estradas antigas. Nota-se o cuidado havido com a recuperação da antiga sinalização em placas moldadas de betão, marcos, bermas, guardas, pontões e pontes, casas de cantoneiro, fontanários, miradouros, zonas de mendas, etc. E, também, no projecto de uniformização de mobiliário, como é o caso das paragens de autocarro.

Mas o melhor elogio foi, certamente, o que ouvi de alguém que não sabia que eu tinha estado ligado ao projecto, ao recomendar que todos os algarvios voltassem a fazer o antigo trajecto Faro-Lisboa, pois fora recuperado de modo a que até iam ter saudades dos velhos tempos.

P&C – Quais os resultados obtidos com a divulgação feita até agora?

AL – Em primeiro lugar comprovou-se que é possível recuperar estradas antigas e pô-las a funcionar com custos moderados, permitindo reabrir trajectos esquecidos e de grande interesse. Várias outras entidades têm manifestado a vontade de seguir o exemplo da EN2. É o caso da Comissão de Coordenação Regional do Algarve, que o acompanhou de perto e está a apoiar a extensão do modelo a troços

municipais, nomeadamente na estrada de Alcoutim, Martim Longo, Barranco do Velho.

Era preciso, no entanto, um programa de intervenções que permitisse “semear” exemplos por todo o país. Há muitos aqui ao lado em Espanha, em que o interesse pelo estudo e recuperação de velhas estradas é muito grande, mas não há nada como ver para querer e obter efeitos multiplicativos e, até agora, só há, que eu saiba, o caso da EN2. Mas, tal como em relação ao restante património construído, primeiro que se reconheça a importância da sua salvaguarda levaremos alguns anos.

P&C – Há, neste momento, mais projectos para recuperação de estradas?

AL – Pensei que a estrada Coimbra-Penacova deveria constituir o segundo caso a tratar como Estrada-Património. Para isso foi encomendado um estudo à Universidade de Coimbra; o Centro Rodoviário Português iniciou mais recentemente um inventário de possíveis Estradas-Património.

Há muitas. Tendo presente o significado do conceito podemos identificá-las com relativa facilidade. Por exemplo, ainda na EN2, o troço entre Montemor-o-Novo

e Alcáçovas, que voltei há dias a percorrer, é claramente uma. E é importante que seja a opinião pública a identificá-las para que se alcance o objectivo de aumentar a atenção à manutenção do património construído.

P&C – Quais os obstáculos que tem encontrado ao avanço desses objectivos?

AL – Já ouvi dizer que a obra da EN2 ficou barata por não se ter aumentado a sua capacidade de carga para receber, sem se danificar, os modernos e mais pesados camiões, mas a resposta é fácil, pois, pelo preço em causa, realizam-se reparações mais frequentes.

E não conheço obstáculos propriamente ditos. Só talvez a rotina das obras “pesadas” dificulte o lançamento de obras mais ligeiras e baratas mas que exigem projectos diferentes, muito maior atenção ao pormenor e um acompanhamento intenso.

Não é certamente por falta de verbas que não se aumenta o número das Estradas-Património e, como tudo no sector rodoviário, a vontade local pode dar um impulso ao programa.

P&C – Que aspectos podem ainda ser melhorados nos projectos das Estradas-Património?

AL – Para que o troço recuperado da EN2 possa funcionar mais eficazmente como exemplo demonstrativo do programa, importa implantar entre Almodôvar e S. Brás de Alportel um sistema próprio de sinalização de orientação e apontamento e explicação dos trabalhos efectuados. Importa, também, que a envolvente paisagística, que não é da responsabilidade da entidade rodoviária, seja também recuperada e que, com o apoio das autarquias, se desenvolvam ao longo do percurso, ou nas localidades que serve, serviços de apoio aos viajantes: restaurantes, pousadas, etc.

Salientaria também que a manutenção de uma estrada tratada como foi a EN2 deverá ser objecto de um contrato de conservação diferente dos habituais, especificado de modo adequado.

