

Inventário dos elementos de sinalização rodoviária da EN106 entre Lustosa e Lodares (Lousada): marcos hectométricos, quilométricos e miriamétricos

Manuel Nunes* e Paulo Lemos**

1. INTRODUÇÃO

O presente artigo, com o arrolamento das primeiras informações dispersas relativas à Estrada Nacional 106 (EN106) e à sinalética quilométrica associada, resulta do estudo desenvolvido pelos signatários em 2013 no troço da EN106 que atravessa a freguesia de Lustosa (Nunes e Lemos, 2013:193-201). Atendendo ao grau de destruição de alguns dos elementos inventariados, à paulatina perda de informação e às lacunas existentes em termos bibliográficos, intentou-se, por esta via, subsidiar o tema, procedendo ao inventário e registo integral dos elementos de sinalização rodoviária existentes ao longo do troço da EN106 no território de Lousada (marcos miriamétricos¹, quilométricos² e hectométricos³), isto é: entre o km 6,4 (freguesia de Lustosa, extremo norte do concelho) e o km 23 (freguesia de Lodares, extremo sul do concelho). Os resultados deste estudo, apesar de limitados a um troço concreto desta via revelam uma tendência preocupante: a progressiva destruição deste património material associado à rede rodoviária edificada entre o final do século XIX e a primeira metade do século XX.

2. A ESTRADA NACIONAL 106

Em 1881, o Padre António José Ferreira Caldas dava conta (Caldas, 1881:175-178) que da estrada real n.º 32, entre o Porto e Guimarães, *aberta ao trânsito apenas recentemente, vai hoje um ramal para Vizela, seguindo dali até Penafiel*. Este ramal a que se referia o autor, corresponde, na verdade, à estrada real n.º 36 (ER36) que, desde 1875, data em que se concluíra a obra do seu derradeiro troço no concelho de Lousada, entre as estradas distritais 11A (Sequeiros-Lousada) e 7A (Santa Eulália de Barrosas-Lousada) (Moura, 2009:258-260), permitia a ligação, por estrada macadamizada, entre a zona norte e sul do concelho e, a partir daí, respetivamente, para Guimarães e para o Porto ou Amarante. Mais tarde, a 29 de dezembro de 1910, a estrada real 36 passará a ser designada por estrada nacional 36 (EN36), pelo menos até à publicação do Decreto 12:100 de 11 de agosto de 1926, que a

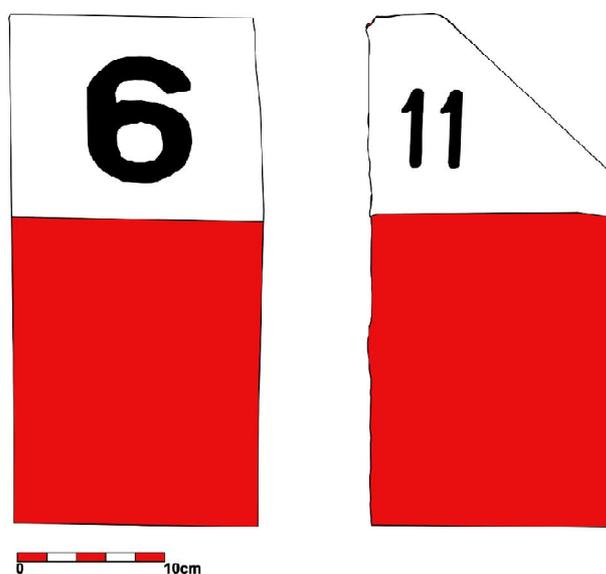


Fig. 1 – Marco hectométrico km 11.6 da EN106 (Lustosa).

reclassificará com a atribuição da designação de estrada nacional de 2.ª classe, sob a denominação de estrada nacional 27-2.ª (Ronce a Mordal, por Penafiel). Esta nomenclatura manter-se até à publicação do Decreto-lei n.º 34:593, de 11 de maio de 1945 que reclassificará toda a rede viária nacional. Deste modo, a antiga estrada nacional 27-2.ª passa a integrar as estradas nacionais de 1.ª classe com a designação de estrada nacional 106 (EN106). Curiosamente, uma das razões desta mudança (eliminação da indicação de classe) é explicitada pelo próprio diploma, na alínea 4 do ponto 2: *Estabelecendo-se diversas classes nas estradas nacionais, parece (...) inconveniente que o mesmo número possa corresponder a cada uma dessas categorias, porque em tal caso é preciso*

* Arqueólogo %manuel.nunes@cm-lousada.pt

** Arqueólogo %papelmos@gmail.com

¹Miriamétrico significa, à letra, comprimento igual a dez mil metros. Estes marcos destinam-se, pois, a demarcar os troços de estrada a cada 10 quilómetros.

