

Del programa Estradas-Patrimonio a la Rota EN2. La experiencia portuguesa



Francisco Javier Rodríguez Lázaro

*ETSI de Caminos, Canales y Puertos
Universidad de Castilla - La Mancha*

El artículo pretende dar cuenta de la experiencia portuguesa en materia de recuperación de carreteras históricas. Expone, en lo sustancial, la génesis y primer desarrollo del programa Estradas-Patrimonio, impulsado, a partir de 1999, por el Instituto das Estradas de Portugal, y la operación de rehabilitación de la EN2 en el tramo comprendido entre las localidades de Almodôvar y São Brás de Alportel. Se refiere, asimismo, al programa de la Rota da Estrada Nacional 2, iniciado en 2016 como resultado de la iniciativa de los treinta y cinco municipios de paso de la carretera. Concluye apuntando algunas ideas que, en atención a la evaluación de la experiencia portuguesa, pueden resultar de utilidad en los proyectos de recuperación de carreteras o tramos de carreteras históricas en España.

1. La EN2 y el programa Estradas-Patrimonio

Al igual que en nuestro país, la modernización de la red viaria portuguesa ha comportado, en los últimos años, evidentes beneficios para el tráfico automóvil, y del mismo modo que en España, ha generado impactos de diversa índole en las carreteras o tramos afectados por la construcción de trazados alternativos.

En el sur del país, el proceso de jerarquización de la red portuguesa motivó que, a partir de la década de los años noventa del pasado siglo, la práctica totalidad del tráfico que, desde Faro, discurría por la EN2 hacia Castro Verde, Ferreira do Alentejo y Montemor-o-Novo, para seguir en dirección norte o conectar con Lisboa, pasara a la N125 y la IC1, y posteriormente, conforme entraron en servicio, a las autopistas A22 y

A2/IP1 (figura 1). La desatención a la conservación de la EN2 en el tramo comprendido entre Almodôvar y São Brás de Alportel, que había conectado tradicionalmente el Baixo Alentejo con el Algarve, planteó, en 1999, la necesidad de intervenir en el trazado. Frente a la adopción de un proyecto convencional de mejora, los responsables del Instituto das Estradas de Portugal, IEP, propusieron una estrategia alternativa, consistente en recuperar la carretera con criterios patrimoniales con objeto de valorizar el propio patrimonio viario y estimular iniciativas de explotación turística beneficiosas para la reactivación socioeconómica del corredor ([1], [2]).

La idea fue el germen del programa Estradas-Patrimonio, diseñado con intención de extender aquella primera experiencia a otras carreteras de interés histórico, paisajístico y/o patrimonial [3]. Los primeros

trabajos del IEP se tradujeron en la redacción del proyecto de recuperación del tramo y la elaboración de un catálogo de carreteras que pudieran ir incorporándose al programa. El proyecto se presentó a los responsables locales en el verano de 1999, y las obras, coordinadas desde la Dirección de Carreteras de Beja, quedaron concluidas en 2002 [4].

2. La recuperación de la EN2 en el tramo de Almodôvar a São Brás de Alportel

2.1. Evolución histórica del tramo

El trazado del tramo, que corresponde a la ruta tradicionalmente empleada para el tránsito de viajeros y mercancías desde el interior al sur de Portugal, no se consolidó hasta la segunda mitad del siglo XIX. Fue entonces cuando se pavimentó la calzada y se construyeron los primeros puentes.

La carretera no sufrió alteraciones hasta que, tras la creación de la Junta Autónoma de Estradas, JAE, y en paralelo al primer desarrollo del tráfico automóvil, se instrumentaron medidas para la ordenación y modernización de la red viaria portuguesa. Entre 1933 y 1937 se regularizó la sección transversal y se extendió un riego bituminoso, se construyeron los edificios de apoyo necesarios para la conservación de la carretera —casillas de peones camineros, almacenes de material, etc.—, y se instaló un primer dispositivo de elementos de defensa y señalización vertical ([5], [6]). La expansión del uso del automóvil y el potencial turístico de la zona hicieron que el tramo alcanzase notables volúmenes de tráfico, consolidándose, mediado el siglo, como parte del gran eje norte-sur —EN2—, que unió Chaves y Faro.

