

POR MANUEL GRAÇA DIAS

## O MEU, MAIOR QUE O TEU

A rivalidade Lisboa/Porto, como as de Madrid/Barcelona ou de Paris/Marselha, tem destas coisas. A cidade maior (em extensão) é também a capital político-administrativa, e todas as benfeitorias feitas na região, em ordem a melhorar a vida dos seus habitantes, são vistas como privilégios que o poder institui para seu exclusivo conforto, abrindo mais as distâncias num imaginário «ranking» de cidades.

Seria, sem grandes pretensões freudianas, uma espécie de «complexo de segunda cidade» o que foi sentido no Porto durante muito tempo a propósito do chamado Metropolitano.

Ir ao Porto, a partir dos anos 60, e atravessar a rua — da Praça da Liberdade para o lado da Estação de São Bento — em túnel de peões, sob aquela confluência confusa onde nasce a Avenida da Ponte e a Rua de Sá da Bandeira, sempre originou piadas pueris sobre a extensão do Metro do Porto («centímetro», referia-se), dada a semelhança das escadas de acesso com uma boca de Metro lisboeta.

Durante anos, o Porto engoliu em seco. «O nosso solo é demasiado granítico» era geralmente a frase utilizada para ultrapassar o que era sentido como uma humilhação (todas as grandes cidades tinham um sistema de transportes colectivos enterrado, e Lisboa também, ainda que tímido).

Quando, no final dos anos 90, foram iniciados estudos para ver se era possível introduzir o Metro no Porto, Lisboa já tinha largado o «Y» inicial, as carruagens chegavam finalmente às periferias verdadeiramente habitadas, as linhas tinham nomes de cores (à inglesa) e a proximidade temporal da Expo havia acelerado uma improvável, até pouco antes, passagem por Chelas e Olivais.

Seguiram-se os concursos, e a «segunda cidade» recebeu a notícia, de novo «humilhante», de que o «seu» Metro, afinal, iria ser mais uma espécie de eléctrico, com os carris só em alguns troços enterrados, correndo em grande parte dos percursos pelo meio da cidade ou por canais previamente cativos das antigas linhas suburbanas. As piadas voltaram a ouvir-se: afinal, não seria um verdadeiro Metro («forte» e «enterrado»), porque seria maioritariamente «ligeiro» e «de superfície».

Mas, ao fim de escassos sete anos, a área coberta pelo Metro do Porto é enorme (70 quilómetros de linha, 70 estações), o dinheiro poupado em escavação de galerias e túneis terá sido encaminhado para a reabilitação das ruas, avenidas e troços da cidade por onde ele passa, e, simultaneamente, em termos de transporte de massas e de qualidade arquitectónica e urbana da operação, o conjunto é um êxito.

Mas a «capital» não desiste. Ainda há pouco, num programa de rádio, quase se «lamentava» que as estações do Metro do Porto não pudessem «ainda» mostrar exemplos de «arte pública», como as de Lisboa...

Esta ideia da «arte», por encomenda, nos espaços públicos das cidades — primeiro, à maneira do século XIX, nas praças e nas avenidas e agora também espalhadas, a metro, pelas diversas estações — é reveladora do que pensam os diversos gestores sobre as coisas que gerem.

Objectivamente, e ao que ao Metro diz respeito, eles pensam que este tipo de transporte é uma chatice, um incómodo, uma maçada. Pensam — e talvez tenham razão — que o povo detestará andar por baixo de terra, electricamente às escuras, a subir e a descer escadas e a percorrer os intermináveis «interfaces» a que o sistema enterrado parece inevitavelmente (?) obrigar.

Mas como vai dando jeito — para poderem andar à superfície e à vontade alguns/muitos automóveis — que o maior número possível de cidadãos se mantenha lá por baixo, pelos túneis das toupeiras, relativamente calmos, vá de lhes adoçar a existência com «arte», tornando os percursos subterrâneos «mais agradáveis e variados». Há, nestes gestos, qualquer coisa de «má consciência».

