

711
(1)

PRÓLOGO AO PLANO
DA
CIDADE DO PÔRTO

POR
EZEQUIEL DE CAMPOS

EMPRESA INDUSTRIAL GRÁFICA DO PÔRTO, L.^{da}
174, RUA DOS MÁRTIRES DA LIBERDADE, 178
TELEFONE 2798

PELA GREI

PRÓLOGO AO PLANO
DA
CIDADE DO PÔRTO

PRÓLOGO AO PLANO
DA
CIDADE DO PÔRTO

POR
EZEQUIEL DE CAMPOS

EMPRESA INDUSTRIAL GRÁFICA DO PÔRTO, L.^{da}
174, RUA DOS MÁRTIRES DA LIBERDADE, 178
TELEFONE 2798

A MEMÓRIA DE ELÍSIO DE MELO

AO VINDOURO ORGANIZADOR
DO PLANO DA CIDADE DO PORTO
E SEU EXECUTOR INICIAL

NO LIMIAR

Todos pretendemos que a gente da Cidade do Pôrto seja sa de corpo e de alma; viva e trabalhe em ambiente são, de bem-estar e felicidade. Um homem *melhor*, na Cidade *melhor possível*. — Difficil será conseguir este fim, sem haver uma Cidade apropriada à vida de saúde.

Planear essa Cidade é um problema de início.

Há a noção vulgar de que fazer o plano duma cidade é sòmente traçar na planta ruas, praças, jardins, parques, bairros operários, talhões de residência, quarteirões de prédios, campos de jogos e de aviação, embelezamentos de santuários e de miradouros; desenhar e modelar as perspectivas e os pormenores das ruas, dos edificios públicos e dos monumentos; delinear os canteiros e as fontes dos jardins... e, se a cidade tem rio, lago ou mar, fazer também o arranjo dos cais do pôrto e das praias de recreio.

Ora isto tudo, e o mais que não fica mencionado, é a última fase do plano da cidade; e não pode ser delineado nem projectado em termos accitáveis sem a realização de vários estudos prévios.

O plano da cidade define o programa segundo o qual a cidade deve crescer. Ele marca a seqüência, por um período de anos futuros, das realizações coordenadas a fazer na cidade e nos seus arredores, atendendo-se à individualidade e ao carácter próprio da cidade, à provável extensão do seu desenvolvimento, à velocidade e direcção do seu alastramento. — Se a cidade vem dos tempos antigos, faz-se, dentro do respeito pelo que o passado nos legou, o ajustamento à vida actual e à vida que se possa prever no futuro.

Considera-se, no plano da cidade, o agregado principal da

população urbana e as povoações periféricas; e até as vilas e as cidades regionais no seu relacionamento e no seu progresso.

Em vez da expansão caótica, e sem metro de conjunto, a disposição metódica, ordenada e na previsão das necessidades futuras, de forma a tirar-se o melhor proveito dos dispêndios, e a obter-se o máximo bem-estar para a gente urbanizada: a higiene, a segurança, a ordem, a comodidade, a moral, a prosperidade. — O bem-estar na vida, a beleza do ambiente, o aperfeiçoamento humano.

A preparação do plano da cidade compreende três partes: a elaboração da planta actualizada da cidade; o plano geral da cidade; e o plano final.

Ao mesmo tempo que a planta *actualizada*, faz-se o estudo do ambiente natural, económico e social da cidade, do seu valor urbano em si e no seu relacionamento regional; a avaliação do seu destino futuro, da sua grandeza de expansão e do rumo que deve levar dentro de si e em relação com os povoados periféricos: tudo enquadrado na política geral e própria do país e da região.

O plano geral compreende o estudo cuidado da traça da cidade e do seu arranjo — ruas, caminhos de ferro, estações ferroviárias e dos veículos das estradas, campos de aviação, jardins, parques, centros urbanos... e toda a urdidura da cidade. Paralelamente, o estudo dos recursos financeiros para a realização da cidade nas atribuições municipais e do Estado, segundo o plano de prioridade e de sequência das obras da cidade.

Depois organiza-se o plano final, traçando em escala adequada na planta definitiva da cidade, e elaborando-se os pormenores de execução para cada fase de obras: trabalho afecto à repartição municipal que cuida da planta e das obras da cidade, e às repartições das obras públicas e dos portos, em sequência do critério organizador da traça da cidade.

Há, então, um prólogo do plano da cidade, e a traça geral em esquisso, antes da tarefa que vulgarmente se costuma chamar a urbanização.

É deste prólogo e deste esquisso aplicados à Cidade do Pôrto que eu venho falar-vos. Perdoai-me a ousadia e a impertinência.

I — QUESTÃO PRÉVIA DO PLANO DA CIDADE DO PÔRTO

Pelos séculos fora este burgo do Pôrto foi sempre marcando a sua hegemonia nas terras do Noroeste.

A perda da *ciãnia* de Cale, pelo morro do Corpo da Guarda, teve a todas as outras *ciãnias* das terras que mais tarde formaram a *Galaecia* e das que para o Sul moravam, a vantagem de estar muito vizinha do pôrto marítimo-fluvial — *Portucale* — de melhor valia em natureza ao Norte do Mondego.

Todas as outras, dispersas pelos cerros e outeiros, se iam tornando cada vez mais afastadas da vida que descia pelas encostas para os vales e por estes se estendia com novos núcleos de povoação em progresso, enquanto o conjunto de *Portucale* e *Cale* se ia valorizando mais, por ficarem mesmo nas estradas que os romanos lançaram neste recanto da Península, e que depois perduraram.

Dentro de poucos séculos o comércio marítimo com a Europa do Norte vinha completar os recursos da indústria e da pesca na valorização dos dois núcleos demográficos *Cale* e *Portucale*, já reunidos. — No começo da vida portuguesa, depois dos revezes pelas depredações normandas e mouras, conquistada Lisboa, o Pôrto continuou a crescer preponderante às cidades do Noroeste. Para as primeiras navegações à África dá navios, gentes e mantimentos (os *tripeiros*).

O Pôrto consolida ao longo da história de Portugal o seu trabalho útil na terra, no mar e nas conquistas. O rio Douro, embora de difícil navegação, e sobretudo as estradas velhas e depois as novas e os caminhos de ferro, permitem estender por uma vasta região ao Norte e ao Sul do Douro, e até à raia de Leste, a influên-

cia económica do Pôrto. Sonhou-se até, por Salamanca, conquistar para o Pôrto, afinal sem pôrto, as transacções idealizadas pelo menos da Castela-a-Vélha adormecida... Sonho apenas, que terminou na salamancada...

Houve sempre um impulso forte da própria organização demográfica e do condicionamento natural para intensificar no Pôrto o trabalho industrial: o tráfego marítimo e fluvial adensava a gente entre as escarpas da Sé e da Vitória, e ao longo do Douro até Miragaia, em autêntico viveiro humano.

Este próprio adensamento de população, em solo sem anomalias de recursos minerais, nem agrícolas (como seria um grande vale largo marginal do Douro, semelhante ao do Tejo, mas com as condições climáticas do Noroeste, contrastantes às do Sul do país), e as necessidades trazidas pelo crescimento da gente, num território afinal de pequena potencialidade, impuseram a indústria e o comércio como modo de ser estrutural do Pôrto.

Acresceu que a côrte foi, logo de começo, de Guimarães para Lisboa. Também por isso as duas cidades hegemónicas tiveram, desde a origem portuguesa, caracteres diversos: Lisboa volta-se muito cedo para o paço dos reis os quais, passada a monarquia agrária, tornados mercadores dos achados ultramarinos, criaram à volta do seu comércio uma estrutura de cidade parasita da máquina governativa, pouco lhe importando os conselhos de Gil Vicente:

Não queirais ser genoveses,
Senão muito portugueses,
E morar em casas pardas.

Cobrai fama de ferozes,
Não de ricos que é perigosa.

Trinta anos volvidos (por 1536), Garcia de Resende versava:

A côrte de Portugal | Vimos bem pequena ser,
Depois tanto enobrecer | Que não há outra igual
Na cristandade, a meu ver:
Tem cinco mil moradores, | Em que entram muitos senhores.
A que El-rei dá assentamentos, | Moradias, casamentos,
Tenças, mercês e honores.

Lisboa fez-se com os achados ultramarinos — o escravo, a pimenta e demais especiarias, o ouro, o açúcar, o pau brasil, e muito mais ouro e diamantes.

Perdida a mina e o comércio dos achados do Ultramar, Lisboa parasitária voltou-se do Paço dos reis para o Terreiro do Paço: e marca hoje a sua estrutura económica, entre outros, por este índice do seu último censo: da sua população, registada em 1930, de 594.390 habitantes, 102.854 viviam por conta do Estado ou do Município; isto é, um em 5,8 habitantes de facto. — Agora talvez mais, que já vão passados três anos e meio sobre o censo: mais gente nos Orçamentos.

No Pôrto nunca foi assim. Na sua ribeira, da ponte a Miragaia e ao Ouro, não houve nunca uma delegação da Casa da Índia, sita na ribeira do Tejo, onde o rei morava em solar de mercador à moda antiga de Veneza, tendo nos baixos as lojas dos fardos vindos nas frotas, e de cujas varandas, olhando o pôrto, vigiava os carregamentos e os desembarques. — Eram o Norte da Europa sem *achados*, mas com artes e comércios, bem como a pesca, a indústria e o comércio regional que alimentavam, mediante um enquadramento de trabalho rude, a laboriosa e prudente cidade do Pôrto.

Em primeira questão do prólogo do Plano da Cidade do Pôrto, se deverá investigar que valor económico relativo virá a ter a cidade do Pôrto na população portuguesa.

As circunstâncias demográficas, em acôrdo com as do ambiente natural, impelem a cidade do Pôrto para maior actividade industrial e comercial.

O distrito do Pôrto, pelo censo de 1930, tem a densidade de 344 pessoas por quilómetro quadrado (por muito, a maior da Península); e o concelho do Pôrto — praticamente a cidade do Pôrto — tem 224.959 habitantes de facto.

A densidade da população esbate-se, mas ainda muito elevada, pelos distritos limítrofes de Braga, Vila Real e Aveiro, e pelos outros logo no contôrno, Viana do Castelo, Viseu e Coimbra.

Basta considerar só aqueles dois números da densidade distrital do Pôrto e da população do Pôrto, para se concluir que a cidade do Pôrto tem de continuar a ser um centro industrial e

comercial cada vez mais activo e melhor organizado: aliás a sua população não poderá subsistir.

Recursos minerais de fácil e proveitosa laboração ou exportação não há no distrito do Pôrto, nem nos limítrofes: o carvão duriense em estado de extracção não vale para um mercado grande; preparado não daria azo a grande riqueza conexa, para vida de muita gente; os minérios de ferro e os outros do Norte de Portugal não darão fortunas tão cedo. — De debaixo do solo pouco há a esperar por enquanto.