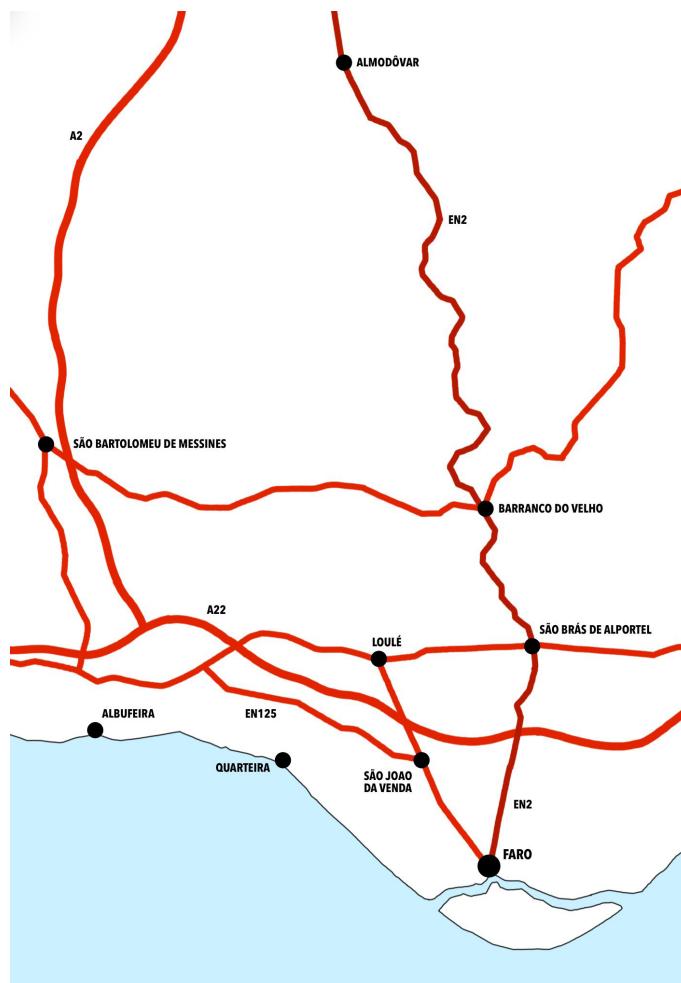


Figura 1. Trazado de la EN2 y corredor de la A22/A2.

Ya en la década de 1990, el progresivo acondicionamiento y construcción de ejes alternativos más aptos para la circulación de vehículos hizo que el eje histórico de comunicación entre el Alentejo y el Algarve pasara a desempeñar una función secundaria en la estructura y explotación de la red.

2.2. El proyecto de recuperación: rehabilitación, acondicionamiento y difusión

El proyecto de recuperación del tramo mantuvo la geometría del trazado, y consideró, como parte sustancial de la intervención, la rehabilitación de los elementos que habían transformado la infraestructura tras la aparición del automóvil. No se propuso ninguna rectificación o mejo-

ra local, y únicamente se corrigió el trazado de un pequeño número de incorporaciones e intersecciones. Las actuaciones en la sección transversal consistieron en la extensión de una capa de aglomerado en caliente en la banda de rodadura, el acondicionamiento de las cunetas, la renovación de la señalización horizontal y la instalación de los elementos de señalización vertical que se consideraron estrictamente necesarios para garantizar la seguridad del tráfico. El dispositivo de señalización siguió la normativa técnica, y no procuró ninguna similitud formal o cromática con los elementos ya existentes.

Las operaciones de rehabilitación, apoyadas en la documentación histórica disponible, se centraron en los elementos de señalización verti-



Figura 2. Elementos de señalización y contención.

cal, los sistemas de contención lateral, una fuente y un mirador, los edificios de conservación y las casillas de peones camineros, y las obras de fábrica.

La señalización objeto de rehabilitación incluyó los indicadores de distancia, las señales de precaución y desvío, y los postes miriamétricos, kilométricos y hectométricos. Las operaciones de restauración se limitaron a la reparación de las partes deterioradas y la recuperación de la rotulación y la pintura originales. En algunos casos, los postes más aislados se retiraron de su emplazamiento original y se reubicaron en tramos en los que, junto con los existentes, pudieron establecerse con facilidad secuencias continuas.

La recuperación de los sistemas de contención —vallas metálicas, cables tensados sobre postes de hormigón, montantes y durmientes de hormigón, barreras rígidas curvas—, se circunscribió a las partes del trazado que ofrecían menos problemas de seguridad, y siguió, por lo que respecta a su restauración, idénticos criterios [7] (figura 2).

