



DA ANATOMIA DO DISCURSO URBANÍSTICO, (TAKE THREE)

Um Porto Muito Interior – (Fim)

Mário Duque {Arquitecto}
hoje@macau.ctm.net

O empreendimento “Ponte 16” caracteriza-se por áreas de Comércio de 25 833 m²; de Hotelaria (três estrelas) 23 457 m²; de Estacionamento 14 294 m² e de Área livre 10 731 m², que mereceu a aprovação do Executivo da RAEM em Janeiro de 2005 por via da “qualidade urbanística do empreendimento, de vocação essencialmente turística e de lazer, que contribuirá para a valorização e revitalização do Porto Interior”, sujeita todavia a algumas correções que se prenderam com o canal de navegação, o “alinhamento” das edificações propostas e o tráfego rodoviário.

Ora, o “alinhamento” é a condição que define a altura e a posição da edificação. Esse “alinhamento”, tal como aprovado, veio não só retirar a frente de água à ponte cais 16, que era o sentido do edifício enquanto ponte cais, (mesmo que o plano marginal avançasse podia-se aí ter mantido uma incursão do plano de água), como veio bloquear o eixo visual da Av. Almeida Ribeiro o qual, para a cidade, significava porta, significava mar, significava mundo, e aí há uma história para contar.

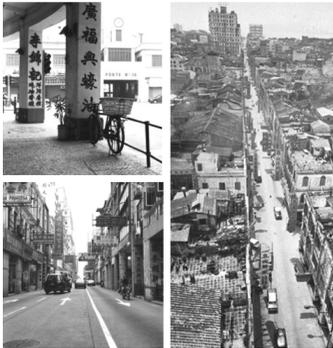


Conhece-se a estratégia que determinou a abertura da Avenida de Almeida Ribeiro pelo Governador Carlos da Maia. Cortando o bazar chinês, medida que hoje seria impensável, ligou a Praia Grande à marginal do Porto Interior, organizando a cidade numa mesma lógica urbana, nomeadamente articulando os seus pontos de recepção ao exterior com a vida comercial e a vida administrativa.

Obviamente que prevaleceu a lógica do administrador mas também a obrigação de cumprir com uma tarefa. Assegurar urbanização. E tudo durante um curto mandato de governação, como eram curtos os mandatos na altura (1914-1916)*, mas que também figura nos mais empreendedores e significativos que se conhecem.

Com essa medida urbanística a cidade ganhou a qualidade rara de uma mesma via servir duas frentes litorais, numa lógica urbana que privilegiou a ligação da cidade tradicional chinesa com a cidade cristã, que viviam orientadas para litorais diferentes, conferindo a mesma organização e representatividade morfológica, económica e administrativa que ainda hoje caracterizam a cidade.

A isso passou a corresponder o avistamento da Praia Grande, à direita, e o avistamento do Porto Interior, à esquerda, a quem contemplasse a cidade exactamente do seu centro, no Leal Senado.



Desta configuração resulta um outro tipo de skyline, que não é aquele que as cidades revelam de si a quem as avista à distância, mas antes dos avistamentos que as cidades possibilitam do exterior, em si. Isto é, o que os seus habitantes experimentam todos os dias e que moldam a sua “ideia da sua cidade” (ideia que já é hoje, também, do património global). Mas também ideia possivelmente óbvia, ou sequer, que alguma vez ocorresse as habitantes da cidade ser necessário verbalizar.

E, por ser este um avistamento privilegiado, foi também disputado pelas actividades económicas no sentido de garantir uma presença sinalética nesse eixo.



Não existem fotografias da Avenida Almeida onde a via não esteja pejada de letreiros aéreos atravessando o espaço aéreo, disputando entre si maior visibilidade, seja pela sua dimensão, seja pela sua proeminência sobre a via.

Já a posição dos edifícios restringia-se ao plano marginal daquela via direita, tal como fora desde o início definido naquela regra urbana.

Independentemente do alcance urbanístico da intervenção, nela esteve naturalmente patente a expressão da instituição pública, expressão que pode igualmente significar afirmação.

