

Eng.º Damião Martins de Castro

Porto de Lisboa

Preservar e valorizar o património arquitectónico

Construído a partir de 1887, com o lançamento das Grandes Obras pelo rei D. Luís, o moderno porto de Lisboa passou, em 1907, para a administração directa do Estado através da criação de um organismo autónomo. Para o Eng.º Damião Martins de Castro, actual presidente da APL (Administração do Porto de Lisboa), o porto de Lisboa está estreitamente ligado à cidade que com ele nasceu e prosperou, tendo desempenhado um papel fundamental na constituição e defesa da nacionalidade, assim como no pioneirismo de Portugal na descoberta e revelação de mundos e rotas de navegação até então completamente desconhecidas. Sensível a este “peso” da história, a APL tem tido a preocupação de respeitar o carácter histórico e valorizar o património arquitectónico em todas as intervenções de modernização e reconversão realizadas.



Telmo Miller

Pedra & Cal – Quais as responsabilidades da APL a nível da conservação do património histórico associado aos portos sob a sua jurisdição?

Damião Martins de Castro – O porto de Lisboa possui uma extensa área de jurisdição, que abrange a fente de água de 11 concelhos ribeirinhos em ambas as margens do estuário do Tejo e uma área molhada de grande dimensão

(32 000 ha). À APL, S. A., entidade que gere o porto de Lisboa, estão cometidos dois tipos de atribuições e competências, nomeadamente as que decorrem da sua função de Autoridade Portuária – isto é, a promoção do desenvolvimento da actividade portuária no estuário – e as que estão relacionadas com a gestão do domínio público marítimo que lhe está afecto, no âmbito das

quais se insere a conservação do património histórico eventualmente existente, em acções concertadas com os diferentes municípios.

P&C - A salvaguarda das construções enquanto património arquitectónico é um objectivo sempre presente?

DMC - Nas intervenções realizadas para a modernização dos espaços portuários e reconversão das frentes ribeirinhas sem actividade operacional para áreas de lazer, a APL teve sempre a preocupação de respeitar o carácter histórico e valorizar o património arquitectónico.

P&C - Quais as obras mais marcantes neste âmbito?

DMC - É de referir, por exemplo, o caso da Doca de Santo Amaro, uma zona anteriormente ocupada com instalações portuárias degradadas e que, devido às intervenções realizadas, constitui hoje um dos principais locais de atracção turística da cidade de Lisboa. Neste caso, os armazéns portuários, em grande parte desactivados, foram reconvertidos em equipamentos comerciais, mantendo-se a volumetria e a traça arquitectónica das antigas instalações portuárias. Em Alcântara, Santos e Santa Apolónia também se efectuaram intervenções semelhantes. O estaleiro da Rocha Conde de Óbidos constitui também um exemplo de qualificação de uma zona operacional, cujas obras de modernização tiveram igualmente em atenção a preservação da memória portuária.

P&C - A reabilitação do edificado do porto de Lisboa é feita em coordenação com que entidades?

DMC - A APL tem protocolos com diversas autarquias da área de jurisdição do porto de Lisboa para a realização de intervenções de requalificação e valorização do espaço ribeirinho. Por outro lado, algumas intervenções de modernização e reabilitação de espaços são efectuadas em parceria com entidades privadas. O caso do Estaleiro Naval da Rocha, por exemplo, tratou-se de uma parceria de investimento público-privado. À APL coube a realização dos projectos e das obras da zona envolvente, o muro de

delimitação e os acessos, enquanto que ao concessionário competiu a realização das obras de recuperação e reconversão do estaleiro propriamente dito.

P&C - Com que problemas se debate a conservação do património arquitectónico do porto de Lisboa?

DMC - As dificuldades financeiras restringem muitas vezes as acções que a APL poderia levar a cabo, nomeadamente dando resposta positiva às solicitações das autarquias ribeirinhas para o desenvolvimento de projectos em comum.

P&C - Várias zonas e equipamentos do porto de Lisboa encontram-se situados em pontos da cidade que integram importantes testemunhos do património histórico-cultural da capital. Isso traz uma responsabilidade acrescida à APL?

DMC - O facto do porto de Lisboa ter jurisdição sobre uma área tão importante da capital é determinante para que a APL tenha a preocupação de intervir de

forma a contribuir para a valorização dessa área. Neste sentido, temos contratado frequentemente arquitectos de renome nacional e internacional para a elaboração de projectos a realizar na frente ribeirinha. O muro de limitação do Estaleiro Naval da Rocha Conde de Óbidos, da autoria do Arquitecto Santa-Rita, e o muro de delimitação da área portuária entre Santa Apolónia e Matinha, do Arquitecto Troufa Real, são dois casos que contribuíram para a abertura do porto à cidade, quer pela sua forma harmoniosa, quer pela substituição de muros opacos por vedações “transparentes” que passaram a permitir a integração do rio na paisagem urbana. É de destacar ainda a Torre VTS, onde está instalado o Centro de Coordenação e Controlo de Tráfego Marítimo e Segurança do porto de Lisboa, com traço do Arquitecto Gonçalo Byrne. Esta estrutura, construída na entrada do estuário do Tejo, constitui o primeiro contacto com a cidade, antecipando-se aos monumen-



Telmo Miller

“(...) a APL tem vindo a colaborar tecnicamente e, por vezes, financeiramente, com diversas entidades na recuperação de património que, embora estando fora da sua alçada, requer a colaboração de técnicos especializados em obras marítimas.”

tos que ao longo da história se foram construindo na frente ribeirinha.

