

“Observador”, 20 Fevereiro 2019

O Terminal desde o começo

Vasco Rosa escreve sobre o livro que ilustra a evolução do Terminal de Cruzeiros de Lisboa, um documento historicamente relevante sobre um grande processo construtivo.

\*\*\*\*

Título: “Terminal de Cruzeiros de Lisboa”, de João Luís Carrilho da Graça

Autores: José Sarmento de matos, Carrilho da Graça, João Gomes da Silva

Fotografia: António Júlio Duarte

Editor: NMB

Páginas: 184, hardcover, edição bilingue

Preço: 25€

O quase estreante editor Nuno Miguel Borges não terá deixado de sorrir quando há semanas foi anunciado que o terminal de cruzeiros de Lisboa, projecto do arquitecto Carrilho da Graça, havia sido escolhido para uma primeira lista de finalistas do Prémio Mies van der Rohe. Afinal, viu confirmado ou reconfortado (ainda que por pouco tempo, pois não passou à short list entretanto anunciada) o zelo que durante anos dedicou à construção deste livro, desde o começo acompanhando a par e passo a obra e as sucessivas aproximações dos seus autores à tecnicidade do projecto e ao tão exigente contexto urbanístico – e de certo modo premiada também, tangencialmente, é certo, a intuição editorial de quem percebeu em devido tempo que empreendimentos deste tipo e envergadura merecem ser bem documentados.

Nem é preciso dizer que não há tradição portuguesa consolidada que alicerce tais campanhas como evidente documentação imediata e historicamente relevante dos grandes processos construtivos. (E se tais registos são feitos, em regra esperam décadas na obscuridade dos arquivos até chegarem a público: foi o que aconteceu, precisamente, à colecção fotográfica da Administração do Porto de Lisboa, que documenta os hercúleos trabalhos de terraplanagem e construção de docas, armazéns e estações marítimas de início e meio do século passado e que só em 2013 foi mostrada na exposição “Do vasto e belo porto de Lisboa”, no Museu do Oriente). Motivo para elogiar o editor, que para elevar a sua fasquia conceptual desafiou o fotógrafo António Júlio Duarte (1965-) a embrenhar-se no canteiro de obras e fazer registos a seu bel-prazer, o designer gráfico Pedro Falcão (1971-) a conceber este álbum elegante e confiou à Maiadouro – muito provavelmente a mais qualificada oficina de artes gráficas do país – a tarefa de imprimi-lo. A distraídos ou comprometidos poderá parecer pouco ou parecer indiferente que assim seja, mas quem observe o panorama actual da edição em Portugal e o que fazem ou querem os diferentes protagonistas há de perceber que estamos diante de um ou outro patamar de trabalho e de função, pois é o próprio editor que aqui sobressai da sua posição estritamente institucional, passiva ou expectante quase sempre, para interpelar pessoalmente os arquitectos projectistas em entrevistas sobre algo que vai modificar um trecho de cidade, pois o espaço público está absolutamente no centro de tudo isto.

Sucedera assim em 2015 com um livro – que não conheço – dedicado à reconfiguração do largo do Toural, em Guimarães, e sucederá também com um outro, já anunciado para este ano, consagrado à reabilitação das Termas Romanas de São Pedro do Sul pelos arquitectos João Mendes Ribeiro e João Gomes da Silva (o livro terá fotografias de José Pedro Cortes, 1976-, e design de Pedro Nora, 1977-). A relativa juventude dos colaboradores também me parece uma vantagem adicional deste projecto de renovação editorial sobre arquitectura.