Da agricultura felizes seríamos se a terra desse os alimentos além do vinho: este do Douro tem agora uma situação embaraçosa de mercado.

Restam, sem dúvida, a indústria e o comércio como fundamentos da futura vida da cidade do Pôrto; como até hoje.

Para a indústria há, por enquanto, um campo vasto de actividade ainda por explorar, se atendermos ao que nos vem do estrangeiro, limitando embora, como é preciso, as aspirações ao que sabemos e somos capazes de fazer. Mas será indispensável, para isso, melhorar muito os meios de trabalho, especialmente a electricidade, as máquinas e a organização; ao mesmo tempo fazer o enquadramento técnico, operário e fiscal em normas de utilidade e entendimento: — problemas conexos com a política geral e com a cultura mental dos directores e dos administradores da indústria. Promover a seriedade no negócio e a boa qualidade dos produtos. Ter melhores bases de financiamento, sem os desbaratos e as loucuras recentes, em liquidação.

Mas não basta o clássico mercado regional do Pôrto, que prestes se saturaria. É necessário alargar e intensificar o mercado da metade do país já historicamente mal povoada, e conquistar boa parte dele para o Pôrto; e aumentar muito o mercado ultramarino: dois problemas de expansão da gente do Noroeste, como os dos tempos primitivos da reconquista.

Então o problema do trabalho da Cidade do Pôrto enquadra-se no momentoso problema do plano, do rumo e do comando da vida portuguesa em conjunto. — Os parafusos da engenharia só vêm depois desta broca da análise ter penetrado o Mundo, como dizia Mousinho da Silveira há um século, no relatório ao decreto n.º 20 do tributo de trigo dos habitantes da ilha do Corvo.

A Indústria e o Comércio da Cidade do Pôrto vão, para a

sua actividade maior, carecer de um pôrto, de melhor serviço ferroviário, de mais algumas estradas melhores, e também da navegação do rio Douro.

Esta navegabilidade efectiva do rio Douro tem uma importância grande para toda a vasta região duriense, especialmente para as terras marginaes do Douro desde o Pôrto a Barca de Alva, e dos seus afluentes; e reflexamente para a cidade do Pôrto. — Até à Régua, pelo menos, o acesso de barcos de 800 toneladas, ou maiores, cessando de vez a miséria das condições rudes e incertas da navegação pelos barcos rabelos de mesquinha arqueação.

O caminho de ferro e a estrada não suprem a navegação.

O Douro que secularmente vem correndo, desprezado, para o mar, provoca hoje aos reflexivos um conjunto de problemas económico-políticos de envergadura semelhante à grandeza do mesmo rio: problemas cuja solução anda relacionada com a dos problemas durienses da Espanha, já em obras e em equação — electricidade, arborização, rega, minérios e metalurgia. Por certo sabem o que a Espanha está a realizar no Douro e nos seus afluentes, em que Ricobayo é apenas uma obra. — As máquinas de Ricobayo devem começar a girar em Março próximo... Os mil milhões de metros cúbicos de água do Esla e do Aliste vão ficar embalsados... também para nós, e de graça.

É necessário fazer a Cidade do Pôrto; acabar com a ironia dos termos: o Pôrto, assim chamado na corografia, mas sem pôrto; a «Cidade», no apelido dos rurais, mas apenas um agregado de aldeias ao núcleo primevo de Portucale que ainda hoje é, apesar do terremoto inicial de Elísio de Melo.

A primária questão prévia do plano da cidade do Pôrto é a formação do espirito de Cidade pelo aparecimento do escol governativo que tenha o critério da vida urbana do Pôrto, para encaminhar a solução dos seus problemas de educação e de ordem económico-social.

É a solução deste complexo de problemas locais, integrados na governação geral da grei fora da espontaneidade histórica, que há-de marcar o valor futuro da cidade do Pôrto.

II—O AMBIENTE NATURAL DO PÓRTO

O rio Douro, ainda tão calmo, largo e de margens plainas em Zamora, ao chegar à fronteira aprofunda-se em desfiladeiros de escarpas penhascosas, e corre apressado, tortuoso, e quasi sempre entalado em abismos, até Barca de Alva. Daqui, em terras de Portugal, ora ainda estreito entre fraguados de granito, como no Cachão da Valeira e em Pôrto de Rei, ora mais largo por entre encostas suaves de xisto, vem até ao Pôrto, para se entalar de novo no desfiladeiro dentre as pontes e da Arrábida, antes do pequeno estuário da Foz e dos últimos penedos da barra.

Contrasta assim o Douro com os outros rios que vão ao mar de Portugal, vindos da Espanha, em ter um corredor estreito e profundo nos últimos quilómetros do seu percurso.

A cidade do Pôrto estabeleceu-se justamente na margem direita deste desfiladeiro: inicialmente pelas terras e pelas encostas do rio da Vila, bem como pela ribeira do Douro; mais tarde, em alastramento pelas chãs limítrofes.

Escarpa forte e áspera para o Douro, desde Campanhã (por onde a antiga *Villa Campaniana*) até para o Poente da Arrábida, mesmo até à Foz.

A profunda depressão do Douro, desde a orla da Meseta orientada ao Ocidente, através de montanhas altas de cumiadas paralelas ao Atlântico, traz para as terras baixas durienses, propícias ao vinho licoroso, modalidades climáticas diferenciadas das que caracterizam as terras altas de em torno.

E o sulco profundo por onde se escoia o Douro para o mar, na cidade do Pôrto, contribui também para o agravamento do clima local atlântico do Noroeste.

Nas chãs do Pôrto, por falta de montanhas ao Norte, o vento do Poente até Leste com fraco abrigo.

Climaticamente, muita chuva no inverno e pela primavera.

Pior do que a chuva, sob o ponto de vista da habitabilidade, o nevoeiro e a humidade atmosférica.— Neste sentido é, decerto, a pior cidade de Portugal; inferior a Coimbra e sobretudo a Lisboa, como se infere do quadro seguinte:

Chuva em m/m

	Inverno	Primavera	Verão	Outono	Ano
Pôrto	586,0	271,8	113,1	320,1	1.291,0
Coimbra	390,9	221,0	92,3	222,2	926,4
Lisboa	369,0	146,2	46,1	195,3	756,1

Número de dias de água no Udometro

Pôrto	68,4	40,3	29,1	39,2	177,0
Coimbra	58,3	35,4	19,8	26,8	136,2
Lisboa	52,1	27,9	10,9	25,4	116,4

Número de dias de nevoeiro

Pôrto	25,2	12,1	18,0	16,3	72,0
Coimbra	19,7	14,5	24,3	13,0	71,3
Lisboa	13,7	1,0	1,9	5,2	21,6

Humidade diária em %

	Pôrto	Coimbra	Lisboa		Pôrto	Coimbra	Lisboa
Janeiro	78,6	77,4	77,6	Julho	72,4	69,9	62,6
Fevereiro	77,9	76,3	74,6	Agosto	74,4	70,1	61,9
Março	76,4	73,9	71,4	Setembro	74,2	71,7	67,1
Abril	70,5	73,1	69,9	Outubro	76,9	76,3	72,1
Mai	72,5	71,8	67,2	Novembro	79,7	78,7	77,5
Junho	73,8	71,5	66,1	Dezembro	82,0	79,6	78,6
	a)	b)	c)				

a) 1900-1919 (20 anos); b) 1866-1916; c) 1871-1910 incl..

A cidade de Lisboa é bem mais seca que a do Pôrto: de muito menos chuva, de muito menos dias de chuva, de muitíssimo menos nevoeiro, e de menor humidade relativa.

É sobretudo a humidade proveniente dos dias de chuva e de nevoeiro que dá ao Pôrto uma desvantagem muito grande em relação a Lisboa, principalmente por uma grande parte da área

mais densamente povoada do Pôrto estar na encosta áspera do Douro, com vielas estreitas e não raro imundas.

Aquelas características climáticas impõem obrigações e cuidados especiais nos edifícios em geral, e especialmente nas habitações, por causa dos malefícios da humidade, agravados pelo relêvo, quando há a exposição ao Norte. O granito e o sistema das construções ainda favorecem a humidade nos prédios.

No plano da cidade do Pôrto, dever-se-á, então, cuidar de dispor abrigos dos ventos do Noroeste ao Nascente; de retirar os lugares de residência da beira-rio, do desfiladeiro da Ponte de D. Maria até Massarelos. E nos edifícios e nas habitações, sempre que seja possível, dever-se-á usar o aquecimento de inverno (para diminuir a humidade ambiente) e todos os meios de não humedecer o ar.

III — TRAÇA GERAL DA CIDADE DO PÔRTO

A Cidade do Pôrto Actual Deixemos para a erudição histórica e antropológica a evolução do burgo do Pôrto.

Um relance de vista para a cidade de agora.

Não tem pôrto regular no rio Douro. Como não há cais acostáveis, os navios descarregam para as barcas, tornadas em armazéns flutuantes, como na Idade Média. Estas barcas e os carros de bois da Ribeira são as notas mais características do Pôrto.

Entrada a barra, penedos ante-diluvianos embaraçam a navegação. Sem dúvida nenhuma que se tem quebrado, à força de séculos, algumas pedras que atravancavam o rio perto da foz: assim já entram navios de maior calado e de maior grandeza do que há um século atrás; e, também graças aos motores dos navios, os desastres na barra são menos frequentes. Mas o Cabedelo permanece movediço com o mar, o vento e o Douro, de companhia com os rochedos firmes (mais ou menos submersos) a manter excessivamente natural a entrada do rio. Na Foz do Douro, na casa de socorros a naufragos, mesmo à vista do perigo, um azulejo do histórico naufrágio do vapor de rodas «Pôrto» em 1852 avisa os navios do risco da entrada. Ainda há poucas semanas o capitão do «Gauss», enrascado entre as Fogamanadas e as Perlongas, examinava de bordo, sem binóculo, a tragédia pintada do seu longínquo antecessor...

Como pôrto da navegação fluvial do Douro há o cais da Ribeira, sem nenhum apetrechamento, nem acomodações sequer para a carqueja: os toros de pinho e a cortiça vão para os cais de Gaia, mais os paralelepípedos de granito. — Os produtos durienses

vendem-se no meio da rua, da Praça da Ribeira até à Ponte, de mistura com os artigos de mercado ambulante.

Em Leixões começou-se um pôrto era eu infante. Mas ainda não há pôrto.

Os vèlhos arremedos de portos no Douro e em Leixões estão ligados com a Cidade e entre si por estradas e ruas que bastam; mas no futuro devem ser melhores.

O caminho de ferro de via larga ainda não chegou a Leixões; pior que no Douro, onde só está à porta da Alfândega. E o caminho de ferro de metro que foi a Leixões para levar as pedras para as obras do pôrto, não vai ao cais do Douro.

