

# O TRIPEIRO



O RIO E A CIDADE  
(FOTO DE JOÃO MENÉRES)

## S U M Á R I O

- 290** O RIO E A CIDADE:  
PERCURSOS NO TEMPO  
E NAS MARGENS DO DOURO  
por José A. Rio Fernandes
- 296** O DOURO, PATRIMÓNIO DO HOMEM  
por João de Freitas
- 301** A EMERGÊNCIA DE SEGURADORAS  
NO PORTO DE OITOCENTOS - II  
por Jorge Fernandes Alves
- 308** ERA ASSIM O DR. EDUARDO SANTOS SILVA  
por Alfredo Ribeiro dos Santos
- 316** COLABORADORA E AMIGO DE «O TRIPEIRO»  
MORREU FERNANDO DE ARAÚJO LIMA  
— HOMEM DE LETRAS  
por E. de A.
- 317** VIDA CULTURAL
- 319** ACONTECEU HÁ 50 ANOS

PROPRIEDADE: ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DO PORTO

SEDE: Palácio da Bolsa • A. Ferreira Borges  
Telef. 3399060 • 4050 Porto

ADMINISTRAÇÃO: Eng. Vergílio Foltadela Moreira (Presidente)  
Eng. Francisco de Almeida e Sousa (Administrador)  
João Ruy Aibas dos Santos (Administrador)

DIRECÇÃO: Dr. F. Almeida Conde (Director)  
Dr. A. Canedo (Director Adjunto)

COORDENAÇÃO GERAL: Dra. Maria do Pilar Garcia  
José Leão

Depósito Legal n.º 11457/86 • Registo na D.G.C.S. n.º 107643  
Revista Mensal • Preço: 850\$00 • Assinatura Anual: 8.500\$00

EXECUÇÃO GRÁFICA: UNIARTE GRÁFICA • PORTO

DISTRIBUIÇÃO: MÁRIO DA SILVA BRAGA, LDA.  
Rua Duque de Terceira, 271 - 4000 PORTO

TIRAGEM: 5000 EXEMPLARES

7.ª SÉRIE • ANO XVIII • NÚMERO 10 • OUTUBRO 1999

PATROCÍNIO:  CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO

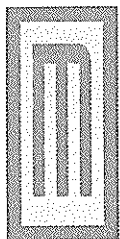
PUBLICAÇÕES PERIÓDICAS

FLUP-BIBLIOTECA O



\*763464\*





UITO se tem falado nos últimos anos da reconciliação das cidades com as suas frentes fluviais e marítimas. Depois de lar-

gas décadas de crescimento mar-

cado pela expansão e pela afirmação da modernidade, com as costas voltadas para o passado (e portanto quase sempre também para os rios), as cidades revêm o seu percurso histórico e enfrentam o futuro, revalorizando a longa relação com a água.

Em contraponto com o modelo da cidade industrial que reforçava a periferia, verifica-se hoje a ascensão de diversas actividades terciárias, em especial das que estão mais intimamente ligadas ao lazer e ao turismo, que acompanham uma maior preocupação pela cidade consolidada. Pesam também novas exigências de ordem ambiental e, em especial, existe um interesse acrescido e socialmente alargado pela especificidade das áreas mais antigas, em contraponto à imagem genericamente monótona das expansões urbanas do último século.

Assim foi e assim é no Porto, em Gaia e em Gondomar, onde a ligação com o rio é repensada e lentamente reabilitada/renovada, muito embora os modelos e os modos variem — e os resultados também. Tal deriva, desde logo, de processos históricos diversos que as várias parcelas de território que confrontam o rio viveram, assim como de longas relações de tensão entre espaços e populações ribeirinhas que se vão perpetuando por novas formas. Mas, nos nossos dias, quando importantes meios e as mais avançadas condições técnicas estão disponíveis, a reconstrução da relação da cidade com o rio possibilita importantes efeitos de reforço ou alteração de tendências e, designadamente, a acentuação das diferenças de qualidade da imagem e da capacidade de uso dos espaços que compõem um vasto contínuo urbano ao longo de ambas as margens do Douro.

Hoje como há um século atrás, o Douro é (ainda) essencialmente um obstáculo e uma linha de separação entre cidades. E as pontes, que vencem o obstáculo e unem as populações, ajudam decisivamente a compreender a história das margens.