Enquanto para São Pedro do Sul o contexto histórico-geográfico será dado por um escrito de Jorge Alarcão, para o livro que temos entre mãos esse encargo foi atribuído ao olisipógrafo José Sarmiento de Matos, autor do tríptico incompleto *A Invenção de Lisboa (As chegadas, 2008; As Vésperas, 2009)*. Escrito em plena doença que o vitimou em Outubro passado, “O cais dos aventureiros” terá sido a última prestação e podemos mesmo ver nesse convite a homenagem – em vida – do editor ao historiador e consultor que nas últimas décadas mais participou em estudos, projectos e trabalhos de reabilitação e qualificação de Lisboa. De facto, como poucos desde meados do século passado, com Gustavo de Matos Sequeira à cabeça, mas sobretudo com a perspectiva bem contemporânea de que áreas urbanas tornadas caducas pelo colapso das suas antigas funcionalidades podem renascer após boas intervenções urbanísticas (daí o conceito central de invenção duma cidade), Sarmiento de Matos vem lembrar-nos a longa história da frente ribeirinha da encosta de Alfama, onde o extenso edifício pombalino da Alfândega, antigo celeiro da cidade, vazio dessas funções anteriores, ainda se destaca na Avenida Infante D. Henrique, inaugurada em 1949.

Para que no lugar onde outrora acostavam embarcações que subiam Tejo acima (e deu nome à rua interior, dita do Cais de Santarém) possam agora aportar navios cada vez mais colossais de turismo hipermassificado, criando ali – inevitavelmente – um choque de escalas, sazonal e efémero, é certo, mas enquanto dure sempre brutal e abrupto, o projecto deste novo terminal de cruzeiros teve de lidar com aspectos de integração urbanística jamais colocados para os seus antecessores ou concorrente a norte, construídos em áreas portuárias relativamente desafogadas e a considerável distância: as ditas estações marítimas da Rocha do Conde de Óbidos e de Alcântara, em Lisboa (Porfírio Pardal Monteiro, 1943-45), e o novo terminal de cruzeiros de Leixões (Luís Pedro Silva, 2015) – sem esquecer a torre de controlo do tráfego marítimo, em Algés (Gonçalo Byrne, 2001), e o Museu de Arte, Arquitectura e Tecnologia, em Belém (Amanda Levetete, 2016).

Além disso, e não é de somenos, este novo terminal faz parte de um processo de reconversão ribeirinha muito mais amplo e recente, que vem da antiga Ribeira das Naus, refez o Campo das Cebolas e agora praticamente chega a Santa Apolónia, duas décadas depois de ter reconfigurado quase toda a zona oriental, até ao rio Trancão. Não admira por tanto que, além da entrevista a Nuno Miguel Borges, em que se refere a “paisagens de tolerância, de justaposição funcional” (p. 73), o arquitecto paisagista João Gomes da Silva acrescenta a este livro uma espécie de memória descritiva do novo Jardim do Tabaco, que considera como um passeio público de “uso múltiplo” (p. 127). Que um troço de zona portuária durante décadas vedado se liberte para servir para circulação pedonal de ócio, e também ciclável, representa um benefício excepcional para qualquer cidade, sobretudo para quem desça do labiríntico, compacto e “enigmático bairro de Alfama” (p. 121). “O interessante é que – já o tinha dito à p. 73 – agora se conquistaram quase três hectares e meio e, de repente, todas estas alamedas à margem do rio tornaram-se num espaço público de Alfama”.

Os extremos sudoeste e nordeste – onde haverá restaurantes, bares, escritórios e pequenos jardins ligeiramente elevados, com relva e árvores exóticas originárias quer da África ocidental e da América do Sul, quer do Sudeste-sul asiático e da África oriental – delimitam alamedas de freixos, lódnos, carvalho-roble e pinheiros mansos dispostos em fiadas que organizam espaços e codificam direcções viárias, e uma vez desenvolvidos (se bem cuidados, claro está!!, e falta dizer por quem – e respondendo a quem...) hão-de criar um vasto parque urbano, que emerge do pavimento de paralelepípedos de dolerito basáltico e envolve o extenso edifício portuário. (“Criar um parque verde público ao longo do rio, enquadrando o edifício, foi um dos primeiros pontos que me pareceram importantes”, disse Carrilho da Graça a Nuno Miguel Borges – p. 31). Uma doca seca, com igual pavimento e arborizada com amieiros implantados em caldeiras, servirá de estacionamento público a mais de duzentas viaturas ligeiras.