A vida comercial e bancária do Pôrto passou o seu centro de gravidade da Rua do Infante D. Henrique para a Praça da Liberdade, alongada ultimamente na Praça dos Aliados.—O suástica das ruas Mousinho da Silveira—Sá da Bandeira, com Carmelitas—Clérigos—31 de Janeiro, mais os troços austrais das ruas do Almada e de Santa Catarina adensam o comércio da Cidade.

O Pôrto não tem bairros propriamente industriais; as fábricas estão dispersas por toda a Cidade e imediações, de Campanhã ao Ouro, de toda a beira-rio a toda a estrada da Circunvalação. Nem sequer um acantonamento sistemático, relacionado com o pôrto e os caminhos de ferro.—Uma verdadeira dispersão.

Não tem centro universitário: a Universidade ao pé da Fonte dos Leões; a Escola Médica separada da Guarda Republicana por uma estreitíssima viela; a Escola de Farmácia na Carvalhosa, junto à nova e interminável igreja de Cedofeita; o Instituto Superior de Comércio para lá do Jardim de S. Lázaro; a Faculdade de Engenharia no meio da Rua dos Bragas; o Conservatório de Música no Carregal...

Não tem centro municipal; nem um centro administrativo onde se reúnem os edificios públicos próprios da Cidade:—os tribunais, a repartição de Finanças, a Bôlsa, a Biblioteca, os Museus... um teatro.—É uma cidade com os seus monumentos representativos todos dispersos.

A Expansão da Cidade do Pôrto Não tem directrizes nem eixos de expansão. O crescimento da Cidade do Pôrto não se fez restritamente à volta de um ponto nodal, como nas vilas e cidades do Alentejo e da Meseta; mas sim ao longo

do pôrto do Douro (do pôrto da citânia Cale—de Portucale) e ao longo das estradas que vinham ao vale do rio da Vila e ao pôrto do Douro: irradiando pelas linhas de acessibilidade.

A Sé no seu morro e os conventos acantonaram-se nas imediações dos núcleos urbanos recém-formados:

[Tomando como centro o Largo do Terreiro, a circunferência com um quilómetro de raio passaria por Miragaia (Rua de Sobre-o-Douro), pela Praça do Duque de Beja, abrangeria a Praça de Carlos Alberto, a Praça Nova e a antiga *Domus Municipalis*, a igreja de Santo Ildefonso, a Praça da Batalha, caindo no rio entre as duas pontes;

A circunferência de dois quilómetros de raio passaria pelo Bicalho, perto e por fora da Rua da Saudade, na transição da Avenida para a Rua da Boavista, no Alto da Lapa, no Monte dos Congregados, entre o Campo 24 de Agosto e a Igreja do Bonfim, envolveria o Cemitério Oriental, e caía no rio perto da Quinta da China;

A de três quilómetros partiria da Fábrica do Gás, tangente à Rua da Carcereira, ao Matadouro Vêlho, ao Monte do Covelo, envolveria a estação de Campanhã, afofando-se no Esteiro:

EXPANSÃO DA CIDADE DO PORTO



Escala 1:125,000

[Na planta de 1903 — A circunferência exterior é de 4 quilómetros de raio.]

A circunferência de um quilómetro de raio envolve o vèlho burgo do Pòrto, hoje todo apinhado de casas, por onde antigamente havia campos, hortas e laranjais;

A de dois a urbanização irradiada pelas vias de acesso, ainda hoje com manchas largas rurais;

A de três já uma *periferia rural* com tratos e núcleos urbanizados;

A de quatro abrange terras de Lordelo, de Ramalde, de Paranhos e de Campanhã, cheias de campos: — *aldeias rurais*.]

Não houve, na expansão do Pòrto, uma arrumação de centros da Cidade, nem grandes linhas directrizes, nem orientações axiais de crescimento com suas expansões de praças monumentais e de jardins, como em Paris, em Berlim, em Washington, em Madrid, em Barcelona, em Valência... e como se iniciou em Lisboa, e se pode prosseguir pela traça de Forestier, do architecto Cristino da Silva, ou outra.

O Pòrto é um agregado de aldeias, mais ou menos densamente povoadas, à volta da aldeia inicial de S. Nicolau. — Nem traça, nem metro de cidade. Até os únicos trechos com metro de cidade — antigamente a rua do Infante D. Henrique, e modernamente a Praça dos Aliados — estão engasgados na mesquinhez das vielas circunjacentes — sem nenhuma seqüência — e sem possibilidade de se tornarem em traços de orientação.

Se deixarmos o que se fêz, e repararmos para o que se vai fazendo, sentimos a mesma falta de destino e de directrizes — de programa de Cidade.

Como veio a estação de S. Bento, ficou-se na rua de Pinto Bessa desde a estação de Campanhã até à rua do Bonfim. Fêz-se a Avenida dos Combatentes; mas parou-se na rua de Costa Cabral... e para Leste a vista dos montes longínquos. Adorna-se a beira-mar quasi desde o Castelo da Foz até para o Norte do Castelo do Queijo, e acaba-se a Avenida do Marechal Gomes da Costa, isolada, dispersamente.

Creio que ainda não há uma traça geral da Cidade — um plano de adaptação do anacrónico e de delineamento do vindouro, não em simples esquisos desconexos e desordenados, mas em urdidura unitária, de acòrdo com as probabilidades de expansão

futura, tendo definida a sua prioridade de realização, bem como o seu enquadramento de vida financeira.

A Área da Futura Cidade do Pòrto A fatalidade das coisas e dos acontecimentos deve vencer a ignorância e a teimosia dos homens.

Vila Nova de Gaia, com os seus vinhos do Pòrto e o seu movimento comercial nos cais fronteiriços aos que vão da Ribeira até à Alfândega, é uma parte da vida económica do Pòrto; como Matosinhos e Leça da Palmeira, com o pòrto de Leixões, outra parte da Cidade do Pòrto, se a considerarmos como unidade económica.

Esta integração de elementos urbanos em unidade administrativa deve fazer-se sem demora.

Por isso o plano da Cidade do Pòrto deve compreender Gaia, Matosinhos e Leça; logo também Gondomar: seguindo-se a prática universal do plano da expansão urbana, adoptada em tantíssimas cidades de todo o mundo. Madrid, Barcelona, Paris, Berlim... Nova York... Bilbao, Valência, fizeram de há muito, ou há pouco tempo, o enquadramento urbano das povoações satélites, definindo zonas vastas de cidade.

É absolutamente necessário marcar bem as regras da coordenação administrativa e a ordem e o encadeamento das realizações urbanas, em acòrdo com as disponibilidades financeiras; definir a integração e a subordinação dos serviços, os quadros da gerência dos negócios urbanos, a orientação e o comando da Cidade.

Uma unidade urbana, pela integração dos elementos componentes.

O Pòrto Marítimo Douro - Leixões Na traça da Cidade do Pòrto o primeiro elemento a definir é o pòrto marítimo.

Leixões-comercial vai ser um facto. — Permanece a questão: É necessário o pòrto marítimo do Douro? No caso afirmativo, deve-se fazer o sincronismo de realização dos portos de Leixões e do Douro?

Parece que, enquanto houver acesso pela barra do Douro (e tal se dará sempre no futuro pelo simples jôgo dos elementos da natureza), entrarão navios comerciais no Douro. Isto é, Leixões não terá condições para derrotar absoluta e rapidamente o movimento marítimo para o rio Douro, em vista dos interesses muito grandes

ligados à alfândega do Douro de toda a gente comercial da Ribeira e do resto da Cidade do Pôrto.

Leixões-comercial dará um grande incremento à indústria e ao comércio à volta dos seus cais e armazéns; mas só eliminará o movimento marítimo para o Douro se mandarem fechar a foz do rio com penedos: o que é muito fácil.

Não sendo assim, dever-se-á preparar o pôrto marítimo do Douro para navios de 4.000 a 5.000 toneladas: acabando-se de quebrar e extrair as pedras e os restos pouco profundamente submersos dos penedos, já em parte desaparecidos, que ainda atravancam o leito do rio Douro junto à foz — Ponta do Dente, Lage de Aguião, Picão, Lage de Abra, Touro, Pedra do Meio, João Boy, Cruz de Ferro, Ferro, Lage, Burgo, Bornanceira, Maranhão, Arribadouros; e fazendo-se o resguardo rígido do Cabedelo, pelo Norte, para a entrada no Douro. Ao mesmo tempo preparando-se cais e o seu apetrechamento de guindastes e armazéns, desde a ponte D. Luís até Massarelos na margem direita, até à praia da Cruz na margem esquerda; mais um pequeno estaleiro em Gaia e outro no Pôrto. Na sua oportunidade a doca de abrigo para as ocasiões de cheia, na Aforada.

Isto corresponde a um terremoto desde o Bêco das Pannels até ao Bicalho. — Do lado de Gaia é muito mais fácil a solução dos cais, por haver muito espaço disponível para um arranjo bom de linhas férreas e de armazéns.

Então o desaparecimento completo das barcaças como cais e armazéns flutuantes.

O pôrto da navegação fluvial ficará conjugado com o pôrto marítimo do Douro, em ambas as margens, sendo expressamente destinado à navegação fluvial o trecho de cais desde da banda de cima da ponte D. Luís até à Praça da Ribeira.

Os Caminhos de Ferro do Pôrto

Para o relacionamento dos portos com os caminhos de ferro, temos de considerar os trabalhos realizados e em via de terminação: Leixões estará em breve ligado aos caminhos de ferro do país, de via larga e de via estreita, com serviço completo de passageiros e de mercadorias; o pôrto do Douro só está ligado com os caminhos de ferro de via larga pela Alfândega, na margem direita, e pelo ascensor de Gaia na margem esquerda, para serviço de mercadorias.

A ligação do pôrto do Douro na margem direita com o caminho de ferro de metro pode-se fazer do Ouro pela Vilarinha, para a Senhora da Hora: obtendo-se ao mesmo tempo a ligação dos dois portos — do Douro e de Leixões — pelo caminho de ferro de metro.

A ligação *directa* por caminhos de ferro de via larga e de via estreita de Leixões e do pôrto do Douro na margem direita, para o Sul do Douro, exige uma ponte nova no rio Douro, pela Arrábida.

O relêvo do terreno entre Coimbrões e Nevogilde, e o sulco do rio Douro entre escarpas altas tornam muito extensa a passagem ferroviária dos cais da margem direita para o Sul, pela ponte nova: percurso mais longo do que por Campanhã e Gaia. — Por isso fora de consideração prática.

A Estação Terminal do Pôrto Irá acentuar-se a tendência de expansão para Oeste da Cidade do Pôrto: e parece que se deve encaminhar para Ramalde na directriz geral Praça dos Aliados-Praça da Boavista-Leixões a linha axial futura da Cidade do Pôrto.