Ninguém se pergunta se, para os percursos e as estações serem «agradáveis e variados», não teria sido mais interessante ter-se optado por viagens ao ar livre, com simples apeadeiros no meio da cidade, como no exemplo do Porto. Haverá algo mais agradável, complexo e variado que a própria cidade? Que o prazer de deslizar pela cidade, vendo o exterior através dos largos vidros, ver os outros a pé, de carro, à janela,

Estação Casa da Música, do Metro do Porto, com projecto de arquitectura de Eduardo Souto de Moura



RUI DIAS/SILVA

à porta das lojas? Haverá algo mais demoradamente excitante que viajar, conhecer, ver, ouvir uma cidade?

Em Lisboa, as estações decoram-se e «atafuham-se» de sinais, porque se pretende de algum modo «compensar» a metade da população atirada para as profundezas, para o autismo da compreensão da cidade que é o viajar enterrado.

(E, já agora, uma palavra também sobre os maquinistas: trabalho de largas horas, sujeito à negritude dos túneis, sem uma hipótese que seja de que algo excitante ou vário venha a acontecer! Mostrar-se a administração da empresa tão inflexível quanto às «benesses» que a carreira terá conquistado quando comparada com outras da Função Pública! Mas falamos do mesmo? Quem estará disponível para essa total monótona sucessão diária de túneis sem um qualquer estímulo ou compensação financeira? Não é o mesmo que ser condutor dos comboios da Linha de Cascais!)

Eu dispenso a arte (que me desculpem os artistas) adaptada ao troço superior dos lambrins dos túneis,



entalada entre os cartazes publicitários ou em cima de pequeninos pódios. Apostaria mais na arquitectura quase neutra das estações (por vezes tenho saudades da parcimónia de pastilha vidrada, suja, verde, e dos azulejos de padrão, repetitivos, de Maria Keil, nas estações que ainda não foram «remodeladas»). Prefiro a quase austera simplicidade normativa dos cais de Souto de Moura, com pequenas variantes de luz natural, claramente adequadas em relação ao que são — uma estação, um apeadeiro, disponibilizando um serviço cómodo, rápido, despretensioso —, e não um balofo museu remendado, confundindo ainda mais a estreita escolha dos seus utilizadores com a demagogia do investimento artístico.

Uma estrutura tão útil como uma rede de Metropolitano (enterrado ou de superfície, à parte agora a preferência que me parece existir na segunda hipótese) constitui sempre, de *per se*, um tal aumento de qualidade na vida de uma qualquer cidade que dispensa o recurso a alindamentos suplementares, pílulas douradas, adornos retóricos.

O Metro do Porto é, seguramente, a obra pública de vulto mais importante de quantas têm acontecido nas duas cidades (Expo, Capitais da Cultura, Euro).

É a única verdadeiramente infra-estrutural e que, mercê da felicidade de uma determinada conjugação de diversos factores (entre os quais a presença de Souto de Moura e das equipas que convidou serão dos mais relevantes), está rapidamente a preparar o Porto para uma nova etapa da sua história.

Penso que o «complexo de segunda cidade» se desvaneceu, pelo menos no que concerne ao grosso da mobilidade pública das populações, porque a sua área metropolitana está agora, nesse campo, mais fácil, mais divertida, mais cómoda e mais moderna. Já me pus do aeroporto à Boavista em 25 minutos, a olhar para fora e a ver a cidade a unir-se, sem aturar bichas nem taxímetros; já fui a Matosinhos à hora de ponta e ao hospital de manhã; adoro passar a ponte no Metro e entrar em Gaia pelo meio de um parque antes de subir a Avenida; ou ver, da serra do Pilar, aquele postal de lusco-fusco futurista: a grande e engenhosa ossatura de ferro de Oitocentos percorrida por luz perfurada de uma composição tão acertada, longa, contemporânea, cheia de gente.

Gosto de uma cidade assim, a encher-se, à nossa vista, de coisas delicadas, inteligentes e úteis, estruturas para enlaçarmos a vida.

*gracadias@contemporanea.lda.pt*

**EU DISPENSO A ARTE (QUE ME DESCULPEM OS ARTISTAS) ADAPTADA AO TROÇO SUPERIOR DOS LAMBRINS DOS TÚNEIS, ENTALADA ENTRE OS CARTAZES PUBLICITÁRIOS**