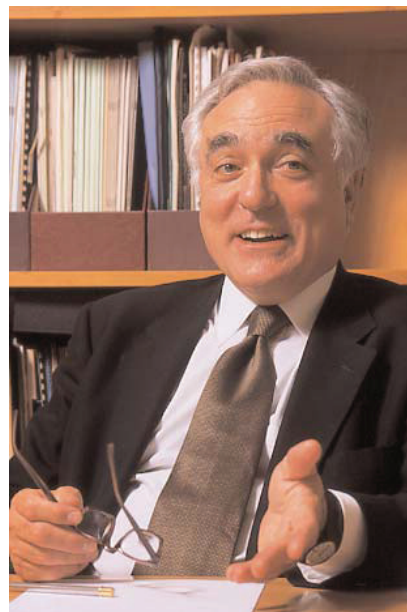
P&C – Há um roteiro no prelo que acompanha o projecto das Estradas-Património. De que se trata?

AL – Fazia parte do projecto inicial inscrever as Estradas-Património num inventário nacional a actualizar e divulgar regularmente, com a colaboração das instituições que editam mapas de apoio aos automobilistas e turistas, como é o caso do ACP e do Turismo (foi assinado um protocolo IEP/ACP nesse sentido). E devem ser divulgadas através de roteiros que permitam aos viajantes usufruir de todos os valores que podem proporcionar.

O primeiro roteiro, da EN2, foi encomendado a uma equipa coordenada pela Professora Amélia Andrade da Universidade Nova de Lisboa e está, ao que sei, quase pronto. Aborda a sua história e funções no panorama das ligações ao Algarve, a sua génese e elementos constitutivos, os valores que a estrada permite descobrir ao longo do percurso e nas imediações, permitindo uma visão nova da estrada, da flora, da fauna, dos costumes, dos produtos e dos valores socioeconómicos das regiões que atravessa. É um manual para futuros roteiros a editar para cada Estrada-Património. Tem a forma dos roteiros turísticos que se levam na mão (não a de quem conduz mas a de quem acompanha o condutor...).

P&C – Como é que uma Estrada-Património pode beneficiar a região/regiões onde se localiza?

AL – Como o roteiro da Professora Amélia Andrade demonstra, as estradas sempre constituíram elos de ligação e de comércio entre povos e pessoas. São o veículo do conhecimento mútuo e, numa era de turismo, são o principal acesso aos territórios que se deseja visitar. Devemos




Não é certamente por falta de verbas que não se aumenta o número das Estradas-Património e, como tudo no sector rodoviário, a vontade local pode dar um impulso ao programa.

aliás ter presente que muitas das potenciais Estradas-Património foram os primeiros caminhos de acesso às respectivas regiões, que novas vias fizeram esquecer. Se forem recuperadas e “reabertas” podem suportar novos roteiros para visita e conhecimento dos concelhos e regiões que atravessam, indutores de permanências mais prolongadas nessas zonas. É por isso que é desejável que as autarquias e as Regiões de Turismo estendam à rede de estradas municipais o conceito, registando nas respectivas cartas e tratando como Estradas-Património alguns troços da rede que tutelam.

P&C – Faz sentido falar em património rodoviário uma vez que não estamos a falar de arquitectura, mas de construção?

AL – Defendo a introdução, no âmbito do património cultural, do conceito de Património de Obras Públicas, em que se integram obras da engenharia portuguesa de interesse cultural, tal como pontes, túneis, aquedutos, barragens, caminhos de ferro, canais, faróis, estradas, etc, como a Ponte D. Maria, o Viaduto Duarte Pacheco, o túnel do Rossio, o Aqueduto das Águas Livres, a barragem do Castelo do Bode, a linha de caminho-de-ferro do Tua e o troço em causa da EN2.

Não são obras de arquitectura nem de arqueologia, cuja protecção está entregue a institutos específicos, mas sendo representativas do “engenho/génio” da construção merecem também protecção legal. Por toda a Europa cresce o interesse por este tipo de património construído e o seu estudo, salvaguarda e valorização é, como no caso da vizinha Espanha, matéria dos curricula de cursos de Engenharia Civil (cátedra de Estética da Engenharia da Universidade Politécnica de Madrid).

Tal como sucede em relação ao património arquitectónico, a classificação de algumas estradas contribuiria para estimular a atenção dos portugueses para a salvaguarda e valorização do património rodoviário. 

Fotos de TELMO MILLER.