P&C – Reabilitar em vez de construir é o lema da APL?

DMC – De facto, as intervenções efectuadas pela APL com vista a modernizar o porto de Lisboa privilegiaram a reabilitação dos espaços existentes em detrimento de novas construções. Relativamente à componente portuária operacional, optou-se pelo aumento da capacidade das infra-estruturas portuárias já existentes, como forma de não comprometer novas zonas. Aqui é de referir a ampliação dos terminais de contentores de Santa Apolónia e de Alcântara que permitiu a duplicação da capacidade anteriormente existente para a movimentação de contentores, sem ocupação de novas frentes ribeirinhas. Paralelamente, procedeu-se à requalificação de zonas ribeirinhas ocupadas com instalações portuárias desactivadas, reconvertendo-as para outros usos, como foi o caso do Terminal de Passageiros de Santa Apolónia.

Nas intervenções de reconversão das suas frentes ribeirinhas, a APL tem também privilegiado os espaços abertos e as zonas verdes que possibilitam a visibilidade franca do rio e podem ser locais de passeio, de estadia contemplativa e de desporto informal.

P&C – A APL também apoia a recuperação de património fora da sua alçada?

DMC – De facto, a APL tem vindo a colaborar tecnicamente e, por vezes, financeiramente, com diversas entidades na recuperação de património que, embora estando fora da sua alçada, requer a colaboração de técnicos especializados em obras marítimas. No caso, por exemplo, do Forte do Bugio, o contributo financeiro e técnico da APL foi decisivo para evitar a derrocada daquele monumento histórico.

P&C – A necessidade de requalificar a abertura da cidade ao rio, favorecendo o contacto dos habitantes com o Tejo, obrigou a novos investimentos?

DMC – De facto, a requalificação de uma área tão vasta, que em muitos casos não sofria qualquer tipo de intervenção há largos anos, obrigou a um grande esforço financeiro por parte da APL.

P&C – A requalificação implica também a protecção ambiental do estuário do Tejo?

DMC – Na política de gestão das zonas ribeirinhas, a componente rio assume um papel prioritário, promovendo sempre uma maior qualidade da área molhada e a utilização portuária do rio de forma mais sustentável. As intervenções realizadas na expansão dos cais do Terminal de Cruzeiros de Santa Apolónia e do Terminal de Contentores de Alcântara, efectuadas em estacas – solução que minimiza a interferência nas correntes e na movimentação dos sedimentos no rio – são um exemplo disso. A intervenção de libertação das margens e do leito do rio de detritos e estruturas degradadas, de que se salientam carcaças de embarcações abandonadas, instalações portuárias obsoletas e em estado de ruína também são exemplo do que tem vindo a ser feito no sentido de requalificar o estuário do Tejo.

P&C – Como gostaria de ver o porto de Lisboa daqui a uma década?

DMC – O porto de Lisboa constitui um importante factor na base sócio-económica da região de Lisboa e Vale do Tejo, e até mesmo do País, quer através da criação directa ou indirecta de postos de trabalho, quer de um grande volume de negócios, uma vez que gera anualmente mais de 4,5 milhões de euros de valor bruto de produção (o que corresponde a 5% do Produto Interno Bruto (PIB) nacional). O valor das mercadorias nele movimentadas é de aproximadamente de 13,5 milhões de euros. Esperamos que, de futuro, o porto de Lisboa se afirme, cada vez mais, como um elemento fundamental para o desenvolvimento do país.

P&C – Há uma grande diferença entre aquilo que o porto foi, o que é e o que se pretende que venha a ser?

DMC – O porto de Lisboa representa, hoje, um factor determinante para a competitividade da Região de Lisboa e Vale do Tejo, sendo um importante veículo para a afirmação da dimensão internacional de Lisboa e do país. De facto, o porto de Lisboa é, actualmente, um porto dotado de infra-estruturas modernas e, a nível nacional, é o principal no que se refere a número de navios entra-



Teimo Miller

“(…) as intervenções efectuadas pela APL com vista a modernizar o porto de Lisboa privilegiaram a reabilitação dos espaços existentes em detrimento de novas construções.”

dos, carga geral, incluindo a contentorizada, graneis sólidos alimentares, transporte fluvial de passageiros entre as duas margens. Além disso, é o porto preferencial na ligação às Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, assim como aos PALOP, Brasil e EUA. É de salientar ainda, a sua grande importância no segmento dos cruzeiros turísticos, gerador de importantes receitas para a cidade e Região. O porto de Lisboa é, neste sector um dos principais portos a nível nacional e da fachada Atlântica Europeia. Por outro lado, a qualidade das intervenções efectuadas nas suas frentes ribeirinhas tem vindo a conferir uma grande notoriedade ao porto de Lisboa, constituindo mesmo um caso de estudo de relevo internacional. Lisboa, com a sua localização privilegiada, no cruzamento das principais rotas de navegação mundiais, apresenta grandes potencialidades para contribuir para uma maior “maritimização” de Portugal.