

Mello de Matos:

A vanguarda tecnológica

por Catarina Valença Gonçalves
Historiadora de Arte

José Maria Mello de Matos (1856, Porto –1915, Lisboa), engenheiro civil formado pela Academia Politécnica do Porto em 1885, foi uma individualidade da sua época, tendo desempenhado importantes cargos públicos e publicado influentes artigos e livros, sempre orientado sob uma perspectiva de progresso nacional e aproveitamento máximo das novas tecnologias que se colocavam ao dispôr do homem do final do século XIX.

Extraordinárias invenções, como o telefone ou a electricidade, provocaram profundas alterações no quotidiano citadino de então. Lisboa e Porto conheciam novos meios de transporte, novas velocidades de vivência em comunidade, com os seus consequentes reflexos na arquitectura e na engenharia, como instrumentos de materialização da inovação conquistada.

Todavia, acabaria por pertencer à engenharia o protagonismo desta época de ouro da “Arquitectura de Engenheiros”, pela sua adaptação mais natural à indústria possibilitadora de novas técnicas de construção.

No Porto, o ferro era utilizado de forma pioneira no Palácio de Cristal (1861-1865), na ponte D. Maria (1876-1877) e na Ponte D. Luís (1881-1886). Lisboa, desde o desbravamento do Passeio Público e a consequente abertura da Avenida da Liberdade (1879-1886), até à aprovação do plano das Avenidas Novas em 1904, transformava-se rapidamente numa nova cidade com reforçadas exigências de acessibilidade, conforto e eficiência. Todos estes revolucionários elementos impostos ao dia-a-dia da metrópole, levariam Mello de Matos a editar, durante o ano de 1906, na *Ilustração Portuguesa*, um conjunto de artigos sobre a Lisboa do ano 2000¹. As suas propostas futuristas baseavam-se em descobertas científicas recentes levadas ao seu extremo de potencialidade. Mello de Matos projectava um túnel para o Seixal, apos-

tando na nova tecnologia do ferro e nas possibilidades do cimento armado: na sua *Lisboa no Ano 2000*, este “Túnel para a Outra Banda”, como lhe chamava, ficava 100 metros abaixo do nível da estação e tinha 6 327 metros de extensão sendo 2 200 por debaixo do rio. Obra projectada por engenheiros portugueses, não demoraria mais do que cinco anos a executar. Os comboios, esses, passariam de cinco em cinco minutos... Lisboa seria o “ponto de reunião de



todas as marinhas do mundo”, possuidora do maior vapor de carreira do Norte da Europa, o Gil Eanes. O cais de Lisboa era de tal importância que a sua planta se vendia por toda a parte e estava traduzida em todas as línguas do universo, com as “indicações tão exactas e tão claras que ninguém precisava de perguntar coisa alguma”.

As exigências desta cidade mercantil obrigavam a que se estabelecesse um poderoso sistema de vias férreas em conjugação com o metropolitano. Mello de Matos previa a adopção do sistema de metropolitano de carris sobrelevados, suspensos em séries de “V” invertidos. A velocidade normal deste meio de transporte se-

ria de 70Km/h “mas nos dias de maior movimento podia atingir os 180”. Todas as linhas metropolitanas, férreas e marítimas convergiam na Estação central de Lisboa-Mar, edifício audacioso que retrataria a modernidade do povo português.

Os serviços bancários, neste idealizado ano de 2000, tinham-se concentrado nos três primeiros quarteirões da Rua do Ouro, com fachadas temáticas alusivas à sua função e, “no caso do Crédito Industrial, a sua fachada estava toda revestida de aço e de cristal para dar bem ideia dos fins daquele estabelecimento.”

Antecipando-se à actual política de aposta na qualidade, Mello de Matos projectava a existência de uma Cooperativa Geral Edificadora, empresa de arquitectura e de engenharia e simultaneamente estabelecimento bancário, que fornecia, quase em exclusividade, todos os materiais para a construção uma vez que era o único a garantir a sua qualidade através de análises e ensaios prévios.

Mello de Matos antecipa-se negativamente ao promover a primeira intervenção de fachadismo na capital: “Não se retirara ao edifício da Câmara de Compensação na Baixa a estilização pombalina que lhe dera o reedificador de Lisboa, mas transformara-se inteiramente a sua disposição interna, ornamentando-se apropriadamente ao destino de cada instalação”.

José Maria Mello de Matos estava certo que grande parte destas edificações estariam concluídas muito antes do simbólico ano de 2000: “Chamo-lhe *Lisboa no Ano 2000* mas se progredirmos a valer e como devemos, dentro de 96 anos teremos ultrapassado tudo quanto fantasiarmos aqui. Quanto muito bastarão trinta anos para que se realize tudo quanto sonharmos escrevendo”.

Uma postura vanguardista, eventualmente conduzida pela utopia mas, sobretudo, confiante na potencialidade dos materiais e na capacidade do Homem em rentabilizá-la ao máximo. ■

¹ As citações deste texto são retiradas de Mello de Matos, *Lisboa no Ano 2000*. Ed. Apenas, Almada, 1998.