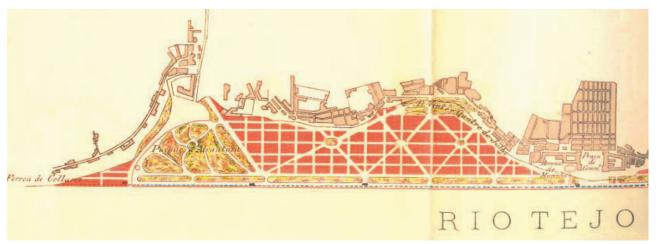
"Agora o que falta é fazê-lo"

... acerca do porto de Lisboa e de um museu que lhe diz espeito

Ao longo dos tempos, foram várias as propostas que surgiram para a construção de um museu que salvaguardasse e realçasse a memória do porto de Lisboa. No entanto, mais de um século passou desde a apresentação da primeira ideia e, até hoje, o desejado museu ainda não nasceu.



Projecto de Thomé de Gamond, 1870

A frase-título deste artigo retirei-a de uma proposta de lei sobr e os melhoramentos do porto de Lisboa apresentada à Câmara dos Senhores Deputados da Nação Portugueza na sessão de 25 de Abril de 1884. António Augusto de Aguiar, depois de historiar as várias pr opostas e projectos que desde o séc. XVIII se fizeram para o porto da capital, concluiu o seu texto escrevendo: "O porto de Lisboa parece sufficientemente estudado. Agora o que falta é fazel-o. E é para isto, senhores, que chamâmos n'este momento a vossa esclar ecida attenção".

Retomo hoje essa frase, ainda no contexto do porto de Lisboa, agora não tendo tanto a ver com obras – e, contudo, elas existem – mas sim com a salvaguarda e valorização das mar-



Projecto

cas tangíveis da memória do nosso primeiro porto.

Nessa linha, já em 1985, comAntónio Nabais, esboçámos um inventário arqueológico-industrial do porto de Lisboa. Dois anos depois, aquando das comemorações do primeiro centenário das *Grandes Obras*, produzimos uma história br eve do porto. Nesses (e noutros) textos chamávamos a atenção para a existência de "vestígios históricos importantes, que são testemunhos das várias fases de utilização do território ribeirinho





Obras no cais da Alfândega, 1877

Armazéns portuários

do estuário do Tejo, autênticos itinerários turísticos-culturais de núcleos históricos, que são exemplares raros ou praticamente únicos de arqueologia naval e da arqueologia industrial [e portuária]"(1).

Mas visávamos, também, a ideia de lançar as bases de um projecto de museu ligado ao porto de Lisboa. Nunca pensámos, diga-se, em musealizar toda a zona ribeirinha, ao modo de Christo quando "embr ulhou" a Pont-Neuf, em Paris, ou o Reichstag, em Berlim; e também não víamos esse museu como um "clássico" museu de marinha ou naval, nem mesmo como um museu de empresa, apesar da APL ser a senhora das zonas marginais do estuário do Tejo. Imbuídos do espírito da "nova museologia" víamo-lo, antes, como um pequeno museu, albergado preferencialmente num dos então devolutos armazéns de estrutura de ferro e tijolo burro, ou, em alternativa, distribuído por vários núcleos: podendo um ser, por exemplo, algum velho guindaste, a ponte giratória da Rocha do Conde de Óbidos, um barco desafectado - há quantos anos o Ecomuseu Municipal do Seixal tem embarcações tradicionais do Tejo "abertas" ao público?! - ou, ainda, um enteposto vazio. Nesses espaços, museograficamente despojados, revelar-se-iam espécimens (ou réplicas) diversificados, onde caberiam, entre outros, os projectos para o porto, como o de Carlos

Mardel, não datado, cujos magníficos desenhos aguarelados com 286,8 x 55,5 cm se encontram noArquivo Histórico do MOP; a magueta do dique do Arsenal que já vimos, há anos, nas reservas do Museu de Marinha: mode los à escala de embarcações: medalhas comemorativas; exemplares da imprensa periódica, como O Occidente de 11 de Novembro de 1887 - que mostra os rostos dos principais técnicos, a cerimónia de assinatura do auto de inauguração e o lançamento das primeiras pedras das obras do porto de Lisboa, etc.

Em alternativa a esta solução "tradicional" pensámos, então também, numa(s) estrutura(s) ligeira(s) de acolhimento e interpretação, onde deveria reinar um discurso audiovisual baseado, sobretudo, na exploração da vasta iconografia de Lisboa ribeirinha: desde a vista panorâmica sobre o Tejo e a cidade, de Francisco de Holanda, inDa Fabrica que falece à cidade de Lisboq1571; a "Vista panorâmica de Lisboa" atribuída a Domingos da Cunha (séc. XVII, MNAA); e as plantas das feguesias ribeirinhas de Lisboa devidas a José António de Carvalho, 1770-1771, no IAN/TT; até ao óleo sobr e tela "Rocha do Conde Óbidos" de Alfredo Keil, 1873, do Museu da Cidade, etc. E porque, como diz o ditado, "não há dois sem três", surgiu pouco depois um terceiro "projecto". A sua principal característica era o recurso exclusivo à

fotografia. Como o limite a quo desta está para além das Grandes Obras lançadas em 1887 - na ver dade podemos recuar até pelo menos c. 1860 com a longa panorâmica de Lisboa tirada pelo francês Alfred Fillon - muito haveria a mostrar: Francisco Rochini, c. 1868-1870, com a Praca dos Remolares e uma Vista de Lisboa tirada do Castelo de S. *Jorge*; dos arquivos da APL, várias imagens de obras no cais da Alfândega, em 1877; então, sim, as das

Grandes Obras, c. 1890, com diversas provas no acervo do Arquivo Fotográfico da CML; depois, entre outros, Júlio Worm, c. 1910, com as desaparecidas muletas pescando no Tejo; do portuense Domingos Alvão, a estação fluvial de Belém, c. 1940; os brometos coloridos da Exposição do Mundo Português, de 1940, por Nuno Ferrari; o Terreiro do Paço registado dois anos mais tarde por Cecil Beaton (o "dandy photographer"), sem esquecer a Torre de Belém, em 1957, de Gérard Castello-Lopes, então já libertada da opressora fábrica de gás, etc.

Infelizmente, quase 20 anos passa dos, nem sombra de museu ou de exposição...

Notas:

(1) 100 anos do porto de Lisboa p. 6.

PAULO OLIVEIRA RAMOS, Professor Auxiliar da Universidade Aberta poramos@univ-ab.pt