²Os marcos quilométricos demarcam as vias a cada troço de 1 quilómetro.

³Os marcos hectométricos destinam-se a demarcar distâncias de 100 metros, ocorrendo 9 destes marcos (numerados de 1 a 9) a cada intervalo de um marco quilométrico.

⁴ Recorde-se que entre 1867 e 1874 decorreram as obras no lanço entre Vizela e Portelas, incluindo a ponte nova sobre o rio Vizela e as avenidas de acesso (AEP_PT/DOP/22/1720).

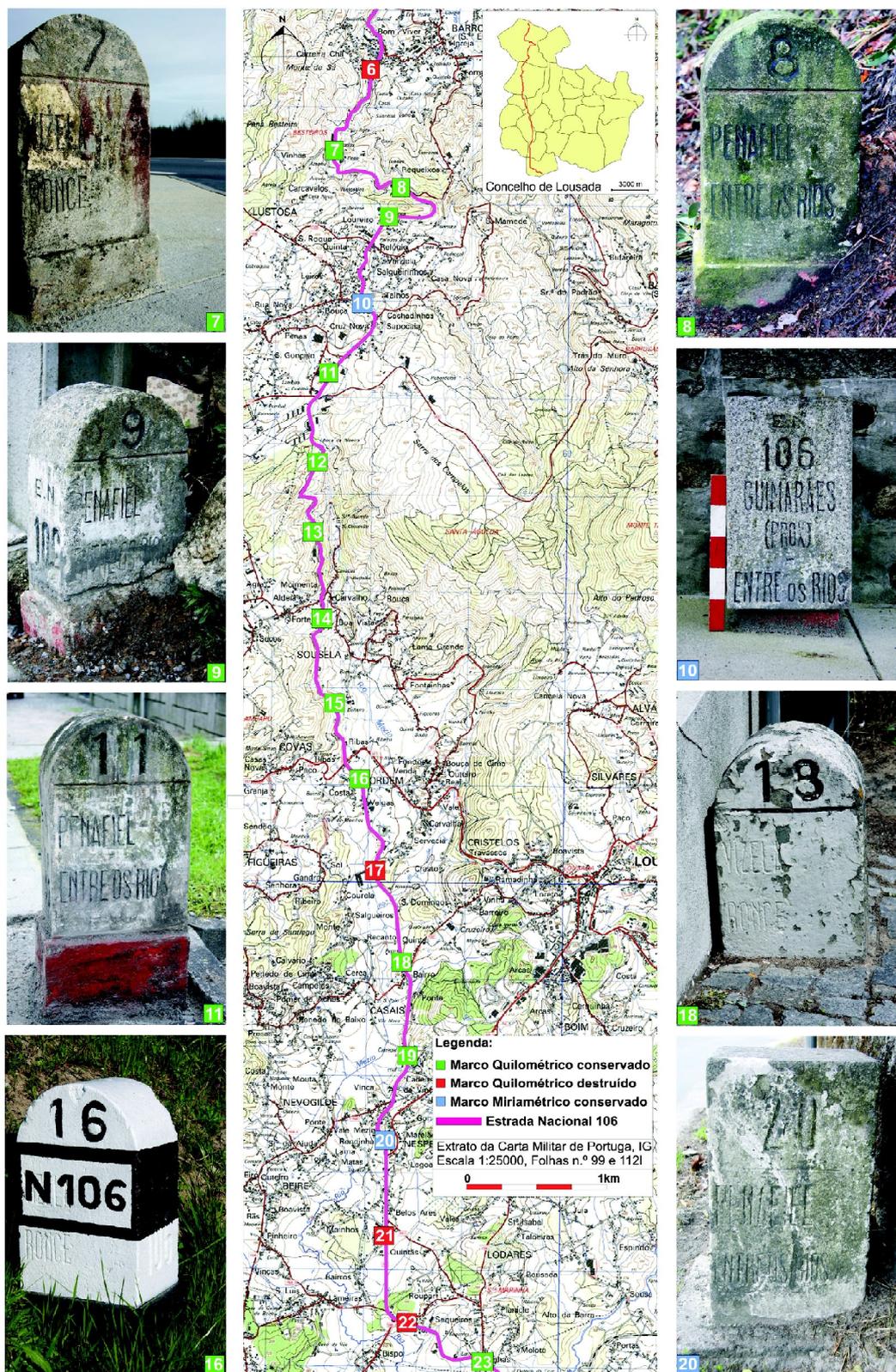


Fig. 2 – Excerto da CMP, 1:25 000. Folhas 99 e 112 com indicação do traçado da EN106, estado de conservação dos padrões rodoviários e imagens de alguns dos marcos quilométricos e miriamétricos identificados.

indicar sempre a respetiva classe. Daí o ter de se gravar nos marcos várias iniciais, número e classe (exemplo: E.N. n.º 15-2.ª classe). Pareceu haver grande vantagem(...) que um simples número gravar-se dentro de uma faixa colorida, sendo a côr adoptada a representação da própria classe. O diploma refere-se, naturalmente, ao processo de demarcação e sinalização das estradas que, desde 1927 (Decreto-lei n.º 13 969 de 20 de julho), era competência da Junta Autónoma de Estradas (JAE) ainda que, de acordo com o relatório produzida por este organismo relativo a 1927-1931, a demarcação das estradas fosse feita pelo Conselho Superior de Viação, Automovel Club de Portugal, Vacuum Oil Company e Companhia Shell cabendo à JAE a execução da sinalização quilométrica e hectométrica. Apesar de terem sido publicados diversos manuais de cantoneiros, dando indicação das características a respeitar na produção e colocação dos elementos de demarcação das estradas nacionais, será a Lei n.º 2037 de 19 de agosto de 1949 a estabelecer, no artigo 13.