Por outro lado, está de há muito sem solução adoptável o problema da estação terminal das linhas férreas de via larga que afluem ao Pôrto — do Minho, do Douro e do «Norte»: — que ficasse em local cómodo para a Cidade, e em condições de razoável seguimento daquelas linhas.

Nessa estação deveria haver as convenientes instalações para G. V. e P. V., podendo porém as desta e as de triagem ficar noutro ponto, como é de uso nos grandes centros, e como impõem as estações existentes em via de acabamento.

Talvez uma solução praticável seja a do falecido engenheiro Costa Serrão: a estação terminal pelo Poente de Campo Alegre (ou na Avenida de Ramalde) ligando para o Minho e Douro pela Asperela e S. Gemil, para Leixões por Aldoar, e para o Sul com a linha da C. P. pela Arrábida e respectiva ponte sobre o Douro, a Chãs.

Das primeiras impressões do exame da planta da Cidade, parece que a ligação *directa* de Ermezinde-Campo Alegre-Arrábida-Coimbrões não será notavelmente mais longa que a de Ermezinde-Campanhã-Coimbrões; que a ligação Matosinhos-Campo-

-Alegre-Asperela-Ermezinde não será mais longa que a de Matosinhos-Araújo-S. Gemil-Ermezinde; e que a ligação de Matosinhos com a linha do «Norte», em Coimbrões, pela ponte da Arrábida, será relativamente curta.

Note-se também que a nova estação terminal em Campo Alegre ou em Ramalde viria a ficar relativamente central — o mais central que é possível — da Cidade do Pôrto no futuro, se houver em execução desde já um plano da Cidade.

Basta relembrar a história da longa e acidentada realização dos nossos caminhos de ferro relacionados com o Pôrto, e examinar o que se fez e o que se está a concluir nestes caminhos de ferro; e, por outro lado, relacionar o que vai haver já em obras feitas, com o que deveria haver por esta simples consideração da estação central do Pôrto futuro, e terminal das três grandes linhas Minho, Douro e «Norte», para se concluir que nem a linha de Cintura S. Gemil-Leixões, nem talvez a linha Contumil-S. Gemil tinham razão de existir; ficando a lição de que não se deve considerar cada problema urbano isoladamente, mas sim num plano inteiriço de cidade, com previsão do futuro.

Assim agora, ainda o caminho de ferro de Cintura não está construído para entrar em exploração, e já se prevê o mau emprego do seu capital e os embaraços que há-de trazer.

Seja qual fôr o destino da estação terminal do Pôrto, há-de ser necessário prolongar-se o caminho de ferro da Alfândega do Pôrto pelos cais da margem direita do Douro até ao Ouro; ligar por melhor ascensor Gaia com os futuros cais da margem esquerda do Douro; melhorar as estações de S. Bento, Campanhã e Contumil; fazer boa estação em Leixões; e fazer as duplicações de linhas necessárias, boa sinalização e encravamento onde preciso, em trabalhos meditados e metódicamente realizados (v. Relatório da Comissão especial, publicado no *Diário do Governo*, 2.^a série de 30 de Setembro de 1931).

Também me parece digno de estudo este alvitre da estação terminal e das respectivas ligações, no plano da Cidade do Pôrto. Mas o estudo não valerá nada, se não houver o resguardo de terrenos para a sua realização futura.

A ligação da linha de metro da Vilarinha para o Sul do Douro, pela ponte nova da Arrábida, apresenta-se-me nebulosa, por pouco favorável, no enquadramento económico, a vinda dos cami-

nhos de ferro de metro de Espinho a Leixões, estando em obras o pôrto de Aveiro. [Não se deduza, porém, que este pôrto e o de Viana do Castelo virão a perturbar grandemente a influência económica do Pôrto, mesmo que não haja plano de cidade].

A Interligação por Caminho de Ferro dos Portos do Douro e Leixões Também a ligação dos cais do Douro da margem direita com Leixões por caminho de ferro de metro, pela Vilarinha, exige criteriosa ponderação. — Inviável a dos cais da margem esquerda; como provavelmente injustificável a interligação Douro-Leixões por caminho de ferro de via larga.

Entre os dois portos — Leixões e do Douro — não haverá grande tráfego, porque só em casos de cheia ou de carregamentos especiais valerá a pena sobrecarregar o transporte das mercadorias com trasbordos e deslocações por terra. Então o transporte pela «Carris» ou por estrada bastará; não valendo a pena instalar, só por isso, o caminho de ferro.

O problema, porém, precisa de ser considerado sobretudo para a ligação dos caminhos de ferro de metro ao Norte do Douro com os cais do Douro na margem direita: investigando-se se terá justificação trazer o caminho de ferro da Vilarinha ao Ouro, para se obter o completo relacionamento, pela Senhora da Hora, daqueles caminhos de ferro com o pôrto marítimo e fluvial do Douro.

O Canal Leça-Douro O canal do rio Leça ao rio Douro, fácil de trazer de Matosinhos até à Avenida da Boavista, encontra tais dificuldades para o Sul, que não parece prudente a sua consideração.

As Linhas Axiais de Expansão do Pôrto Referi, há pouco, que a Cidade deve continuar a expandir-se francamente na direcção do Poente. De facto, o caminho de ferro directo Norte-Sul e a estação de Campanhã não impuseram, nem podiam ter imposto, pelas más circunstâncias topográficas das terras orientais do Campo do Cirne, a direcção para Leste: o centro de gravidade comercial caminhava do Sul para o Norte, da Bôlsa para a Praça da Liberdade, pela rua de Mousinho da Silveira, e a residência seguia para o Poente, pela Avenida da Boavista, ainda

antes de estabelecida a estação de S. Bento que consolidou estas tendências de directrizes.

Parece absurdo prever-se toda a traça da futura cidade do Pôrto só concêntrica ao pôrto de Leixões, daqui a um século; seria preciso desprezar os valores tão grandes, secularmente amealhados, do Pôrto actual; e dar aos terrenos em tórno de Leixões caracteres excepcionais de habitabilidade e de favor para as actividades económica e administrativa, que não tem. Leixões não passará de um pôrto marítimo artificial com valor tanto menor, em relação ao pôrto do Douro, quanto menor fôr a emigração e quanto melhor fôr o arranjo de transportes que se der aos vários centros industriais do Pôrto em relação aos portos e aos caminhos de ferro. — Pena foi que a bitola da «Carris» não tivesse sido de metro.

Entendo que a Avenida da Boavista, mais a sua derivação Avenida do Marechal Gomes da Costa, não são, nem podem vir a ser as linhas axiais de trânsito entre os centros primários do Pôrto que são e devem continuar a ser a Praça dos Aliados com as ruas principais de comércio de em tórno, o pôrto de Leixões e o pôrto do Douro. — Então aquelas avenidas devem continuar a ser de acesso das actuais áreas de residência que são a Foz e toda a fita urbanizada desde a Praça Mousinho de Albuquerque até ao Poente do Pinheiro Manso, na direcção do Castelo do Queijo.

Também a baptizada Avenida dos Aliados não pode dar, em continuação para o Norte, a linha axial primária da Cidade, por não haver para acolá nenhum motivo económico preponderante de atracção.

E nem se pode pensar que a beira-Douro e o seu prolongamento novo Ouro-Leixões possam oferecer a futura faixa central da Cidade, embora a avenida Ouro-Leixões, tangente à Foz, deva vir a ser de grande valia de inter-urbanização.

A linha axial primária da expansão da Cidade do Pôrto parece-me que deve ir da antiga Rotunda da Boavista a Leixões.

Quási sem palavras explicativas vou arrumar a meu gosto a Cidade do Pôrto:

Os Centros primários do Pôrto *Centro Municipal:* — No cimo da Praça dos Aliados a *Domus Municipalis*, já que lá vai surgindo; e ao Poente dela, abaixo dos Fenianos, o edifício dos Serviços Municipais Gás e Electricidade e dos

Serviços Municipalizados Águas e Saneamento; do lado oposto a central do caminho de ferro de metro «Norte»;

Centro Universitário: — Entre a Praça de Carlos Alberto e a Relação; da igreja dos Clérigos ao Hospital de Santo António: ao lado da Universidade, pelo Poente, constrói-se um edifício onde agora está um casario fraco; entre a Travessa de Sá de Noronha e a actual Praça da Universidade, um outro edifício universitário ou administrativo.

Transforma-se o Hospital de Santo António em Tribunal (o Hospital irá para N. E. da Cidade).

Retira-se o quartel da Guarda Republicana.

O Conservatório de Música perto do sítio actual.

Com as novas ruas, e as praças e os jardins retocados, o conjunto ficará harmonioso, talvez.

Mercados: — Tira-se o do Anjo, fazendo-se um espaço livre, e alargando-se as ruas das Carmelitas e de S. Felipe de Nery; faz-se um mercado novo muito maior para todos os géneros na Praça do Peixe; outro ao pé da Praça da Ribeira; outro na Foz, pelas imediações do Castelo, e não longe do povoado como se propôs. A seu tempo, outro na Boavista.

Os Acessos Os actuais acessos do Pôrto são todos acanhados e da Cidade não raro acidentados de inclinação;

Do Sul, pelo tabuleiro inferior da Ponte D. Luís, logo a Ribeira com as barracas na calçada e a aspereza da Rua de S. João; de Gondomar pela rua do Freixo, íngreme; de Penafiel pela rua de S. Roque da Lameira, estreita e tortuosa; de Guimarães por Costa Cabral e Santa Catarina, pejada de trânsito; de Braga pela rua do Ameal à rua estreitíssima dos Mártires da Liberdade; de Viana do Castelo à rua de Cedofeita, acanhadíssima; da Senhora da Hora, por cangostas e vielas, à rua 5 de Outubro; a marginal da Foz estreita e insuficiente.

A Avenida da Boavista não é propriamente um acesso da Cidade.

O trânsito converge, dos acessos, à antiga Praça Nova pela rua dos Clérigos, pela rua do Almada, pela de 31 de Janeiro e pela rua Mousinho da Silveira.

Não há possibilidade de alargamento económico das ruas de acesso da Cidade do Pôrto. — Só soluções semelhantes à que deu a rua Mousinho da Silveira em relação à rua das Flores.

Na planta anexa representei os novos acessos da Cidade:
De Valbom e Gondomar, subindo da marginal de Campanhã, às Fontainhas para atingir principalmente a rua Alexandre Herculano, com linda vista sobre o Douro;

De *Penafiel* à Avenida Camilo e ao Campo 24 de Agosto, donde a irradiação sobre a Cidade;

De *Guimarães* à Trindade, ao cimo da Praça dos Aliados;

De *Braga* à Praça da Universidade; ou à Trindade, pela rua de Camões prolongada até à da Constituição;

De *Viana* à Praça da Universidade, pelo Ocidente;

Da *Senhora da Hora* à Praça Mousinho de Albuquerque;

Do *Sul*, pelo tabuleiro superior da Ponte D. Luís, à Praça Almeida Garrett.

