

NOTA BREVE SOBRE A UTOPIA URBANA EM LISBOA

José-Augusto França

Utopia realizada, «Lisboa Pombalina», por o ter sido, é o contrário de uma utopia, ou só parte dela: a «eutopia» que na designação moriana se funde com o outro prefixo, de «não lugar». Cidade de prazer moral, por obra do espírito «iluminado», ela teve sítio («topos») para cumprir um projecto global, político e administrativo à partida, ideológico e simbólico ao cabo, económico e técnico pelos meios usados, tecnológico no fim alcançado. Dramático também, na sua encenação ditatorial e mitómana. A todos os níveis da sua realização, Lisboa pombalina assume uma situação estrutural da ideia-Pombal.

Pombal foi, materialmente, uma ideia: por isso ele foi, em facto e circunstância, a história de Portugal possível — no impossível do seu projecto.

Os lisboetas que espantavam a comiseração dos visitantes estrangeiros afirmando que a cidade morta ia sair das suas ruínas mais grandiosa e mais bela que jamais, só puderam guardar a ilusão na medida dos interesses em jogo — medida que devia contar-se na evolução das novas famílias pombalinas acomodadas (burguesia obriga) às situações políticas seguintes.

Assim a discussão da utopia tem, no caso, outra conclusão porque, mesmo concretizado, à força de leis e compulsões, em miraculosa proporção, o projecto pombalino permaneceu utópico, diminuído, como foi, a seguir, na «viradeira» mariana e, pior ainda, porque então *established*, no liberalismo burguês, em seus sucessivos avatares, jacobinos ou ordeiros.

Mas ainda ficou utópico por acidente — e foi o azar de uma correspondência perdida. Se o excelente artigo escrito pelo abade Correia da Serra, por encomenda da *Encyclopédie* para a sua edição *méthodique* de 1784, não tivesse levado descaminho, na alteração do corpo redactorial da publicação, a Europa inteira, até São Petersburgo e aos novos Estados Unidos da América, através de Jefferson, seu mentor urbanístico (e simbolizador), teria tido conhecimento da obra lisbonense, com toda a sua significação moderna — e nela teria, muito provavelmente, por efeito lógico de uma informação prestigiante, tomado modelo. Ou lição, nos cursos orientadores de J. N. L. Durand na Escola Politécnica de Paris, ao princípio do século XIX.

O cruzamento (senão, ou que não encontro) dos princípios enciclopedistas de Blondel com a intuição e a prática racionalistas dos devotados engenheiros militares de Lisboa reconstruída, teria então adquirido sentido histórico internacional — e Portugal teria tido a integração europeia que nunca mais teve, ou só como parente pobre, com as finanças estreitas do fontismo, designação nacional do capitalismo dos outros países, como se disse e como foi possível. E com a cidade que assim se desenvolveu, a partir de 1845 ou 52 («circunvalação») e de 1859, 63, 70, 73 ou 79 («Avenida»), e de 1888 ou 1904 («Avenidas Novas») — em planos mal articulados e condenados a meia-execução, por «fôlego curto» (Eça, 1888). O «affairismo» dos Costa-Cabrais, o amadorismo do Rosa Araújo até à tecnologia «Ponts et Chaussées» de Ressano Garcia, sucederam-se em tempos mortos da pátria constitucional — com os sonhos haussmannianos de Pézerat, em 1865, seus planos queimados, refeitos, dispersos e seu memorial ingénuo, irreal, defronte da pontuação mobiliária do modesto prestígio municipal.

Para além dele, sonhos houve, de grandes monumentos (o Palácio da Justiça, o dos Correios, a grande igreja das Picoas) ou da conclusão de outros, que a história tinha paralisado, como o Palácio da Ajuda-biblioteca e museu, ou Santa Engrácia-Panteão, ou sua recuperação como o Castelo de São Jorge, «centro de atractivos e vícios» (Fialho, 1906), com hotel de luxo, teatro e casino (Rosendo, 1908). E, a propósito da grande avenida-«boulevard» que havia de se estender por mais de quatro quilómetros, o sonho de um parque, igualmente «da Liberdade», com grande concurso em 1888, ganho pelo francês Lusseau, e mais seis projectos até 1901 e retomado pela vereação republicana de 1908, com Ventura Terra imaginando símbolos jacobinos, para além do que continuava a ser, fatalmente, a «Babilónia catita dos Fontes» (Fialho, 1906). «Lisboa monumental» (Fialho, 1906) em vez da «Lisboa horrível» que se denunciava, ela devia ser a «cidade do futuro, formosa e higiênica» (Norte Jor., 1908), a «Lisboa opulenta construída com o ouro das colónias» (Malheiro Dias, 1904); ela seria a «Lisboa-mar» (Melo Matos, 1906) — e, finalmente, último anseio da República, a «Cartago do Ocidente» (1915). De qualquer modo, numa capital «proletária», o Terreiro do Paço seria «socialista» (Fialho, 1906)...