Los edificios de conservación y las casillas de peones camineros fueron asimismo restaurados (figura 3). La rehabilitación se centró en las fachadas y los elementos exteriores, y el acondicionamiento de los espacios interiores tuvo en cuenta la posibilidad de que los edificios se refuncionalizaran como centros de interpretación o espacios disponibles para actividades y usos locales y turísticos.

El acondicionamiento de las obras de fábrica se circunscribió a la limpieza y la recuperación de las partes enlucidas, la rehabilitación de la señalización existente y la instalación de balizas con objeto de advertir al conductor del estrechamiento de la sección de la calzada. Siguiendo los objetivos perseguidos por el proyecto, no se planteó el ensanchamiento de los tableros o la rectificación de las alineaciones curvas de entrada y salida de las estructuras. Además de los edificios de servicio, se rehabilitaron el mirador de Caldeirão y la fuente de las Bicas da Serra.

Las obras se completaron con la construcción de tres pequeñas áreas de descanso dispuestas a lo largo del itinerario (figura 4), y la instalación de paneles informativos en los



Figura 3. Casilla de peones camineros.



Figura 4. Área de descanso.



Figura 5. Panel informativo.

extremos del tramo (figura 5). Como en el caso de la señalización vertical de acompañamiento, su diseño no buscó ninguna similitud con los elementos rehabilitados.

La difusión del proyecto, y por ende del programa, se concretó en la elaboración de una guía cuidadosamente editada. Además de ofrecer abundante información sobre la evolución histórica de la construcción de la carretera y el propio proyecto de recuperación, el texto y las imágenes exponían, con detalle, aspectos relativos al paisaje, la fauna y la flora,

el patrimonio construido y los usos y costumbres tradicionales característicos del corredor [8].

2.3. Resultados

En síntesis, la rehabilitación de la EN2 en el tramo comprendido entre Almodôvar y São Brás de Alportel permitió compatibilizar el mantenimiento de la función transporte con la recuperación del itinerario como carretera histórica [9]. Además, y habiéndose concebido como experiencia piloto, pudieron evaluarse la metodología y las estrategias del proyecto, y la viabilidad de su extensión a otras carreteras o tramos. Sea como fuere, y coincidiendo con la conclusión las obras, el IEP integró, en 2002, el Instituto para a Construção Rodoviária, ICOR, y el Instituto para a Conservação e Exploração da Rede Rodoviária, ICERR, convirtiéndose, en 2004, en Estradas Portugal. Las transformaciones a que se alude motivaron cambios en las prioridades del organismo [10], y el programa Estradas-Patrimonio quedó, de hecho, en suspenso.

El impacto de la operación fue modesto, y la falta de continuidad del programa se sumó a la escasa implicación efectiva de los municipios que pudieran haberse beneficiado de la iniciativa. No habiendo sido de-

cidicamente involucrados por la administración central en las primeras fases del proyecto, las autoridades y agentes locales quedaron al margen de la toma de decisiones y la asunción de responsabilidades, hecho que contribuyó al desinterés por el mantenimiento y explotación de la carretera histórica como recurso turístico. Ni las autoridades de Almodôvar ni las de São Brás de Alportel, activas en el esfuerzo por conservar, difundir y rentabilizar su patrimonio histórico, llegaron a asumir la EN2 como parte de semejante patrimonio.

3. Del programa Estradas-Patrimonio a La Rota EN2

Ya en 2016, los treinta y cinco municipios de paso de la carretera EN2 crearon la Associação de Municípios da Rota da Estrada Nacional 2, AMREN2, y pusieron en marcha el proyecto Rota Estrada Nacional 2. El esfuerzo de la asociación se ha centrado en la consolidación de un producto turístico orientado a la reactivación del corredor, y ha quedado articulado sobre la idea de la “ruta” —no ya de la carretera—, como soporte de actividades y experiencias.

En lo que toca a la promoción, el proyecto se ha traducido en estrate-



Figura 6. Rota da Estrada Nacional 2. Modelo de pasaporte y señalización del itinerario.

gias como la señalización del itinerario, el diseño de una imagen de marca, la creación de un pasaporte que puede sellarse en las localidades de paso o la edición de una guía [11] y la apertura de una página web —www.rotan2.pt/—, en la que el viajero puede recabar información sobre los alojamientos y servicios, la gastronomía, los productos locales o el patrimonio construido y los espacios naturales que pueden visitarse a lo largo de la ruta (figura 6).