Os novos acessos da Praça dos Aliados completam o melhoramento do alcance do centro comercial da Cidade, descongestionando a rua dos Clérigos e a de 31 de Janeiro.

Duas estradas, ou ruas marginais do rio Douro — de Campanhã à Foz, do Azeiteiro à Aforada — em desfogo de trânsito.

Da Alfândega do Porto e Miragaia uma rua a dar ligação com os Clérigos, pela base das Virtudes e pela Vitória, oferecerá novo relacionamento, além dos actuais pelas ruas de Mousinho da Silveira e de D. Pedro V, do porto do Douro com a Cidade. Ao passo que a avenida da Praça Mousinho de Albuquerque a Leixões assegurará a ligação directa por estrada deste porto com toda a Cidade comercial de agora.

As Ruas da Circulação concêntrica — Completamos o sistema das ruas principais com as primárias da circulação concêntrica:

Prolongamento da rua Gonçalo Cristóvão, da Praça da República para Oeste a Lordelo e à Arrábida, podendo constituir o acesso da ponte nova;

Prolongamento da rua da Constituição, em recta até à Praça de Ramalde;

Prolongamento da Avenida dos Combatentes, por Francos, até à Avenida da Boavista.

Os embaraços actuais do trânsito transversal ficam eliminados por estes prolongamentos e por outras ruas transversais novas que vão indicadas em traça geral.

A Interligação dos Núcleos urbanos periféricos — E fizemos a interligação de alguns núcleos urbanos actualmente periféricos:

Deixando Campanhã, tão congestionada de relêvo e tão embaraçada de vielas e cangostas, na carta vai indicada a ligação de Paranhos para a Avenida dos Combatentes prolongada, e para a estrada da Circunvalação, bem como para o centro da Cidade, pelo prolongamento da rua de S. Braz;

Ramalde tem delineadas o conjunto das ruas que a ligam a Lordelo e a Paranhos;

Aldoar, Nevogilde e Lordelo ficam interligadas e de acessos fáceis para Leste e para o Poente;

A Foz, Matosinhos e Senhora da Hora com as interligações essenciais.

A partilha dos grandes talhões oferecerá novas ruas de relacionamento dos núcleos urbanos periféricos, entre si e com toda a Cidade.

Temos assim em esquisso um plano das ruas principais que devem facultar a circulação das pessoas e das coisas com rapidez e com segurança, confortável e economicamente na cidade futura.

Seja-me permitido notar que quasi todas estas ruas novas, desde a curtíssima ligação de Nevogilde com a Avenida da Boavista, até à «super-highway» de Ramalde, vão através do Porto desconhecido — campos, pinheirais, pedreiras, dunas — que a maior parte da gente que vive no Porto jamais viu, e que eu, valha a verdade, também não tinha visto nunca, antes de agora percorrer metódicamente a Cidade com as botas, como preâmbulo de a riscar com o lápis.

Cheguei à conclusão de que no terreno da futura Cidade do Porto, de Gaia a Infesta, de Gondomar a Leça da Palmeira, há uma grande variedade de relêvo e de aspectos que permitem traçar uma cidade não só cheia de perspectivas diversas, mas também de típica individualidade. — Metade do Porto está ainda por descobrir: é mistério para a gente do Porto.

Cada cidade, como as pessoas, tem a sua individualidade na traça do conjunto das ruas principais. Comparando este esquisso do Porto com o sistema de ruas de trânsito primário das duas dúzias de cidades europeias que conheço, encontro semelhança com Barcelona e com Valência.

Para a ordenação e arranjo geral da Cidade ainda falta muito: marcar as áreas de residência ou habitação, os jardins, os parques, os campos de jogos, o campo de aviação; definir as reservas para a indústria e para os bairros operários; esboçar a traça geral de cada núcleo urbano—Campanhã, Paranhos... por todo o contorno da Cidade de agora, até à Foz.

Depois enquadrar Matosinhos, Leça da Palmeira, Senhora da Hora, Infesta... Gondomar, Vila Nova de Gaia no agregado Cidade do Pôrto, e riscar, em metro da cidade futura, o arranjo de cada um destes elementos correlacionados em conjunto.

Por fim considerar o plano regional de urbanização: até Póvoa de Varzim, até Santo Tirso, Valongo e Espinho, pelo menos.

Delineado tudo, voltar à antiga cidade, da Sé a Miragaia, e projectar a sua adaptação à vida actual e futura.

No fim teríamos os elementos principais para se começar — e só então — a tarefa que vulgarmente é considerada como a planta da cidade — a urbanização: passar à carta *actualizada* da Cidade, em ponderado ajustamento e prudente flexibilidade, todo o esboço. Depois fazer o parcelamento dos grandes talhões; definir os quarteirões; arranjar todos os trabalhos da Cidade em termos de realização em obras; e marcar a prioridade e a coordenação das obras.

Simultaneamente definir os recursos financeiros das entidades que actuam na edificação da Cidade: coordená-los com as fases sucessivas da realização das obras.

E por fim pôr em marcha a 1.ª fase da realização do Plano da Cidade do Pôrto — tendo feito previamente a sua organização administrativa.

Umas nótulas sumárias, acêrca de alguns destes trabalhos.

Áreas de Habitação A dispersão completa das áreas de residência acompanhou o caos individualista da Cidade.

No entretanto acentuou-se a preferência por alguns pontos da cidade: Antas, Avenida da Boavista, Campo Alegre, Foz. — Evidente a necessidade de preparar sem demora todo o plano de ruas, praças e jardins relacionado com aqueles e outros locais preferíveis de habitação.

Assim, é pena que não se tivesse preparado e executado os

planos de ruas, e a definição dos talhões em torno da Avenida dos Combatentes, no Campo Alegre, na Foz e em muitos outros sítios, para se ter evitado a construção de casas onde nunca deviam ter ficado. Hoje é quasi impossível o prolongamento de algumas ruas, por não se ter previsto tal quando se deixou construir prédios nos últimos vinte anos. E por esta forma se vai dificultando o plano da Cidade.

Jardins e Parques Alguns retoques nos jardins já ficam assinalados no plano geral das ruas que esbocei. Mas falta todo o plano de jardins e de parques — que são tão necessários na vida urbana como os elementos de trabalho — para todas as camadas de gente e para todas as idades.

É um capítulo importantíssimo do plano da Cidade: um capítulo revolucionário, porque o Pôrto não tem os jardins nem os parques nos seus hábitos de descanso nem de exercício.

Em muitas cidades da Europa e da América este problema tomou grande importância, e custa muito a ser resolvido agora, por não ter sido na devida ocasião.

Tendo o Pôrto tanta área em campos e pinheirais, não será difícil reservar terreno para os jardins e os parques futuros.

Na linha axial Praça Mousinho de Albuquerque-Leixões, e na Avenida Ouro-Leixões, bem como ao Noroeste junto da estrada da Circumvalação, é indispensável planejar jardins e parques. No contorno pelo Norte, da mesma forma.

Um parque ideal na beira-rio obtém-se no Areinho, relacionado por uma estrada marginal com o tabuleiro inferior da Ponte D. Luís.

Não sei se já notaram que a gente do Pôrto não goza o rio Douro que é bonito, a todas as horas, entre Campanhã e o Castelo da Foz. Pois este parque muito grande do Areinho (um encanto no verão, com banhos no rio), e o pequeno jardim que se pode talhar no Ouro, completarão a vista do rio que as desafogadas ruas novas marginais de Campanhã à Foz e do Areinho à Aforada, como as ruas de encosta, com seus miradouros e varandas, podem proporcionar.

O Pôrto de hoje tem somente umas amostras de jardins; e não tem nenhum parque. O Parque do Palácio de Cristal, o monte do Covelo e a mata da Prelada são particulares.

Não sendo uma cidade política (como Madrid de grandes parques, ou Berlim, ou Washington) nem uma cidade universitária (como Hidelberg — Coimbra do Mondego não se parece com Hidelberg do Neckar), e sendo desde o princípio aldeã, não se pode esperar da sua individualidade grandes parques e jardins e larguíssimas avenidas arborizadas. Mas precisa de ter jardins e parques: e não faltam sítios adequados e livres na Cidade para isso.

Miradouros e Varandas A acidentação do terreno do Pôrto proporciona alguns pontos de miradouro, e varandas de linda vista: o Alto da Lapa (o Talefe), o monte dos Congregados, a Bateria da Vitória, a varanda da Sé, etc.. Sítios a desobstruir e a reservar, com acessos fáceis e contornos embelezados.

As Praias O Pôrto já tem a sua praia da Foz.

Ao Norte as praias de Matosinhos e de Leça da Palmeira.

Necessário ligar bem tôdas estas praias, no plano da cidade futura.

Campos de Jogos Há no Pôrto vários campos de futebol. Mas não há um campo de jogos em geral, espaçoso, proporcionado à Cidade. Talvez um bom lugar para êle seja pelo Sul da Avenida Marechal Gomes da Costa, no plano para o Poente da rua de Serralves.

Preciso também resolver-se os campos de jogos das escolas, e os jardins correspondentes. De solução urgente, imediata: o que há é uma miséria.

De tudo o que se tem feito de mau no Pôrto, a localização da maior parte das escolas mal podia ter sido pior. E já é quasi impossível dar remédio aos vícios iniciais.

Campos de Aviação Tem sido muito falado o campo de aviação.

Não nos embrenhemos no caso. Referimos apenas que o campo de aviação deve ficar tão perto quanto possível do centro da Cidade: algumas centenas de campos de aviação modernos estão em média dentro de quatro quilómetros e meio do centro urbano; outros a seiscientos metros; alguns a

vinde quilómetros, e mais — pela dificuldade de obter espaço livre no centro da cidade. Alguns por isto se tem abandonado.

Não deve ficar a mais de vinte minutos do centro da cidade por automóvel, e do pôrto de mar ou fluvial — por estradas boas: para bem por linda avenida. E perto das estações de caminho de ferro.

O tamanho do campo de aviação é definido pelos aviões que o hão-de utilizar. Actualmente os aviões pesados levantam vôo em 600 metros horizontais, em pequena altitude; mas requerem maior espaço para as eventualidades do motor. Há aviões que exigem 1.100 metros para levantar vôo. — Muitos feitios e formas de campos de aviação se têm usado.

Tirando a militar, parece que a aviação comercial tende a decair das primeiras perspectivas. Sem apoio político, poucas carreiras poderão viver: tais se afiguram as do Pôrto.

