

Lanço da EN 2 - Almodôvar e São Brás de Alportel

Recuperação da 1.^a Estrada-Património Portuguesa

A EN2 – lanço Almodôvar/São Brás de Alportel (55 km) – foi a primeira estrada recuperada no âmbito do Projecto Estradas-Património. O que nos conta este caso de estudo é o modo como foi planeada e executada esta obra exemplar.



A Estrada Nacional 2, construída a partir dos anos 30, constituiu-se em gerações anteriores como a principal ligação ao Algarve, desenvolvendo-se ao longo de um eixo praticamente central de Norte a Sul do país.

Esta via constitui um bom exemplo de uma estrada classificável como Estrada-Património, assumindo este conceito nas três vertentes possíveis: panorâmica (proporcionando a apreciação de beleza natural envolvente); com interesse histórico (a sua construção correspondeu a um marco na história da comunicação, permitindo a ligação de Chaves a Faro), e, por último, constituindo-se como uma rota turístico-patrimonial.

A recuperação do lanço entre Almodôvar e São Brás de Alportel, efectuada no âmbito das Estradas-Património, permitiu propor, planear e executar uma obra com significativa extensão (55 km), intervindo não só na estrada como também no seu

conceitos de distância ou tempo de percurso.

METODOLOGIA ADOPTADA

Os conceitos genéricos de intervenção abrangeram duas áreas distintas:

- **A estrada propriamente dita**

Onde se pretendeu promover a recuperação da estrada de uma forma integrada, mantendo presente a necessidade de garantir funcionalidade, segurança e economia, e intervindo em todos os seus domínios – pavimento e bermas, intersecções, órgãos de drenagem incluindo obras de arte e pontões, sinalização e elementos de demarcação e segurança, e arborização marginal da via.

- **Os espaços individualizados marginais**

Com intervenção em todos os elementos ou equipamentos extra-via, como sejam casas de cantoneiros, parques, miradouros, áreas de repouso, fontanários, case-tas de material e abrigos de autocarros, procurando-se o emprego de materiais

espaço marginal, a custos relativamente reduzidos (cerca de 40 400 //km – 8,1 mil contos/km) acrescido de IVA.

Como resultado da intervenção oferece-se ao utente uma outra alternativa de percurso, associada à possibilidade de usufruto de valores do património rodoviário (ou outro), e não tendo por base conceitos de distância ou tempo de percurso.

característicos da região e a utilização de técnicas construtivas de fácil execução, e numa perspectiva de durabilidade, economia e readaptação do uso do equipamento aos novos tempos.

INTERVENÇÕES REALIZADAS

O âmbito da intervenção não pressupôs qualquer alteração a nível do traçado da via em planta ou perfil (longitudinal e transversal). De um modo sucinto, e de acordo com a metodologia antes expressa, foram as seguintes as intervenções desenvolvidas na empreitada:

Pavimento – correcção das deformações mais acentuadas e recuperação das condições de impermeabilização, atrito e conforto de rolamento, através da aplicação de uma camada de desgaste em betão betuminoso.

Bermas – recuperação das “guias” em pedra (intradorso das curvas) e enchimento lateral com materiais naturais.

Intersecções – por razões de comodidade e segurança foram efectuadas remodelações geométricas simples nas intersecções mais importantes.

Obras de arte – pequenas intervenções em algumas das pontes e pontões ao nível da construção civil, nomeadamente a realização de picagem de rebocos velhos e deteriorados, novo salpico, emboço e reboco e pintura a tinta de água de cor branca como acabamento final. Em casos pontuais verificou-se também a necessidade de recuperação de muros de guarda.

Arborização – abate de todas as árvores e arbustos secos e doentes que se localizavam na zona da estrada, o corte raso de

arbustivas invasoras (mimosas), até três metros da berma da estrada, a desramação de pernadas de sobreiros e eucaliptos de grande porte, e a desramação de pernadas de cedros por “andares” e em todo o perímetro da árvore, no sentido do seu desenvolvimento natural, de modo harmonioso e a não prejudicar, especialmente, os veículos pesados que transportem cargas volumosas.