Más allá de que la preservación patrimonial no figure ya entre los objetivos y reclamos centrales del proyecto, el programa ha reactivado el interés por la carretera histórica. Por una parte, se han restaurado algunas de las casillas de peones camineros y muchos de los municipios han mantenido o restaurado la señalización original. Por otra, Infraestructuras de Portugal ha puesto en marcha un programa de señalización, conservación y rehabilitación de elementos patrimoniales, inserto en el marco de los contratos de conservación en curso en cada distrito, en colaboración con los responsables de la AMREN2 [12].

4. Conclusiones

La observación de la experiencia portuguesa permite extraer algunas ideas de utilidad para la recuperación de tramos de carreteras históricas en España. Las que aquí se esbozan, de manera sucinta, se refieren a los aspectos metodológicos y a las estrategias de gestión y conservación.

Los proyectos de recuperación y rehabilitación de carreteras históricas entrañan problemas análogos a los que plantean otros bienes de escala territorial que se mantienen en uso. Así, las propuestas deberán delimitar con la mayor precisión posible las condiciones de circulación en el trazado, de modo que la patrimonialización del

tramo no comprometa la seguridad de sus potenciales usuarios y compatibilice adecuadamente las funciones que pretenden satisfacerse.

Deberá, asimismo, ajustarse con claridad el ámbito cronológico al que se refiere el proyecto, fijando los criterios de restauración y rehabilitación de los elementos originales y de aquellos otros —sistemas de señalización y contención, firmes y pavimentos, bombeos y peralte...—, posteriores al primer trazado. A tal respecto, los procedimientos de intervención en los elementos, su posible reubicación o la eventual instalación de réplicas deberán considerarse, asumiendo su carga polémica, atendiendo a las orientaciones y enfoques que plantea la teoría del patrimonio.

Parece, en cualquier caso, que la sola atención a la variable patrimonial resulta insuficiente para que las operaciones de recuperación alcancen los objetivos perseguidos. Aun sin perder de vista su potencial y relevancia, las intervenciones orientadas a la rehabilitación de la carretera deben ser parte de un relato que active, en paralelo, otros patrimonios y usos del corredor, generando un producto turístico que, sin renunciar a dar a ver la carretera histórica, resulte efectivamente atractivo. Semejante planteamiento es, en realidad, más adecuado, por cuanto la valorización de la dimensión patrimonial de la movilidad histórica y la función transporte carece de sentido sin atender a los diversos factores que explican y otorgan contenido a la evolución y espesor patrimonial de los corredores.

En lo que toca a la gestión y conservación, la implicación de las instituciones y agentes locales se revela inexcusable. La atención a las ideas y expectativas de los municipios del corredor redundará en la calidad y viabilidad real de los proyectos de recuperación, y facilitará, a medio y largo plazo, su difusión y continuidad.

5. Referencias

- [1] Pedra & Cal (2003) Entrevista. Prof. António Lamas. Estradas-Património. Não podem ser “atropeladas” pela pressa da modernidade. Pedra & Cal, nº 19, pp. 8-11.
- [2] Teixeira, E.N. (2013) Manual para a recuperação de Estradas Património. Dissertação de Mestrado. Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro, Vila Real.
- [3] Graça, P., y Vasconcelos, T. (2009) Estradas-Património. Conceito e Concretização em Portugal. Estradas de Portugal, S.A./Gabinete do Ambiente, Lisboa.
- [4] Pedra & Cal (2003), op. cit.
- [5] Aguiar, A., coord. (2003) Estradas-Património. EN2. Almodôvar-S. Brás de Alportel. Da Planície Alentejana ao Barrocal Algarvio. Instituto das Estradas de Portugal, Lisboa.
- [6] Carneiro, M.I.S. (2011) As casas dos cantoneiros do Algarve: da conservação das estradas a património a conservar. Dissertação de Mestrado. Universidade Aberta. Departamento de Ciências Sociais e de Gestão, Lisboa.
- [7] Melo, L. (2003) Lanço da EN 2, Almodôvar e São Brás de Alportel. Recuperação da 1.ª Estrada-Património Portuguesa. Pedra & Cal, nº 19, pp. 12-13.
- [8] Aguiar, A., coord. (2003), op. cit.
- [9] Melo, L. (2003), op. cit.
- [10] Carneiro, M.I.S. (2011), op. cit.
- [11] Carvalho, A., coord (2018) Portugal de Norte a Sul pela mítica Estrada Nacional 2. Foge Comigo, s.l.
- [12] Véase [\(21/03/2024\). ♦♦](http://www.infraestruturasde-portugal.pt/pt-pt/trabalhos-de-demarcacao-na-rota-en2-0)