Podemos aceitar o campo de aviação na Senhora da Hora: perto do centro da Cidade, perto de Leixões e perto das estações de caminho de ferro; embora fôsse ideal obter ainda distâncias menores. Não perturbará muito os lugares de residência.

A topografia do Pôrto não se presta bem para campos de aviação.

Na Foz do Douro, abaixo da Arrábida, os hidro-aviões têm pousado. — Necessário prever desembarcadouro e as instalações anexas — se valer a pena.

Reservas para a Indústria No plano da Cidade prever os terrenos provavelmente necessários para a indústria, quer relacionados com o pôrto de Leixões, quer com os outros elementos que condicionam a localização das fábricas.

Bairros Operários Com a vida fabril e o arranjo geral da Cidade, relacionar os bairros operários.

É um problema conexo com as ilhas.

À dispersão das fábricas, corresponde a dispersão das ilhas. Notando-se, porém, que nas ilhas vive gente de todos os misteres do Pôrto, e não apenas operárias das fábricas.

A ilha é o arranjo local característico das habitações da gente menos abastada da Cidade — de Campanhã à Foz; de toda a beira-

-rio a quasi toda a estrada da Circunvalação. Invade Matosinhos e Gaia. Alastra-se na periferia do Pôrto.

Dos próprios motivos por que perdura se infere que há de ser difficil eliminá-la.

Só pelos bairros populares em condições normais e pelo arrasamento obrigatório das ilhas se poderá corrigir, como urge, a habitação de uma grande parte da gente do Pôrto. E não deixar construir mais nenhuma.

É o trabalho social mais necessário de todos.

Balneários; Instalar balneários pela Cidade; e acostumar a gente **Lavadouros** a tomar banho.

Igualmente necessário resolver o problema dos lavadouros públicos e da lavagem da roupa.

O estudo das lavandarias de uso colectivo... Um problema de grande valia para a hygiene da Cidade este de lavar a roupa.

Os Núcleos urbanos periféricos Cada um dos núcleos urbanos Campanhã, Paranhos, Infesta, Ramalde, Lordelo, Nevogilde, Aldoar, Senhora da Hora, Matosinhos, Leça de Palmeira, Foz, Vila Nova de Gaia constitue um problema de delineamento geral e de correlação urbana a resolver, no conjunto do Plano da Cidade do Pôrto.

Definir a função de cada um destes núcleos, o seu relacionamento reciproco, a sua integração na Cidade futura.

Urgente fazer-se este plano ao menos na traça geral, para as reservas necessárias de terrenos, não se continuando com a estreiteza e o acanhamento de vistas e a desconexação, que tanto embaraçarão no futuro, como embaraçados por toda a parte e com a maioria das coisas feitas andamos agora.

Tentei colher elementos para ao menos esboçar directrizes na planta geral. Não os obtive.

Não deixemos, porém, de fazer uma observação muito importante: de todas as manchas urbanas, a de traça mais urgente é Matosinhos, justamente pelo pôrto de Leixões que vai adiantar-se em obras. O que está planeado à volta da bacia não basta; é indispensável fazer-se já o plano de Matosinhos e de Leça de Palmeira à volta de Leixões, mas por muito mais longe, e em relacionamento com a Cidade do Pôrto actual. Ver-se-á então que a área agora

reservada é estreita e exígua; e que os acessos, as ruas, o espaço das linhas férreas e dos armazéns, os talhões e os quarteirões até hoje marcados não se conformam com o que deve ser no conjunto da Cidade futura.

Plano Regional de Urbanização Levando mais longe a previsão da Cidade do Pôrto, dever-se-á estudar também um plano regional de urbanização, pela fatalidade da influencia da hegemonia do Pôrto nas vilas e cidades limítrofes, especialmente Espinho, Gondomar, Valongo, Maia, Santo Tirso, Vila do Conde e Póvoa do Varzim, esparsas num terreno tão densamente povoado. — Um raio de 30 quilómetros é considerado hoje no plano de urbanização regional das pequenas metrópoles.

Estradas ou troços de estradas melhores (como de Leixões a Vila do Conde e a Santo Tirso); coordenação dos lugares de recreio e habitação; encadeamento das actividades das povoações satélites; estradas novas como a da beira-mar, da Boa-Nova a Vila do Conde (tão querida do falecido Dr. Afonso Cordeiro), e a da beira-mar ao Sul do Douro, para a coordenação da vida litoral, mal esboçada ao Sul, e desconexa ao Norte da foz do Douro.

Fique em singelo enunciado toda esta laboriosa tarefa da traça geral através de terrenos rurais ou ainda só esparsamente urbanizados.

Reforma da Parte antiga da Cidade Falta considerar a parte central da Cidade do Pôrto, onde por séculos se adensou a população e o casario — da Sé, pela Vitória, a Miragaia.

Como em tantíssimas outras cidades da Península, a parte antiga do Pôrto quasi toda não se pode adaptar à vida actual e futura sem um completo arrasamento. Também, tirando as igrejas e algum raro edificio respeitável, tudo é sem valor histórico ou artístico. Pode ser que venham a aparecer os restos da cidade...

Alguns ante-projectos se têm delineado da remodelação da Cidade antiga, antes e depois de Parker. Perdoem-me os seus autores não os descrever. Por curiosidade, apresento também um esquisso à volta do acesso da Ponte à Praça dos Aliados, e da reforma da Ribeira até Miragaia. Não seja considerado além de uma traça geral, cheia de interrogações.

Uma grande varanda da Cidade na Sé; em baixo os Grilos; se pudesse, arrasava o Aljube, deixando-lhe apenas o que perto tem de arte: a avenida da Praça Almeida Garrett directa à Sé, e torneando para a rua Saraiva de Carvalho e para o tabuleiro superior da Ponte D. Luís; e novas ruas no morro da Sé.

No desenho vê-se também um esquisso do novo centro universitário entre a Praça de Carlos Alberto e a Relação; bem como a traça geral da reforma entre o Jardim de S. Lázaro e o do Duque de Beja. — Mas é apenas um esbôço de reforma parcial.

Quão longe estamos ainda do plano geral da Cidade! — Não tenho elementos topográficos para avançar mais nesta tarefa.

Fica então sem um só traço definitivo da minha parte, tôda a planta da Cidade, apesar de tantas horas de exame do terreno e de coordenação de elementos topográficos.

Nada fica também do parcelamento dos grandes talhões, da definição dos quarteirões, e do plano zonal do Pôrto. — E tudo isto é preciso fazer-se, ainda como preliminares da planta da Cidade do Pôrto de amanhã.

Devo registar uma observação ao que se vai fazendo neste assunto: parece que não há nenhuma conveniência em manter a prática de apôr fachadas novas em casas estreitíssimas de fachada, mantidas independentes, como estão a fazer na antiga Praça da Liberdade por onde era o Restaurante Rainha: os prédios ficam inadaptados à vida actual e futura do centro da Cidade. Costuma-se fazer a junção das casas contíguas, de várias fachadas, num só prédio; por vezes um quarteirão inteiro num só prédio.

Por aquela forma acontece também que por detrás de fachadas novas, aceadas, com arte boa ou sem arte nenhuma, continuam a ficar compartimentos sem condições higiénicas, depósitos de imundície nos pátios misérrimos, traseiras de casas sem ar, nem luz, nem aceio nenhum. E assim não está bem.

IV — COMO SE PODERÁ ELABORAR O PLANO DA CIDADE DO PÔRTO

1.º — O PROJECTO DAS OBRAS

Poucas cidades do mundo moderno nasceram com uma traça geral prévia: Washington, Canberra...

Em regra é um homem excepcional que surge na cidade já velha, e faz-lhe a reforma, mais ou menos extensa, para a cidade do seu tempo e de algumas décadas futuras: Rosa Araújo transformando o Passeio Público de Lisboa na Avenida da Liberdade, El Primer Marquês de Campo dando a primeira traça da reforma de Valência, o Barão de Haussman e Deschamps executando o centro de Paris... Elísio de Melo arrasando tudo da Praça Nova até à igreja da Trindade. E o Marquês de Pombal depois do terremoto de 1755.

Foi o homem anómalo, na grande regra, que fêz a anomalia na cidade. Até a seguir aos grandes arrasamentos catastróficos: ardeu uma parte de Londres em 1666, mas não foi realizado depois o plano admirável de Sir Christopher Wren... porque faltou o *Homem*.

Ainda nos tempos de agora, até nos países com opinião pública criada nestes problemas da cidade, é sempre pelo aparecimento do homem excepcional que se resolve os grandes problemas da reforma das cidades. Da reforma das cidades e de tudo o mais.

Estes problemas de *Municipal Government* não figuram nas tarefas das nossas escolas de política, como por exemplo na Universidade de Harvard. Daqui, das universidades portuguesas, não sei esperar a campanha do plano das vilas e cidades de Portugal.

Tem sido norma em Portugal chamar-se um estrangeiro para a traça *sòmente* de uma parte da cidade: assim se fêz no Pôrto

com Barry Parker para a Praça dos Aliados e a Avenida da Ponte; e ultimamente em Lisboa com Forestier para o Parque Eduardo VII. Assim se tem feito em algumas cidades do mundo (por exemplo em Rheims e Soissons com o trabalho do architecto americano George Burdett Ford), pelo aforismo de que «ninguém é profeta na sua terra».

Este processo de planos parcelares não pode dar um Plano da Cidade do Porto, como facilmente se deduz do exame da questão e do resultado dos trabalhos de Parker, bem como do concurso da chamada urbanização da Foz que a Câmara do Porto abriu em 1930.

O processo adoptado pela Câmara do Porto em 1928, do concurso do plano geral da Cidade do Porto, também não parece proficuo no futuro, como já não foi no passado, porque não é fácil estabelecer-se-lhe condições de êxito.

Há em Portugal a noção crónica de que todos os estudos mais difíceis, de maior responsabilidade e mais especializados e laboriosos, devem ser realizados em comissão gratuita, como esta de que me estou desempenhando.— Isto é um erro. Estes trabalhos devem ser pagos em todo o mundo. Também não sendo pagos, nunca são feitos bem e a horas.

Por isso eu julgo que o processo da *comissão* para fazer *grátis* o plano da Cidade do Porto, há de ser o que já mostrou que é: uma ilusão.

Não raro se tem adoptado nos últimos anos, em que o plano das cidades preocupa os governos municipais como problema fundamental de toda a vida urbana, buscar-se o juízo imparcial de um perito de terra distante, ou de país estrangeiro, para fazer a traça geral da cidade, e para a inspiração e a orientação das autoridades e dos colaboradores locais. Então estabelece-se um dos seus cooperadores na cidade a planear, até que esteja concluído o projecto; e o orientador do trabalho faz as visitas ocasionais necessárias.