A título de exemplo, conhece-se o Grande Eixo de Paris, que se iniciou nas Tulherias com a Avenida dos Campos Elísios, utilizando a marcação de Napoleão I com o Arco do Carrousel, para comemorar as vitórias militares da França em 1805, arco que foi encimado com os cavalos da catedral de S. Marcos, entretanto devolvidos a Veneza. Mais à frente o arco de L'Étoile, também encomendado por Napoleão I em honra dos que lutaram pela França durante as Guerras Napoleónicas, mas ligação visual que só passou a existir com o incêndio do Palácio das Tulherias, seguido da sua destruição, por ocasião dos acontecimentos da Comuna de Paris em 1871 e que, em satisfação de um sentido também urbano, nunca se reconstruiu.

E mais tarde, muito mais tarde, por ocasião da celebração dos 300 anos da Revolução Francesa em 1987, mais à frente, muito mais à frente, na Défense, surge o grande arco, encomendado pelo presidente da França que teve o mandato mais iconográfico em obras públicas, arco formalmente intitulado “da Fraternidade”, o que em certa medida insinuou eufemisticamente que os dois arcos antecessores pudessem ter sido “da Igualdade” e “da Liberdade”, dando assim forma urbana à hendiátris (uma ideia que se exprime e se fixa em três coisas ou ideias) que serviu de mote àquela revolução. Também serviu a aptidão do urbanismo e da arquitectura em fixar conteúdos, por vezes até de reabilitar conteúdos, e estrutura urbana que hoje se conhece por o Grande Eixo Histórico.

Obviamente que havia um sentido a sublimar e que naquele caso o Presidente Mitterrand nunca marcaria esse sentido fechando aquele eixo, mas antes construindo um arco ainda maior e moderno.

O que acontece hoje na Av. Almeida Ribeiro é que a disputa pela visibilidade comercial nesse eixo, que se admite ser também um eixo especial, ganhou privilégios ao ponto de a presença sinalética não ser mais o letreiro transversal à via, mas a própria presença física dos edifícios nesse eixo visual, seja para o lado da Praia Grande, seja para o lado do Porto Interior, notoriamente extravasando a lógica urbana que servia a ideia inicial.



E, por esses edifícios serem grandes e opacos, já não é mais possível qualquer avistamento ou prenúncio de céu ou frente litoral nos extremos daquela via. O mesmo é dizer prenúncio de porta, o mesmo é dizer de mar, o mesmo é dizer de mundo, que moveu e caracterizou aquela que foi a marca urbanística de maior significado que a cidade alguma vez teve.

Ou seja, os limites e os alcances das realizações são determinados pelo sector de onde são originárias e, tendencialmente, configuram-se em características de acordo com a motivação desses mesmos sectores.

O “alinhamento” que se aprovou para o empreendimento da ponte cais 16 não resultou da “ideia de cidade”, nomeadamente daquele troço de cidade, mas antes da apropriação avulsa e imponderada das condições de implantação que foram mera “conveniência da estratégia comercial” e, só nisso, destruiu-se uma das “particularidades daquela zona histórica de Macau” exactamente a que os promotores anunciam ser de salvaguardar.

Falhou possivelmente a compreensão do lugar, previamente a qualquer exercício de desenho, seja da equipa de projecto, seja dos agentes governamentais interlocutores.

Procedimentos administrativos que não conhecem, ou não são sensíveis, aos conteúdos da cidade, ou sequer aos mecanismos operadores desse conteúdo, nunca há-de ser capazes de salvaguardar coisa alguma.

Admite-se que, com aquela intervenção, se tenha afastado ou reduzido algum sentido da lógica daquela zona da cidade, mas também nem por isso a cidade deixa de ser falante, nomeadamente revelando quem passou a operar o seu conteúdo.

Quando uma administração depende, ou se suporta extensivamente nas iniciativas privadas, é imprescindível ter também a capacidade de avaliar a vocação dos investidores privados e das suas equipas. Isto no sentido de distribuir as oportunidades de investimento por quem avalie estar mais vocacionada para determinado desempenho, e na certeza de que dessa vocação resulta a melhor contrapartida, nomeadamente pública.

Nesse entendimento ocorre que o investidor da Docca dos Pescadores e a sua equipa estivessem mais vocacionados para intervir no Porto Interior, e até se admite que o próprio empreendimento Docca dos Pescadores teria tido no Porto Interior melhor resultado, nomeadamente fazendo uso de algumas construções que já existem no local.