º, que as estradas nacionais serão demarcadas por marcos miriámétricos, quilométricos, hectométricos, de limite de secção de conservação, de limite de cantão e de delimitação dos terrenos que lhes pertencam (...). Relativamente aos marcos quilométricos deveriam conter: na face anterior, as indicações da estrada a que se referiam; na posterior, as do distrito, concelho e altitude; e, em cada uma das laterais, as da cidade ou vila mais próxima e do ponto extremo da estrada, com as respetivas distâncias. Encimando estas indicações estaria o quilómetro correspondente ao marco. No caso concreto dos marcos quilométricos que balizariam as estradas nacionais de 1.ª classe, como era o caso da EN106, o soco do marco deveria ser pintado de vermelho⁵.

se em maior número que noutros. Se no caso dos troços correspondentes ao km 6 e km 11 (Lustosa), km 15 (Sousela), km 18 (Ordem), e km 19 (Casais) se registam valores de presença entre os 44,4% (n=4) e os 66,6% (n=6), os troços correspondentes ao km 14 (Sousela) e km 21 e km 22 (Lodares), pelo contrário, revelam total ausência destes marcos.

Todos os marcos identificados neste inventário foram alvo de registo métrico, fotográfico e levantamento em suporte gráfico (desenho), facto que permitiu detalhar a cronologia associada, nomeadamente, aos marcos quilométricos e miriámétricos. Com efeito, o facto destes marcos que balizam a EN106 apresentarem, não apenas a nomenclatura posterior a 1945 (EN106), mas também a reclassificação ocorrida previamente em 1926 (EN27-2.^a), indicação que, depois de gravada foi coberta com argamassa para posterior gravação com a indicação «E.N.106», faz recuar a cronologia destes padrões ao final da década de 1920, agregando-os aos primórdios do processo de sinalização e demarcação da rede viária nacional do século XX⁷.

3. OS MARCOS RODOVIÁRIOS DA EN106

Os trabalhos de campo ao longo dos 16,6 km do troço da EN106 no território de Lousada lograram identificar 3 tipologias de marcos rodoviários: marcos miriámétricos, quilométricos e hectométricos. Estes padrões, esculpido