Na escolha do perito está a dificuldade. Há sobretudo sempre uma questão particular que muitas vezes o estrangeiro à cidade não apreende bem: a individualidade da cidade, a sua forma típica e a sua vida própria no contorno natural em que surgiu e se alastrou.—Lendo-se o *Report of Oporto*, de Barry Parker (1916), fica-se horrorizado com a bota inglesa que elle queria calçar-nos na Praça Nova.

«Os destinos do programa do plano da cidade estão nas mãos dos funcionários ou das comissões devidamente designadas para aquele fim. É indispensável que haja uma comissão permanente, imparcial e altamente respeitada, que tenha a responsabilidade e o plano da cidade. Esta comissão não recebe nenhuma remuneração, mas contrata um grupo de assistentes e recebe os conselhos de peritos consultados. É costume criar comissões de nove membros, incluindo três *ex officio* representantes do Governo da Cidade.

«A comissão tem de adoptar regras de gerência, de manter a sua escrituração, e de eleger o seu presidente entre os seus vogais, e tomará os empregados necessários para executar a sua tarefa.

«A obrigação principal da comissão é *to make and adopt a master plan for the physical development of the municipality or for those outside areas that are important to the life of the city*. A comissão deve, à medida que o tempo passa, ter o direito de tornar a estudar, emendar, estender e adicionar aos planos elaborados.

«A construção das ruas, dos parques, dos edificios públicos e de outras obras públicas deve esperar pela autorização da comissão. Além disso a comissão deve ter a autorização e os dinheiros necessários para a publicidade, e para usar outros meios de natureza educativa que levantem o interesse público pelo seu trabalho». É do livro de Karl B. Lohmann, *Principles of City Planning*, a pág. 349.

Creio ter referido os processos principais a que se poderá recorrer para a elaboração do Plano da Cidade do Porto, quanto às obras.

O plano de uma cidade de 100.000 habitantes (o Porto tem superfície desmarcada para os seus 225.000 habitantes, o que encaixa a tarefa) custa de 10.000 a 25.000 dolars, conforme a extensão a que vai o estudo. (*Ibid.* pág. 68). Seriam agora 305 a 762 contos. Uma bagatela de antes da guerra de 1914-1918: uns 10 a 25 contos dêsse tempo.

«Qualquer que seja o custo do plano da cidade (do Porto), elle é pequeno comparado com o seu valor expresso na eficiência e na felicidade que colherá a população por ter antecedido a sua evolução futura dentro dum plano inteligentemente concebido». Note-se bem que o plano da cidade tem uma importância colossal, porque d'elle fica a depender a orientação do crescimento da cidade

por meio século ou mais, com todos os interesses urbanos a elle ligados; é de grande responsabilidade; requer o estudo mais interpretativo, mais competente e mais profundo que se lhe possa dar. (*Ibd.*)

Platão, na *República*, prega insistentemente, pela boca de Sócrates, que cada um da sua ordem deve ficar no seu officio: parece acertado chamar-se uma pessoa competente para o Plano da Cidade do Pôrto.

Seja como fôr, dêsse plano há-de-se definir as fases de realização: o conjunto de obras a efectivar em sincronismo por cada vez; a ordem de sequência de cada conjunto de obras.

E surgirá a Cidade do Pôrto de amanhã: mais higiénica, mais cómoda, mais bela e mais humana que a de agora.

2.º — O PLANO FINANCEIRO

Necessário estudar-se o plano financeiro para a realização do plano das obras, tomando-se como elementos basilares os recursos financeiros actuaes, e os prováveis no futuro, das entidades realizadoras, especialmente os do Município do Pôrto e os dos municípios a integrar, bem como os do Estado na parte respectiva.

Tal trabalho não se limita ao simples jôgo de números da partilha das receitas municipais, e à consignação de verbas no Orçamento do Estado, na costumada praxe burocrática. Está sujeito às regras dos planos económicos e sociais por períodos definidos de realização, que ultimamente tem preocupado os economistas.

Então, em acôrdo com o escalonamento das obras, será organizada a série de emissões.

Todo o plano da Cidade, no conjunto metódico das obras e das respectivas operações financeiras, deve enquadrar-se, como disse, no plano económico-político da nação: este deve ser bem ajustado à vida portuguesa.

V — COMO SE PODERÁ REALIZAR AS OBRAS DO PLANO DA CIDADE DO PÓRTO

Definidas as fases da realização do Plano da Cidade do Pôrto, passa-se ao projecto das obras da primeira fase, e à obtenção dos recursos financeiros correspondentes.

Na realização da Cidade do Pôrto, além das obras notáveis e muito importantes da água, do saneamento e do matadouro que vem sendo feitas nas últimas três décadas, os trabalhos do Município tem atendido sobretudo à pavimentação e ao embelezamento das ruas, praças, jardins e beira-mar, e à abertura da Praça dos Aliados e das avenidas dos Combatentes e do Marechal Gomes da Costa; os trabalhos do Estado a alguns edificios públicos, ao caminho de ferro de Cintura, e agora às obras de Leixões.

Uma cidade é um conjunto complexo que é preciso realizar coordenada e sincronamente nas suas partes constituintes, pelo Estado, pelo Município, pelas empresas e pelos cidadãos.

Para não vos cansar mais, imagino, sem quaisquer justificações, que na primeira fase do Plano da Cidade do Pôrto era necessário:

Trabalhos do Município:

Abertura das ruas de acesso à Praça dos Aliados — para a rua de Passos Manuel (do teatro Rivoli), e para a Praça Guilherme Gomes Fernandes;

Alargamento à volta da igreja da Trindade, e da parte da rua de Camões até à de Gonçalo Cristóvão;

Domus municipalis e edificio para os Serviços Municipais Gás e Electricidade e Municipalizados Águas e Saneamento;

Avenidas Ouro-Matosinhos e Boavista-Leixões; ruas em Matosinhos, em Gaia e no Pôrto em relação com os portos;

Casas populares em diversos pontos da Cidade; correlativa demolição de ilhas; bairros do pessoal do Município;

Trabalhos do Estado:

Além das obras em andamento,

Desobstrução e aprofundamento da barra e da foz do rio Douro; paredão do Cabedelo, primeiras obras do porto do Douro, desde a ponte D. Luís até ao Cais das Pedras, na margem direita, e até à Praia da Cruz na esquerda;

Trabalhos das Empresas:

Estação central do caminho de ferro de metro «Norte»;

Bairros operários relacionados com as fábricas.

Pode-se considerar qualquer outro conjunto de obras do Município, do Estado e das Empresas.

Os cidadãos continuarão a fazer casas, fábricas, teatros, hotéis, etc., na reedificação e edificação da Cidade.

Dum modo geral as obras e serviços dos Municípios dividem-se em duas categorias: os que não dão proventos; os que dão, chegando alguns destes a ser de gerência auto-suficiente. Estes últimos serviços tem um financiamento especial.

O lema que governa a gerência dos serviços auto-suficientes é: a soma dos preços das mercadorias vendidas, deve ser, pelo menos, igual à soma dos custos, contando estes com todas as suas parcelas, incluindo as dos encargos do capital. — Não sendo assim, há *deficit* de gerência; e ter-se-á de cobrir este *deficit* com inoportunos preços mais caros, ou com empréstimos, não raro continuando-se a criar novos *deficits*.

Para todos busca-se o dinheiro nos impostos e nos empréstimos. Podia-se também ir buscar uma parte às expropriações; outra a lucros de gerência industrial e comercial, como se tem feito.

Para a realização oportuna dum plano de cidade como a do Pôrto, não bastam os recursos ordinários, anuais dos orçamentos municipais. Este processo é tardigrado.

Deve-se, como disse, fazer um programa financeiro para satis-

fazer as obras a executar, segundo a sua urgência, em um período de um ou dois lustros; e ir-se aprovando a execução das obras previstas conforme a sua conveniência, em todas as partes orgânicas da Cidade.

A directriz da organização financeira pode-se formular assim: investiga-se qual poderá ser a evolução provável das receitas do Município por dois lustros, em vista do passado e do ambiente actual; define-se que verbas actuais da receita ordinária poderão ser consideradas como de *permanência* futura para anuidade de obras: assegura-se os empréstimos correspondentes a essas anuidades, para serem utilizados dentro da 1.ª fase de obras. Por esta forma fica assegurado o equilíbrio orçamental; também assegurada a receita para todas as obras (pessoal e material) entre mãos e futuras; e apressada a marcha do programa municipal.

Apenas como exemplo, sem explicação da pesagem da viabilidade das parcelas e sem nenhuma fixação de conceito, dou umas notas de aplicação, dentro do critério rígido do equilíbrio orçamental do Município, no presente e no futuro. E considero apenas o Município do Pôrto de agora, e não o da fusão administrativa da futura Cidade do Pôrto.

No estado actual da vida da gente do Pôrto, não se deve esperar notável aumento de receita por aumento de impostos.

A *Receita Ordinária* cobrada nos últimos anos económicos pelo Município do Pôrto foi:

	Custos
1928-1929	29.096
1929-1930	27.621
1930-1931	28.149
No ano civil de 1927	23.011

[Em 1927 o dinheiro valia bem mais do que hoje: a libra estava então por 94\$75, e havia a convertibilidade.]

Não admira nada que as receitas municipais, para a mesma pressão fiscal, tendam a diminuir ainda por estes anos próximos, até contadas em moeda depreciada (*V. Para a Ressur. do Lázaro*, pág. 149).

Examinando-se a *Despesa* municipal, encontramos no Orçamento de 1931-1932:

Despesa Obrigatória:

	Contos
Cap. I — Construção dos novos Paços do Concelho .	900
Cap. X — Exprop. e aquis. de terrenos para novos arruamentos	300
	1.200

Despesa Facultativa:

Cap. I — Construção de Habitações populares	400
---	-----

Com a taxa de juro 7,5 % e amortização em cerca de 22 anos, aqueles 1.200 contos da *Despesa obrigatória*, considerados como anuidade, garantem... 12.600 contos;

E os 4.000 contos das Habitações populares garantem um empréstimo de 4.210 contos.

Estes empréstimos podem ser bem gastos em quatro anos. Pois levará dez anos e meio a serem obtidas iguais quantias apenas pelas dotações ordinárias.

Parece, porém, ao primeiro exame que se pode obter anuidades maiores, contando-se com um plano de política geral, como tem sido anunciado.

No mesmo Capítulo X da *Despesa Obrigatória*, há: *Construção, Reparação e Conservação das Pontes, Ruas, Estradas, Alinhamentos e Despesas Gerais com todas as Obras Municipais*, Orçamento de 1931-1932: Salários, 2.500 contos; Material, 1.000 contos.

Intensificando-se o andamento das obras, para proveito da Cidade e também dos trabalhadores em crise, poder-se-á desviar uns 950 contos para anuidade, obtendo-se garantia para mais 10.000 contos de empréstimo, para aplicação imediata e intensa.