Para que isso acontecesse, outra cidade havia de nascer, na margem sul do Tejo — «Lisboa comercial e fabril» (Fialho, 1906, entrando na definição global da capital do ano 2000 que o Eng.º Melo Matos descrevia, em folhetins, na *Ilustração Portuguesa*, nesse mesmo ano.

Um político Galvão, inventado por Teixeira de Vasconcelos, também visionava eleitoralmente, em 1898, a «outra Lisboa» de além-Tejo, com «largas avenidas» «ladeadas de hotéis de vinte andares». A ela se chegaria por uma ponte que a personagem defendia e que desde 1876 (e em 88, 89, 90, e 1912, 13, em planos ou recuperações sucessivas) era sonhada, com cálculos feitos por portugueses, americanos, franceses e alemães. Ia-se ter a Montijo — a menos que se preferisse

um túnel para o Seixal. Estávamos em plena imaginação «júlio-vernesca», ao que se dizia...

Mas outras pontes eram propostas para o interior da própria cidade, que lhe ligariam as colinas, entre o Caldas e o Chiado, como entre a Graça e a Estrela. Era em 1880, na ideia do Eng.º Miguel Pais, o primeiro a bater-se por uma ponte sobre o Tejo.

Oito anos depois, 1888 é data importante dum plano geral para Lisboa, com apoio legislativo relativo a expropriações indispensáveis para o bem municipal. Um concurso premiou então o francês Verdier pelo seu projecto de uma ponte, larga de 25 metros, ladeada de lojas, «pequena cidade aérea», «abobadada de cristal», que capitais franceses deviam assegurar e se desenrolaria entre São Pedro de Alcântara, Sant'Ana e a Graça.

No mesmo ano, outro francês, Boussard, propôs túneis para ligar a zona do Rossio ao Corpo Santo, e um engenheiro militar, Lima e Cunha, avançou, na Associação dos Engenheiros Civis, a ideia técnica de um metropolitano. Por essa altura realizava-se o aterro da margem irregular do Tejo, pela primeira vez proposto por Pézerat em 1844, e que em 70 foi objecto de um minucioso plano francês dedicado a Saldanha, então chefe fantasista de um governo de pouca dura. Lisboa, porto do Ocidente, *terminus* das ferrovias europeias, desenhava-se em cálculos financeiros internacionais bem acordados à eterna crença liberal do velho caudilho... Eça-Carlos da Maia, visitando a cidade, se daria conta, para o escrever em 88, das obras do Aterro e da Avenida, dentro da melancolia duma Lisboa que perdera o seu Passeio Público romântico, sem outra coisa ganhar ou poder ganhar. Os projectos realizados perdiam, inevitavelmente, a sua perspectiva irreal e eram absorvidos num tecido social sem dinamismo bastante, desde a queda do marquês de Pombal, cem anos atrás... A história do primeiro arranha-céus desejado, nos anos iniciais do século, e que ficou pelo primeiro andar, na Avenida 24 de Julho, à falta de licença camarária, marcaria os limites imediatos dos projectos oitocentistas.

A rotunda fontista e depois republicana, praça do *interland* de Lisboa, situou, porém, mais longe no espaço urbano, a utopia pombalina traçada a partir do Terreiro do Paço; como a Praça do Areeiro, centro simbólico da Lisboa de Salazar, capital dum «Império» que nos anos 40 sabia pagar o seu desenvolvimento urbanístico — para além da cidade utópica que foi, ao mesmo tempo, a provisória exposição do Mundo Português.

Se a cidade é um sistema duplo e (por isso) relativo de utências e de símbolos, a Utopia é um sistema simbólico uno e abstracto; dela não se passa ao real sem entropia ou transtorno dos seus valores. «Lisboa Pombalina» resistiu como tal aos efeitos dessa passagem, ou seja ao desgaste da história, e nisso, para além das suas diminuições, poderá ser considerada um fenómeno modelar, no limiar «iluminado» do mundo racional moderno. A civilização bancária e industrial, com seus meios financeiros e técnicos, isto é, abstractos e concretos, imprimiu depois à utopia urbana

uma definição negativa, raramente recuperável — e os projectos então feitos tinham lucros à vista ou supostos. Por isso pode pensar-se que eles falharam em Portugal. Um século quase exacto de liberalismo nacional não teve nem podia ter utopias, e os seus projectos, para a capital que foi tendo, eram tontos ou nasciam débeis, por «falta de fôlego», «contraditórios» ou «saloios» — como foi sendo dito.

O que, na verdade, se realizou, em função de duas praças (como sempre sucede, por razões, embora variáveis de perspectiva, ou seja de comunicação visual e viária, com seus focos), prolongou, no tempo nacional assim espacializado, a utopia pombalina. Primeiro foi a rotunda dita do Marquês de Pombal, da qual partiu a avenida logicamente denominada Fontes Pereira de Melo; depois, uma rotunda que só Salazar podia chamar-se, querendo a cidade historiar os seus símbolos. Em termos de utopia, porém, apenas se deu corpo, para ser gasto num breve tempo de feira, à «cidade histórica» de Belém. De qualquer modo, Lisboa, e Portugal, não tinham para mais Utopia. Ou seja, para Mito, no horizonte simbólico que não havia...