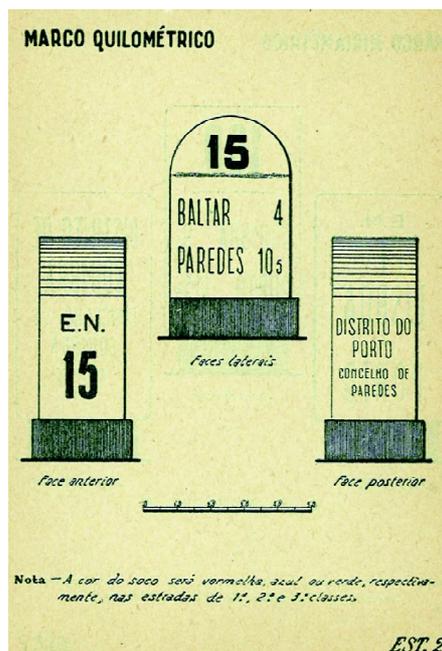


Fig. 3 – Estampa n.º 2 da Lei n.º 2037 de 19 de agosto de 1949 relativa às características dos marcos quilométricos.

em granito, eram boleados no caso dos marcos quilométricos, quadrangulares no caso dos marcos miriámétricos e de topo chanfrado no caso dos hectométricos. Em concreto, foi possível constatar que dos 15 marcos quilométricos pré-existentes, 60% (n=9) se encontrava em bom estado de conservação, 20% (n=3) num estado de conservação tido como “regular” e 20% (n=3) destruídos.

Relativamente aos marcos miriámétricos, foram identificados e registados os dois marcos pré-existentes, encontrando-se ambos relativamente bem preservados (marcos km 10 e km 20)⁶. Situação diferente acontece com os marcos hectométricos cuja preservação, por força do reduzido tamanho e da proximidade à faixa de rodagem, se revela difícil sempre que se verificam intervenções de requalificação na via que elevem o pavimento ou regularizem as bermas. O cenário é de tal forma confrangedor, que dos 151 marcos hectométricos pré-existentes, apenas subsistem 40 (26,5%). Ainda assim, em alguns troços os marcos hectométricos conservam-

⁵ Os marcos quilométricos da EN106 ostentam nas duas faces a designação da localidade mais próxima, respetivamente, Penafiel e Vizela, e do ponto extremo, respetivamente, Entre-os-Rios e Ronce. Todas as indicações das faces laterais, incluindo a designação quilométrica que a encimam, foram gravadas e pintadas a preto, enquanto as distâncias foram apenas pintadas. A face anterior do marco apresenta apenas a designação da estrada: «E.N.106». Na face posterior, distribuídas por 5 linhas, foram gravadas indicações administrativas e geográficas: «Distrito do Porto»; «Concelho de Lousada» e «Altitude».

⁶ Os marcos miriámétricos da EN106 conservam, nas duas faces laterais a designação da localidade mais próxima, respetivamente, Penafiel e Vizela, e do ponto extremo, respetivamente, Entre-os-Rios e Guimarães, ao qual acrescenta a expressão «Prox». As letras das faces laterais foram gravadas, enquanto as distâncias foram apenas pintadas. O número do quilómetro a que corresponde o marco («10» e «20») que encima cada uma das faces, foi gravado e pintado a preto. A face anterior do marco apresenta, distribuída por 5 linhas, a designação da estrada, «E.N.106», bem como os pontos extremos: «Guimarães (Prox)» e «Entre-os-Rios». Na face posterior, distribuídas por 5 linhas, foram gravadas indicações administrativas e geográficas: «Distrito do Porto»; «Concelho de Lousada» e «Altitude».

⁷No âmbito da empreitada de reabilitação da EN106 (2013), os marcos quilométricos e miriámétricos entre os km 6.4 e km 17 foram alvo de um processo de restauro que alterou a cor original (de vermelho para preto) e eliminou a indicação das localidades (Cf. fig. 3 marco quilométrico 8).