Se repararmos na fisionomia do Hotel que foi construído de raiz na Docca dos Pescadores no Porto Exterior e na fisionomia da ponte cais 8 no Porto Interior, construção palafita que inicialmente foi pensada para ser um teatro, que acabou por ser um



Procedimentos administrativos que não conhecem, ou não são sensíveis, aos conteúdos da cidade, ou sequer aos mecanismos operadores desse conteúdo, nunca há-de ser capazes de salvaguardar coisa alguma

armazém, conforme consta no arquivo da Capitania dos Portos, que nunca foi acabado e que mantém na cobertura o arranque de uma estrutura para ser ainda continuada, parece que o edifício que se construiu recentemente na Docca dos Pescadores até já existia no Porto Interior.

Também qualquer sentido de intervenção que não seja sensível ao aspecto da frente litoral e aos sinais das construções que foram moldados à morfologia do plano de água do porto, há-de sempre resultar numa intervenção pouco vocacionada.

A título de exemplo, a intervenção que se fez na Praça Ponte e Horta é um arranjo paisagístico que foi realizado no Porto Interior, mas poderia ter sido realizado em qualquer outro sítio de Macau ou do mundo.

Essa intervenção recente não teve o mérito de expressar que foi executada exactamente sobre uma antiga docca de Macau, e nem sequer foi por falta de sensibilização feita chegar à DSSOPT e ao IC.

Conhecimento que permite compreender porque o edifício da Superintendência do Ópio tem a frente virada para a praça (a docca), onde eram feitos e inspecionados os históricos carregamentos de ópio que subiam ao longo do rio das Pérolas, e razão porque não está virado para a frente do porto como todos os outros edifícios.

Relação obviamente reduzida de sentido no actual enquadramento urbano e, se alguma marcação pudesse auxiliar, com sentido, aquela praça, ocorre que teria sido antes por via do partido de simplesmente afundar o pavimento da praça, em vez de o sobrelevar como se fez.

Mas admitindo que a cidade, em grande medida, ainda é a mesma, apesar de muita da substância edificada já ter sido substituída, mas onde ainda permanecem as tipologias das parcelas da propriedade e do solo e a estrutura dos espaços públicos, olhando bem, no Porto Interior, ainda é capaz de lá estar mais que em qualquer outra zona da cidade.

hojemacau

Propriedade FÁBRICA DE NOTÍCIAS LDA

Director João Costeira Varela • **Redacção** Carlos Picassinos; Island Ian; Raquel Silva Tavares; Sofia Jesus • **Colaboradores** Alberto Bernardes; José Carlos Matias; João Drago; Joaquim Magalhães de Castro; João Valle Roxo; Luís Ortel; Rui Cascais; Sérgio Fonseca • **Colunistas** Ana Cristina Alves; António Conceição Júnior; Carlos Moraes José; Correia Marques; Fernando Eloy; Gilberto Lopes; Helder Fernando; João Assunção Ribeiro; Jorge Rodrigues Simão; José Cláudio Silva; José Ferreira Pinto; José I. Duarte; José Luís Sales Marques; Marinho de Bastos; Paul Chan Wai Chi; Pedro Correia; Pinto Fernandes; Ring Joid • **Cartoonistas** Stephane Peray • **Gráfico** Paulo Borges; Rui Rasquinho • **Ilustração** Rui Rasquinho; Paulo Borges • **Fotografia** Lusa; GCS • **Secretária de redacção** Patrícia Inhaia • **Publicidade** Laurentina Silva • **Assistente de marketing** Vincent Vong • **Impressão** Tipografia Welfare • **Morada** Av. Dr. Rodrigo Rodrigues nº600 E, Centro Comercial First National, 14º andar, Sala 1408 - Macau • **Telefone** 28752400 • **Fax** 28752405 • **e-mail** hoje@macau.ctm.net

www.hojemacau.com



Pesa somente a degradação da substância da edificação mas também essa degradação não é muito mais do que aquela que decorre da exposição à intempérie, da falta de manutenção e até é capaz de ser proporcionalmente mais lenta que a degradação em outras zonas mais recentes da cidade e menos irreparável que a que resulta da intervenção humana menos habilitada.

Em grande medida, até foram as dificuldades na harmonização dos muitos e disseminados interesses no Porto Interior que garantiu que o que ainda existe tenha chegado aos nossos dias.

E porque há males que até vêm por bem, conhece-se também as dificuldades anunciadas pelo estudo do transporte automático de pas-

sageiros para a RAEM em conduzir o trajecto pelo Porto Interior e de aí encontrar lugar para apoiar os pilares dos tabuleiros aéreos. Disso poderá ainda resultar também a possibilidade de o trajecto desse transporte no Porto Interior não ser à vista.