Carrilho da Graça reconhece ter batalhado desde o primeiro momento para que o terminal pudesse dispor de um espaço de restauração de vista privilegiada não restrito a viajantes náuticos e que se mantivesse “público o acesso ao belvedere que é a cobertura do edifício”. Parece até admitir ter sido “o sucesso de todas as zonas que a Administração do Porto de Lisboa foi cedendo à utilização pública e que são sempre muitíssimo utilizadas pela população” (p. 31) que forçou esta a aceitar que o novo terminal portuário fosse “um miradouro que permitisse ver não só a cidade mas também o rio, o Mar da Palha” – em suma, “uma espécie de teatro natural”, na expressão feliz de Gomes da Silva, que considera que “a ocupação da plataforma portuária por um espaço de acesso público permite afastarmo-nos um bocadinho da cidade para termos a vista que só quem anda no rio tem” (p. 69). “Ir à cobertura ver a cidade antiga toda, parece-me, confere à parte histórica da cidade um novo imaginário” (p. 77). Para memória futura e bom juízo dos protagonistas fica a frase “O edifício cinge-se ao programa; a excepção é o miradouro na cobertura, o tal café que, na altura, parecia ser uma insistência minha quase despropositada mas que hoje a Lisbon Cruise Terminals já encara como uma mais-valia importante” (Graça, p. 33; itálico meu).

Mas não foi só esta conquista que assinala a *work in progress* da construção do novo terminal de cruzeiros de Lisboa. Também a criação de um novo “material estrutural”, um composto de betão, cortiça e pó dela, leve e isolante, mas sobretudo mais resistente, surgiu da necessidade – detectada por engenheiros – de reforçar a capacidade de carga das estacas de fundação (o edifício assenta sobre a antiga doca), o que foi conseguido através duma parceria entre as conhecidas empresas Amorim e Secil e um laboratório da Universidade de Coimbra, inspirada por um antigo desafio da Experimenta Design para se desenvolverem novas utilizações da cortiça na construção.

Além disso, testes de emparelhamento de pedra (ao quadrado – o melhor método –, à fiada, `meia esquadria), realizados no canteiro, permitiram “renovar essa tradição” (p. 61) e recuperar um modo “quase arcaico” de emparelhar

grandes superfícies de calçada, dando-lhe um uso “absolutamente contemporâneo” e mais duradouro (p. 59). Resistindo a um dogma actual (de que o vereador do urbanismo, Manuel Salgado, é “uma das pessoas mais ou menos envolvidas nessa argumentação”), evitou-se repetir o erro de aplicar grandes lajes de betão que raízes de árvores ávidas de água e oxigénio mais tarde levantam ou partem. Não apenas o tipo de emparelhamento, também a própria pedra acabou por ser outra: em vez do basalto negro inicialmente escolhido, o gabro, uma pedra “mais cristalina” e, por ser rugosa, mais segura também nos corredores pedonais.

Carrilho da Graça também percebeu, a um dado momento, que a cor branca do exterior do edifício “não era muito realista, porque o branco é difícil de manter” (p. 35). “O edifício é sempre uma surpresa”, acrescenta, pois “perante o que se está a construir estamos em permanente descoberta”, sendo “muito difícil antever completamente tudo e perceber exactamente o que vai acontecer” (p. 37). Assim também os alfacinhas, que ainda terão de esperar muito tempo que as árvores medrem a olhos vistos e cresçam poderosamente, para concluírem até que ponto este projecto híbrido de instalação portuária e jardim público adjacente ao seu núcleo histórico mais antigo trouxe ou traz benefícios consistentes para a sua cidade. E isso impõe ainda muito considerável trabalho e cuidados pela frente, em particular na manutenção e monitorização da moldura arvoreá que dê boa sombra e modere o brutal impacto visual da presença desses enormes navios, hoje “quase do dobro do tamanho” que tinham os das primeiras totomontagens e *renders* (p. 39). É que, apesar do compreensível entusiasmo dos primeiros momentos, e por se “conhecer a casa”, um pessimismo moderado é de boa prudência e ponderação...

Vasco Rosa