Tipologia	Designação	N.º de marcos	Frequência Relativa	Conservação	Coordenadas		Altitude	
					Latitude (N)	Longitude (O)		
Marco Hectométrico	Marco 6+4	4	44,4%	Bom	41°20'59.4"	08°18'36.4"	287	
	Marco 6+5			Bom	41°20'57.0"	08°18'38.9"	292	
	Marco 6+6			Bom	41°20'54.3"	08°18'40.6"	297	
	Marco 6+7			Regular	41°20'51.6"	08°18'42.3"	302	
	Km7	Marco 7+4	2	22,2%	Bom	41°20'36.6"	08°18'40.4"	333
		Marco 7+7			Regular	41°20'33.9"	08°18'28.7"	345
	Km8	Marco 8+2	2	22,2%	Regular	41°20'28.6"	08°18'12.8"	364
		Marco 8+7			Regular	41°20'41.1"	08°18'10.6"	383
	Km9	Marco 9+6	2	22,2%	Bom	41°20'04.4"	08°18'35.1"	410
		Marco 9+9			Bom	41°19'55.8"	08°18'35.1"	421
	Km10	Marco 10+1	2	22,2%	Mau	41°19'51.2"	08°18'31.3"	428
		Marco 10+3			Bom	41°19'45.0"	08°18'29.6"	435
	Km11	Marco 11+1	4	44,4%	Regular	41°19'25.2"	08°18'51.4"	417
		Marco 11+5			Bom	41°19'14.1"	08°18'57.8"	401
		Marco 11+6			Bom	41°19'11.1"	08°18'56.6"	397
		Marco 11+9			Bom	41°19'03.3"	08°18'51.7"	388
	Km 12	Marco 12+4	1	11,1%	Bom	41°18'49.1"	08°19'01.4"	378
	Km13	Marco 13+3	3	33,3%	Bom	41°18'27.7"	08°18'52.6"	337
		Marco 13+5			Regular	41°18'21.3"	08°18'52.8"	327
		Marco 13+7			Bom	41°18'15.3"	08°18'52.2"	317
Km15	Marco 15+2	4	44,4%	Bom	41°17'34.1"	08°18'45.2"	244	
	Marco 15+5			Bom	41°17'26.1"	08°18'42.5"	229	
	Marco 15+6			Bom	41°17'22.7"	08°18'42.4"	223	
	Marco 15+7			Bom	41°17'19.4"	08°18'42.9"	218	
Km16	Marco 16+1	3	33,3%	Bom	41°17'09.1"	08°18'34.4"	199	
	Marco 16+2			Bom	41°17'05.9"	08°18'33.8"	194	
	Marco 16+3			Bom	41°17'02.8"	08°18'33.2"	189	
Km 17	Marco 17+8	1	11,1%	Bom	41°16'17.9"	08°18'18.4"	178	
Km18	Marco 18+1	6	66,6%	Bom	41°16'08.7"	08°18'15.9"	183	
	Marco 18+3			Bom	41°16'02.7"	08°18'13.5"	175	
	Marco 18+5			Bom	41°15'56.4"	08°18'14.3"	173	
	Marco 18+7			Bom	41°15'49.8"	08°18'15.5"	177	
	Marco 18+8			Bom	41°15'46.6"	08°18'16.5"	181	
	Marco 18+9			Bom	41°15'43.7"	08°18'15.8"	182	
Km19	Marco 19+2	5	55,5%	Bom	41°15'34.4"	08°18'16.7"	181	
	Marco 19+5			Bom	41°15'25.6"	08°18'21.1"	188	
	Marco 19+6			Bom	41°15'22.8"	08°18'22.6"	188	
	Marco 19+7			Bom	41°15'25.0"	08°18'25.8"	184	
	Marco 19+8			Bom	41°15'17.8"	08°18'27.2"	182	
Km 20	Marco 20+7	1	11,1%	Bom	41°14'49.3"	08°18'24.3"	161	
Total		40						

Tabela 1 – Dados do inventário dos marcos hectométricos identificados ao longo da EN106, entre km 6.4 e km 23.

Bibliografia

AEP_ *Arquivo das Estradas de Portugal*. Processo de construção da Estrada Real n.º 36 Estrada Guimarães a Entre-os-Rios, lanço entre Vizela e Portelas (1867-1874). Direção geral das Obras Públicas e Minas/Direção das Obras Públicas do Distrito do Porto.

CALDAS, A.J.F., P.º (1881) - *Guimarães, apontamentos para a sua História*. Vol. I. Porto: Tipografia de A. J. Silva Teixeira.

Decreto 12:100 de 11 de agosto de 1926; Decreto-lei n.º 13 969 de 20 de julho de 1927; Decreto-lei n.º 34:593, de 11 de maio de 1945; Lei n.º 2037 de 19 de agosto de 1949.

MOURA, A.S. (2009) - *Lousada Antiga*. Das origens à primeira República. 1.ª Parte: Do Concelho; 2.ª Parte: Das Freguesias. Lousada: Edição de Autor

NUNES, M. e LEMOS, P. (2013)-*Lustosa património e identidade*. Lustosa (Lousada): Junta de Freguesia de Lustosa

