

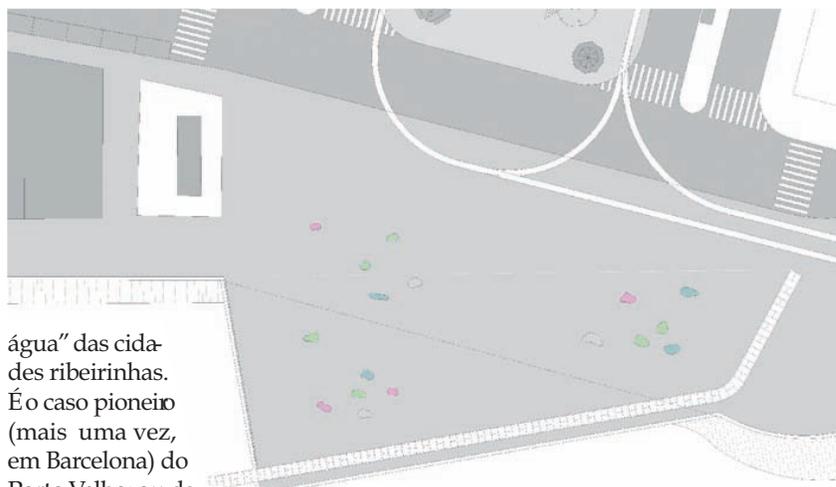
Património portuário

Identidade e memória

Nada de mais sugestivo mas também esquecido do que o tema deste número de **Pedra & Cal**. O encontro da terra que pisamos com a toalha líquida dos rios ou estuários, sempre marcado por uma linha oscilante que sobe e desce com as marés, faz acontecer lugares únicos, envoltos numa atmosfera mágica. Se nos lembrarmos da febril actividade humana que aí se desenrolava há muitas décadas atrás, tais lugares adquirem uma ressonância cuja memória não podemos deixar apagar por completo, mau grado as obras de requalificação para novos usos que se vão impondo. Daí a importância do que puder ser salvo desse património, mesmo depois da desactivação da actividade portuária, que Álvaro de Campos evoca na empolgante *Ode Marítima*, onde o heterónimo de Fernando Pessoa diz que “Todo o cais é uma saudade de pedra”⁽¹⁾.

Nestas considerações vêm à lembrança outras obras notáveis que registam esses lugares, como *Douro, Faina Fluvial* de Manoel de Oliveira. Ou ainda, mais recentemente, *Lisboa – Livro de Bordo*, de José Cardoso Pires⁽²⁾, ou as deslumbrantes fotografias de Henrique Dinis da Gama em *O Tejo – Margens e Memória*⁽³⁾.

Vem, também a propósito, lembrar como as obras de modernização portuária, ou para novos usos de circulação, recreio ou contemplação, vieram destruir vetustas estruturas ribeirinhas. Por exemplo, com o “Aterro” de Lisboa, que nos tempos de Eça de Queirós sotou os boqueirões da Boavista, ou, há 30 ou 40 anos, com as marginais de Ponta Delgada, Figueira da Foz ou Lagos. Felizmente, nos tempos mais recentes, uma nova consciência dos valores patrimoniais a preservar permite soluções inovadoras, onde esses valores puderam ser integrados na valorização do que agora se chamam as “frontes de



água” das cidades ribeirinhas. É o caso pioneiro (mais uma vez, em Barcelona) do Porto Velho; ou da Ribeira portuense, onde uma esbelta

ponte curva afastada da margem permitiu resolver o problema da circulação automóvel, poupando o antigo cais de pedra de Massarelos, segundo o Plano do arquitecto Fernandes de Sá. Solução diferente, e muito mais recuada, por imposição das circunstâncias, foi a do precioso molhe do Cais do Sodré, que se metia rio adentro na água, e que outrora fora lugar de atracação de faluas, rebocadores e catraios. Removido com a construção do novo terminal fluvial da Transtejo – agora concluído e fazendo parte da estação intermodal, integrando também os comboios da linha de Cascais e o metropolitano – o emblemático molhe foi votado à destruição. Optou-se então por uma solução de compromisso: reconstruí-lo em terra, pedra-a-pedra, como se tivesse encajado, mas mantendo o seu topo altaneiro emergindo da água. Embora sem o poder mágico que o caracterizava, tão bem retratado em magnificadas pinturas de João Abel Manta, continuará a servir – já não para pescadores de domingo – mas para passeios familiares e pares de namorados encaçados, contemplando o Tejo. Nas

Cais do Sodré – planta do arranjo da zona marginal, mostrando o antigo molhe, agora “encajado”

grandes marés equinociais, quando o rio galga suavemente as margens, ficará até rodeado de água, recuperando por escassas horas o fascínio de outrora. Mas o património portuário vai muito além dos vetustos cais e perrés de pedra. Há também, por exemplo, os guindastes, enormes esculturas metálicas, os modestos maciços de amarração em ferro fundido ou os velhos armazéns de tijolo.

Neste último caso, a reconversão da Doca de Santo Amaro com os bares e restaurantes que animam as noites lisboetas, é um exemplo bem sucedido. Mas há uma situação que faz doer e urge remediar: a da belíssima ponte giratória da Rocha Conde d’Óbidos, emblemática obra de engenharia quase centenária, há anos desactivada, impedindo assim o acesso pedonal à Gare Marítima de Pardal Monteiro.

Notas:

⁽¹⁾ Edições Ática, Lisboa, 2.ª edição, 1993.

⁽²⁾ Publicações Dom Quixote, Lisboa, 1997.

⁽³⁾ Edições Afrontamento, Porto, 1995.

NUNO TEOTÓNIO PEREIRA,
Arquitecto