Sinalização vertical – A sinalização vertical foi objecto de tratamento de acordo com as seguintes opções:

- Sinalética de Código – face ao seu estado de degradação, e por razões de segurança, foi integralmente nova, por forma a dar cumprimento às disposições do RST (Dec. Reg. n.º 22-A/98);
- Sinalética de Informação e de Demarcação – manutenção do existente, com recuperação ou construção de equipamento idêntico, e colocado de acordo com os critérios da época (altura de colocação, manutenção da indicação das distâncias quilométricas nas setas), sempre tendo por objectivo a uniformidade da informação, evitando situações de conflito de técnicas ou materiais.

Elementos de segurança – Ao longo do troço ainda foi possível encontrar alguns elementos antigos, desactualizados e em desuso utilizados com guiamento, demarcação e segurança. Estes elementos mostram a evolução e o progresso conseguido no domínio da segurança fazendo parte da história rodoviária e de um património que se entendeu dever ser preservado.

Considerando importante esta preservação, propôs-se a recuperação de alguns destes elementos, procurando os melhores localizados e com menos probabilidade de serem utilizados de modo a que a segurança não fosse posta em causa.

- Delineadores – encontravam-se dispersos pelo troço sendo necessário retirar aqueles que se encontravam praticamente isolados e recolocá-los noutras locais, preenchendo os espaços em falta de modo a que a sua função se tornasse eficiente, sendo posteriormente recuperados e pintados com tinta de esmalte de cor branco e vermelho.

- Guardas de segurança – encontrámos ao longo do troço cinco tipos diferentes de guardas de segurança. Por razões de segurança rodoviária foram apenas recuperadas as que se encontravam colocadas em sítios que se afiguravam seguros, sendo as restantes retiradas (podendo, se necessário, os seus elementos ser utilizados na recuperação das mantidas). Os materiais a utilizar foram, sempre que possível, da mesma natureza e forma dos existentes.

EQUIPAMENTOS MARGINAIS

Áreas de repouso – As beneficiações executadas centraram-se, essencialmente, na criação de parques de estacionamento para ligeiros, incluindo os respectivos acessos, e zonas de lazer, com todos os equipamentos.



As implantações propostas tiveram como principal preocupação a criação de um conjunto de elementos que, pela sua expressão plástica, fosse ao encontro das necessidades dos utentes, permitindo assim de forma articulada dar ao conjunto a unidade e funcionalidade requeridas. Os trabalhos realizados constaram essencialmente de desmatagem, respaldo, regularização e limpeza de toda a área de intervenção, assentamento de gravilha e xisto com três a cinco milímetros, assentamento de lancis em betão pré-moldado, execução *in situ* de conjuntos de bancos/mesas em betão armado, com acabamento envernizado, construção de pérgolas, execução

de muros de suporte em betão armado, e pintados a tinta plástica na cor branca, e execução de trabalhos de jardinagem.

Casas de cantoneiros – As casas de cantoneiros de Cavalos e de Vale Maria Dias encontravam-se desabitadas e abandonadas há vários anos, com os vãos entaipados, desconhecendo-se o estado do interior. A solução final implementada correspondeu à transformação dos espaços em abrigos de montanha.



A remodelação do exterior não introduziu alterações ao desenho original dos alçados e cobertura, permitindo assim uma identificação imediata, a quem passa na estrada, da tipologia característica de uma antiga casa de cantoneiros.

Para além das casas, todos os elementos exteriores integrados foram também objecto de recuperação (fornos, pocilgas, galinheiros, arrumos, poços, e tanques). Estas construções não são “abarracadas” ou efémeras, razão pela qual se deixou em aberto o seu possível reaproveitamento.

Miradouro e fontanário – Os trabalhos realizados constaram essencialmente na lavagem a jacto de água de toda a superfície existente em cantaria, reparação ou substituição com pedra da mesma qualidade e tonalidade dos elementos danificados, betumagem a cimento à cor das juntas de todos os elementos de cantaria, execução de paredes de alvenaria 30x20x15 m, com acabamento em material idêntico ao existente e execução *in situ* de conjuntos mesa/bancos em betão armado com acabamentos a verniz tipo “intento” e forra em xisto aparelhado, e execução de trabalhos de jardinagem.

LUÍS MELO,
Engenheiro, Direcção das Estradas de Beja.