Também se desejava que ao nível do solo circulassem menos viaturas ao longo da Rua das Lorchas e do Visconde Paço de Arcos e até existe a possibilidade de a circulação rodoviária geral (1) se processar alternativamente ao longo da Rua do Dr. Lourenço Pereira Marques e da Av. Demétrio Cinatti.

Como o interesse de recuperar espaço para circulação pedonal não é apenas para nos movimentarmos ao longo das arcadas do porto mas também para poder abordar a frente litoral (2), parece que aí se pudesse admitir que essa circulação rodoviária geral ao longo do Porto Interior fosse em viaduto, senão mesmo absorvida pelas construções que venham a surgir na frente de água. Principalmente porque qualquer viaduto ao longo da Rua do Dr. Lourenço Pereira Marques e da Av. Demétrio Cinatti seria apenas notada nos intervalos dos edifícios, trajecto que seria sobreceira à frente de água, garantindo inferiormente continuidade dos passeios pedonais até à frente litoral do Porto Interior.

Como o empreendimento ponte cais 16 até já lá está, obstruindo a continuidade dessa circulação ao longo da frente do porto, a continuidade só seria possível por via de uma conveniente inflexão subterraneamente em frente à Av. Almeida Ribeiro. Isto significa, não mais encruzilhada de semáforos no fim da Almeida Ribeiro (3) e assim se passaria a chegar a pé do Leal Senado até à frente de água.

Como em relação a viadutos pesa o encargo que ocupam mais espaço nos acessos que muitas vezes no seu trajecto, qualquer trajecto que seja parte subterrâneo, parte aéreo há-de sempre ter um ponto de concordância com o solo que possibilite, só por si, a distribuição ao trânsito local (4) sem gastar espaço adicional em acessos específicos para esse efeito.

Ou seja, 4 em 1, mas também nada que outras

O “alinhamento” que se aprovou para o empreendimento da ponte cais 16 não resultou da “ideia de cidade”, nomeadamente daquele troço de cidade, mas antes da apropriação avulsa e imponderada das condições de implantação que foram mera “conveniência da estratégia comercial” e, só nisso, destruiu-se uma das “particularidades daquela zona histórica de Macau” exactamente a que os promotores anunciam ser de salvaguardar

cidades não tenham já descoberto, exactamente no sentido de gastar o mínimo de espaço urbano para fazer face a necessidades emergentes. Nomeadamente os viadutos entre Central e Wan Chai, em Hong Kong, se bem que aí se tenham preocupado mais com a velocidade, os fluxos e as ligações ao trânsito local, Menos com a continuidade pedonal até à frente litoral.

No Porto Interior é exactamente onde em Macau está mais presente a lógica do lugar e é exactamente onde “mais dói” qualquer oportunidade perdida, nomeadamente face a toda a consciência já é possível reunir hoje.

A cidade não pode continuar a ser uma manta de retalhos cujo comando, coordenação ou integração, o Executivo possa abster-se de exercer o moldar porque, de outro modo, a estratégia será sempre única e exclusivamente formada pelo interesse concessionário.

Do mesmo modo que os territórios a cargo das concessionárias têm os seus próprios guilhões, os territórios dentro das cidades têm que necessariamente estar munidos de guilhões de enquadramento, (se não lhe quisermos chamar planos de iniciativa pública) nos quais as administrações municipais poderão ter mais ou menos intervenção, mas que serão sempre pauta para todas as operações comerciais.

* Dotou a cidade de uma corporação de bombeiros, instalada num quartel novo equipado com bombas automóveis, uma nova rede de águas para os serviços de incêndios, de colectores e de regas que alimentavam os jardins de Macau, a organização e equipagem da Secretaria do Conselho de Administração dos Portos o saneamento do novo bairro chinês de Mong-Há, dotando-o de ruas largas e arejadas, assim como o saneamento dos terrenos onde foi levantado o bairro em torno da rotunda que leva o seu nome. Recusou a extradição dos republicanos apoiantes de Sun Yat-sen que se refugiaram em Macau, quando o general Yuan Shi Kai, após ter tomado a presidência da China, veio rejeitar os princípios da democracia constitucional e enveredou por um regime autoritário.

