

Proposta de Relocalização da Ponte D. Maria Pia

Projecto de Pedro Bandeira e Pedro Ramalho

“Architecture only survives where it negates the form that society expects of it. Where it negates itself by transgressing the limits that history has set for it.”

Bernard Tschumi, *Architecture and Transgression* (1975)

“O valor rememorativo deliberado do monumento tem desde o princípio, isto é, desde que se ergue, o firme propósito de, em certo modo, não permitir que esse momento se converta em passado, de que se mantenha sempre presente e vivo na consciência da posteridade (...) O valor rememorativo deliberado aspira de modo total à imortalidade, ao eterno presente, ao permanente estado de génesis”
Aloïs Riegl, *O culto Moderno aos Monumento* (1903)

Argumento (sejamos realistas, exijamos o impossível!)

Reconhecemos que propor relocalizar a Ponte D. Maria Pia (1877) no quarteirão da Companhia Aurifícia (1869) pode parecer à partida absurdo ou pouco plausível. Tanto quanto se sabe, nem sequer os parafusos usados na construção da ponte, projectada por Théophile Seyrig da companhia Eiffel Constructions Métalliques, foram produzidos na fábrica Aurifícia – mais vocacionada para trabalhos de ourivesaria e metalurgia delicada. Sabemos que a Ponte D. Maria Pia e a Companhia Aurifícia são ambos bons exemplos da industrialização portuense, mas esta proposta de associação tem outros argumentos que ambicionam algo mais do que a regeneração deste quarteirão em particular. Queremos alterar o skyline da cidade, um posicionamento extremo mas que defendemos como necessário, tendo em consideração que as políticas de regeneração urbana do centro do Porto continuam a falhar, isto é, a perder habitantes, deixando devolutos espaços de habitação, comércio e serviços (...).

O nosso projecto propõe a desmontagem da Ponte D. Maria Pia e a sua relocalização no interior do quarteirão da Companhia Aurifícia. Procuramos com este gesto uma nova monumentalidade, capaz de contribuir para uma maior atenção sobre a cidade. Não podemos competir com outras cidades em grandeza ou em altura, mas podemos competir afirmando uma identidade própria, uma particularidade, uma estranheza daquilo que se reivindica como singular e simultaneamente sedutor. Poderá parecer absurdo, mas é um absurdo que enfatiza o que a cidade já é: a expressividade dramática de uma paisagem urbana algo decadente que atrai os turistas a fotografar os prédios em ruínas, as fábricas e os armazéns abandonados, as ruas tortuosas e tantas vezes sujas da Ribeira, da Sé, das Fontainhas, e contudo, é um Porto romântico, reflexo de uma tardia industrialização e igualmente tardia desindustrialização.

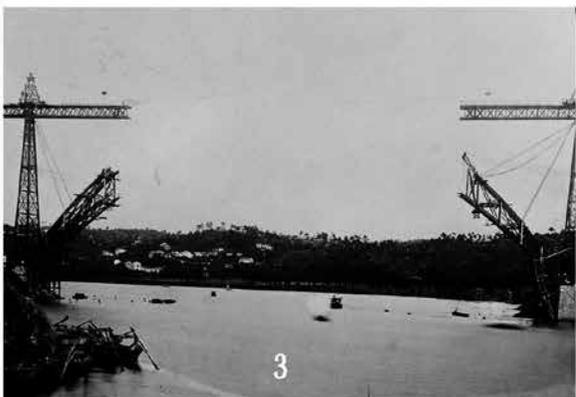
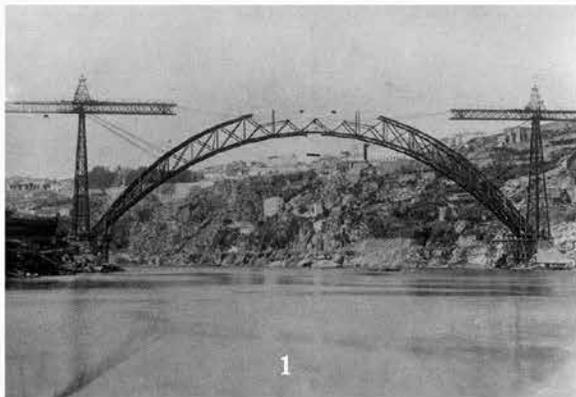
Propomos uma nova visão sobre esta cidade que se tornou “inútil” para nós (os habitantes) e apenas “útil” para os outros (os estrangeiros). Propomos uma reflexão sobre os objetos arquitectónicos que deixaram de fazer sentido (na sua conceção original), que não têm mais o propósito de ser funcionais. Propomos radicalizar este sentido de “inutilidade” e tirar partido dele, com a mesma convicção com que Gustave Eiffel defendeu a sua Torre, contra o desprezo dos intelectuais parisienses que não só a criticavam por ser feia mas também por ser inútil.



A Ponte D. Maria Pia deixou de ser útil. Há mais de vinte anos que se discute o seu futuro: “Ninguém quer ser responsável pela Ponte Dona Maria” (Jornal de Notícias, 12.10.2011). Deixou de ser também fotogénica, uma vez que a recente construção das pontes do Infante e de São João sombreiam, de um lado e do outro, o seu delicado perfil treliçado. Perdeu escala e dignidade.

A sua localização, de difícil acesso, também não contribui para a sua valorização, é uma ponte escondida, esquecida entre as outras. Relocalizada no centro da cidade, numa cota alta, ganharia maior visibilidade mas, acima de tudo, um outro sentido, uma nova liberdade, despojada da necessidade de ser útil.





“Toda a arte é completamente inútil” escreveu Oscar Wilde em Retrato de Dorian Gray. E a arte é inútil porque só tem de responder a si própria, à sua essência, à sua beleza. O que propomos é resgatar do léxico pragmático dos engenheiros a bela expressão que associam à construção de pontes: “obras de arte”. Procuramos uma nova monumentalidade. Dizemos “nova” porque não falamos de uma monumentalidade no sentido clássico de uma institucionalização da História (nem mesmo daquela que fez o modernismo). Falamos de uma monumentalidade transgressiva, que não se sinta presa ao passado, ao lugar do passado, nem que se sinta refém do sucesso. Falamos de uma monumentalidade que ambicione uma permanente atualização do sentido, que espelhe o presente (sem moralismos) uma estória montável e desmontável como uma ponte de treliças, não como uma ponte de betão. Um património consciente da sua fragilidade: o centro do Porto morreu e hoje vive da sua imagem, tão romântica como dramática, em que a ruína — a poesia do edifício sem função — é, neste contexto, a cor natural da sua pele enrugada. Não há nada para esconder, há tudo para enfatizar. Propomos um monumento da desindustrialização, um monumento em que a materialidade oitocentista dá lugar à imaterialidade contemporânea, assente numa lógica de rizoma ou rede complexa sem lugar para pontes dicotómicas que ligam apenas dois lugares. A Ponte D. Maria Pia morreu mas, na nossa proposta, morre de pé, como as árvores (...)

Agosto de 2012.

Nota atual: ainda hoje quando me perguntam pelo projecto da ponte, lembro-me da seguinte frase: “A grande coluna dórica será construída, se não em Chicago, noutra cidade, se não por mim, por outro arquitecto”, Adolf Loos, citado por Álvaro Siza, citado por António Portugal.