Então o Município do Porto, isolado como hoje, *sem onerar a gente com mais nenhum imposto, nem agravamento dos actuais*, poderia obter já, com a garantia apenas duma parte das suas receitas ordinárias consignadas a Expropriações e Obras, a quantia de $12.600 + 10.000 = 22.600$ contos; e para Habitações populares, 4.210 contos.

Juntamos as quantias provenientes da conversão dos empréstimos dos Serviços Municipais e Municipalizados:

Águas e Saneamento, da taxa de 9 % (um de 8 %) do capital 15.500 contos dos empréstimos efectuados pode-se colher, para a

mesma anuidade de 2.019 contos, mais uns 4.500 contos; *Gás e Electricidade*, dos 7.500 contos a 9 %, com a anuidade de 930 contos e meio, mais uns 2.000 contos.

Com estes dois mil contos e algumas economias realizáveis de primeiro estabelecimento, mais uma cota dos S. M. Águas e Saneamento, poder-se-ia fazer o edifício dos Serviços Municipais Gás e Electricidade e dos Serviços Municipalizados Águas e Saneamento, em três anos, no máximo, no dispêndio de 5.000 a 7.000 contos.

Teremos, então, para a primeira fase de trabalho do Plano da Cidade do Porto, desde já, uns 30.000 contos, sem contar as casas populares.

Com taxa de juro menor, e maior prazo de amortização, o capital dos empréstimos seria maior. — Num plano de reconstrução nacional poder-se-á obter talvez juro de 6,5 %; então menor anuidade, ou maior capital.

Compreende-se como por esta forma se obtém para gastar em um lustro o capital que só haveria em dois: com vantagem de assim se fazerem Obras; quando, só pelos recursos anuais, se faz apenas amostras de obras.

O ideal, sem dúvida, seria ter dotações anuais das receitas ordinárias que dessem para tudo, sem necessidade de empréstimos.

A observação que se pode fazer de que pelos empréstimos, com o juro e a amortização, afinal se paga muito mais do que por simples verbas anuais *directamente* para as obras do Plano da Cidade, tem como resposta serêna não só a inviabilidade de haver verbas anuais *suficientes* no Orçamento do Município para a realização oportuna, mas também as vantagens das anuidades *comportáveis* de juro e amortização dos empréstimos darem aso ao alívio de impostos do cidadão do Porto, e ao mesmo tempo ao seu espírito de economia, — se os empréstimos forem todos, como suponho, de capital português, e até em boa parte de capital portuense. — Não há outra forma, nem mais suave, nem mais apressada, nem mais útil de financiar o Plano da Cidade. De todas as maneiras, não se deve recorrer aos empréstimos do estrangeiro.

O Orçamento municipal de 1932-1933 reduz para 500 contos a dotação para os novos Paços do Conselho; no Capítulo X, o Material para 950 contos; e a zero a dotação para as Habitações

populares. — A receita total sobe de 26.859 contos em 1931-1932 para 28.520 contos em 1932-1933.

Seja como fôr, não será impossível a coordenação da vida municipal do Pôrto para a garantia de 30.000 contos, mínimos, destinados à primeira série de trabalhos do Município, sem se comprometer o futuro.

Far-se-ia então, por aproximações sucessivas, o ajustamento do conjunto de obras a realizar pela pesagem da sua conveniência, às disponibilidades financeiras. — E procede-se à realização das obras da 1.ª série do Plano da Cidade, em vida nova de intensa reconstrução.

Os empréstimos da Caixa Geral de Depósitos ao Município do Pôrto somam 32.560 contos: sendo 3.560 contos de juro menor que 6,0%; e 29.000 contos de juro maior que 6,0%. Prazos variáveis. — Convirá converter estes últimos empréstimos (quási todos de 9,0% de juro) para taxa menor, e em prazos adequados aos usos das quantias emprestadas. Operação a integrar no estudo da realização do Plano da Cidade.

De tôdas as formas, convirá fazer o estudo do Orçamento Municipal, de acôrdo com o Plano da Cidade e o plano de vida do Município, por um período duas vezes lustral de gerência, e não apenas de ano a ano, como tradicionalmente.

No Plano da Cidade do Pôrto tôdas as questões relacionadas com a higiene do corpo e do espírito são de grande valia. Surge então o problema das casas e do ambiente da vida — e a grande tarefa de eliminar as *ilhas* e o seu ambiente moral — cidade intrusa e escondida no Pôrto por detrás das fachadas aparentes das ruas e das praças.

Já vimos que a verba anual de 400 contos do Orçamento do Município do Pôrto para 1931-1932 daria a anuidade do empréstimo de 4.210 contos.

É pouco para o tantíssimo que há a fazer.

Este é um problema de difícil ou impossível solução financeira, porque, para as rendas costumadas, só com uma taxa de juro muito baixa — impossível — se pode construir casas habitáveis de renda suficiente. — A viabilidade financeira das casas populares depende quási só da taxa de juro.

Por isso este problema passa do campo puramente económico para a ordem social. — Será necessário estudar e promover a coordenação dos elementos interessados directamente no alojamento dos operários — especialmente das empresas fabris — com o Município e o Estado. O próprio Município deve continuar a dar o exemplo, para os seus funcionários e operários.

No Plano da Cidade virão indicados que bairros se deve realizar desde já; e os seus projectos: parecendo-me que ao menos por Miragaia, ao pé da Maternidade e por S. Vitor se deve começar. E lá para o Graham.

Ter-se-há de estudar também o processo de financiamento de cada fase do Plano da Cidade.

Depois da dissipação dos capitais amealhados nos bancos, e colocados nas indústrias e nos comércios, ficou quási só a Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência como provida de dinheiro para os empréstimos municipais. Pena ser tão pouco: razão para o empregar muito bem.

Ela tem fornecido quantioso dinheiro para obras e colocações de valor económico e social muito discutível, quando não ruinoso, até para a própria Caixa. — Não renovemos a dor com a relembrança das parcelas abismadas.

Seria necessário, para a normalização da cedência de créditos, que se elaborasse um plano de trabalhos do Estado, como foi anunciado pelo decreto n.º 20.979 de 7 de Março de 1932, do plano sexenal português; e ao mesmo tempo se organizasse o quadro dos créditos de maior valia a conceder aos municípios do país para os seus planos de melhoramentos, criteriosamente elaborados também para períodos de cinco ou seis anos, e cautelosamente joeirados.

Julgo, porém, que esta centralização do capital na Caixa Geral de Depósitos não realiza a máxima vantagem; e que se devia proporcionar, ao menos em Lisboa e no Pôrto, a criação de fortes caixas económicas municipais, cujos capitais os respectivos municípios deviam empregar em boa parte nos melhoramentos urbanos. [Fique emendado para *cem* milhões de pesetas o milhão referido a pág. 144 de *Para a Ressurreição do Lázaro*, que havia em depósito na Caixa Económica de Bilbao, em 1924].

Conveniente seria também que ao menos aqueles dois muni-

cípios começassem a criar crédito próprio bastante para fazerem por si a emissão dos seus empréstimos, cobertos sobretudo pela gente das suas cidades.

Tudo está na educação que falta fazer do espírito de Cidade, do Plano da Cidade, e da economia consignada ao benefício individual e colectivo.

De tôdas as maneiras, o capital dos empréstimos tem de ser português. E se reflectirmos na facilidade e na abundância de dinheiro com que, em tempos idos, a Cidade do Pôrto acorria às emissões do Estado e dos empreendimentos locais, devemos concluir que as economias devem voltar, se voltar o espírito do trabalho com previdência.

Juntemos agora as obras do Estado, coordenadas no Plano da Cidade.

E as das empresas. E as dos cidadãos.

O quadro das obras e acções do Estado e do Município, além de sujeito ao *critério rígido do equilíbrio orçamental* no presente e na previsão do futuro, deve facultar o desenvolvimento da prosperidade dos portugueses, pela criação de riqueza e de bem-estar, bem como de sentimentos e de ideias humanas.

Também só por esta forma se pode passar da diminuição progressiva da receita do Estado em que vimos aquê de 1930-1931, e dos Municípios, para a capacidade de maior receita.

Tudo no equilíbrio das necessidades: — reconstruindo-se e construindo-se em harmonia com o que se arraza e com o que é preciso fazer para a vida da Cidade.

Tudo isto na Verdade da vida. Não sei se já notaram que no Pôrto (bem sei que em muitas outras cidades e vilas é também assim) as frontarias das casas e as ruas mais limpas de maior trânsito mascaram a fealdade das traseiras e a imundície dos pátios e dos quintais.

Tudo no melhoramento do ambiente social. — Bem sabemos que na crise do vinho (e da mixórdia), porque o estrangeiro não o bebe, temos nós de o beber. Mas façamos uma cidade em que haja menos tabernas de tôdas as categorias.

Todo o Plano da Cidade para maior beleza em todo o ambiente urbano; para maior dignidade em todos os monumentos e em toda a vida da Cidade.

Perdoai-me a lonjura do meu estéril sermão. Mas não o acabe sem que deixe um pedido instantâneo por que mantenham a individualidade do Pôrto.

Nem que se parasse hoje com os desatinos da traça e das obras da Cidade, não podiam desaparecer donde tão mal estão, no melhor plano futuro, a Escola Infante D. Henrique, o Liceu Rodrigues de Freitas, a Faculdade de Engenharia, o Liceu Feminino Carolina Michaëlis e tantos outros edifícios públicos e prédios particulares levantados ultimamente... porque não houve nem há um plano de Cidade.

Permanecem como questões magnas:

A fusão dos municípios de Matosinhos e Gaia, e depois também de Gondomar, para a vida administrativa da Cidade do Pôrto;

A elaboração do Plano da Cidade do Pôrto;

A sua realização metódica pelo Município do Pôrto, e pelo Estado, numa ordem prudente de actividade em tôdas as partes constituintes da Cidade, e na melhor cooperação.

Em resumo, uma só dificuldade: — o aparecimento de quem seja capaz da transformação das aldeias do Pôrto na Cidade do Pôrto.

Manifesto o meu agradecimento a tôdas as pessoas que me deram subsídios de estudo, especialmente ao Sr. Vereador das Finanças do Município do Pôrto, aos Srs. Engenheiros da 3.ª Repartição da Câmara do Pôrto, aos Srs. Directores dos Observatórios Meteorológicos da Serra do Pilar e de Lisboa, aos Srs. Administradores dos Portos do Douro e Leixões, ao Sr. Director dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, ao Sr. Professor Mendes Correia.

ACABOU-SE DE IMPRIMIR

NA EMP. INDUSTRIAL GRÁFICA DO PÔRTO, L.DA,
174, RUA DOS MÁRTIRES DA LIBERDADE, 178,

AOS 10 DE AGÔSTO DE 1932.