Antes delas existirem como estrutura fixa, a travessia por barco ou com barcaças que se uniam por cordas e tinham tábuas sobrepostas (as pontes das barcas), permi-

## O RIO E A CIDADE: Percurso no tempo e nas margens do Douro

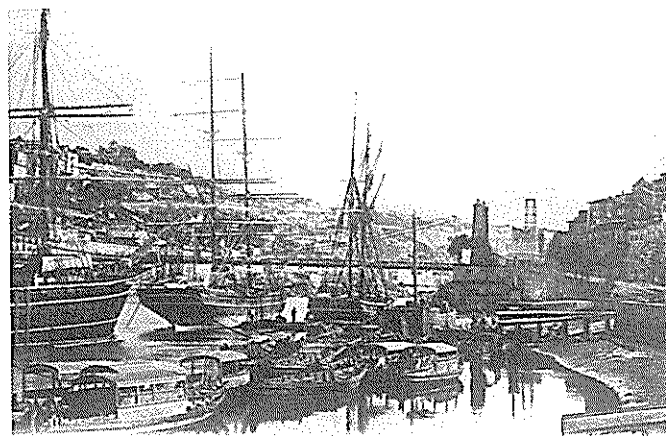
tiam articular por via terrestre o Norte de Portugal com o restante território nacional, donde o significado estratégico do local mais próximo da foz onde, a abrigo das marés, as margens eram mais próximas<sup>(1)</sup>. Dum e doutro lado se

desenvolveram durante séculos os eixos fundamentais de estruturação urbana: Rua dos Mercadores e Bainharia, na margem esquerda, na ligação para Norte (depois duplicado pela Rua das Flores e melhor ainda após a conclusão da Rua de S. João) e Rua Direita (actual Cândido dos Reis), na margem esquerda, pela Estrada Real que conduzia a Lisboa.

A Ponte Pênsil (de D. Maria II), «...entre os Guindais, do lado do Porto e o sítio chamado do Penedo, na margem oposta»<sup>(2)</sup>, veio permitir melhorar as condições de circulação entre ambas as margens, sem alterar a importância histórica do local fundamental de atravessamento do rio.

A Ponte de D. Maria Pia, em contrapartida, permitiu que a partir de 1877 se chegasse ao Porto a partir do Sul sem ter de se aceder pela beira-rio, o que foi reforçado com a construção da Ponte de D. Luís I (1886), já que esta estabeleceu à cota alta uma primeira ligação rodoviária de um com o outro lado do rio, muito contribuindo para o princípio da decadência das ribeiras e para a afirmação de novos centros, firmados em torno da Avenida dos Aliados (no Porto) e da Avenida da República (em Gaia), onde se edificaram novos Paços de Concelho.

A Ponte da Arrábida, já em 1963, contribuiu por seu turno para a expansão ocidental da área central do Porto e para a consolidação da Boavista como importante es-



ASPECTO DO RIO DOURO EM MEADOS DE OITOCENTOS, JUNTO AO CAIS DOS GUINDAIS, A MONTANTE DA PONTE PÊNSIL DE D. MARIA II (POSTAL 581-3 DA COLECCÃO «PORTO ANTIGO», EDITADA PELA PAPELARIA PROGRESSO)



PERSPECTIVA AÉREA DA FRENTE RIBEIRINHA DO PORTO NA ÁREA DE MASSARELOS, EME FINAIS DA PRIMEIRA METADE DO SÉC. XX. SOBRESSAI EM PRIMEIRO PLANO O ELEVADO NÚMERO DE EMBARCAÇÕES ACOSTADAS AO CAIS DAS PEDRAS E NA PROXIMIDADE DA ALFÂNDEGA. MAIS ACIMA PODE VER-SE O DESAPARECIDO PALÁCIO DE CRISTAL E INSTALAÇÕES FABRIS SITUADAS ENTRE A RUA DA PIEDADE E A RUA DO VILAR, ENTRETANTO DEMOLIDAS.

paço de concentração de estabelecimentos de comércio, restauração, hotelaria, finança e outros serviços, ajudando ainda a possibilitar o desenvolvimento mais recente de um notável conjunto de grandes complexos comerciais construídos a sul e a norte do rio<sup>(3)</sup> (e até para lá da Circunvalação, em Senhora da Hora).

Por último, se o papel de mera substituição que a Ponte de S. João (1991) assegurou relativamente à de D. Maria não gerou importantes efeitos, quanto à Ponte do Freixo (1995), o curto tempo de vida não permite vislumbrar ainda consequências de monta na estruturação urbana oriental (sendo embora certo que, de um e de outro lado do rio, um papel especial parece estar reservado ao FC Porto...).

Todavia, apesar das pontes — das que existem, das que se projectam e das que se diz pretender — e em boa parte, por causa das pontes (que privilegiam a ligação à cota alta), o rio e as frentes urbanas para ele voltadas, viram-se de certa forma afastadas do processo de crescimento urbano do último século. Junto ao Douro, as velhas construções tornaram-se decadentes, o número de residentes diminuiu e o seu estatuto sócio-económico degradou-se, a ocupação económica reduziu-se e desvalorizou-se e, tal

era o desespero da situação e o desinteresse pela sua permanência, que há pouco mais de três décadas chegou mesmo a pensar-se na demolição de boa parte do tecido urbano mais antigo da cidade do Porto<sup>(4)</sup>.

Pelas ribeiras do Porto e Vila Nova se fez durante largos séculos o essencial da relação com outras partes do território nacional e com os diversos países com os quais se transaccionavam os mais diversos produtos de boa parte do Norte de Portugal<sup>(5)</sup>. Ainda há menos de cem anos, acostavam nos Guindais as pequenas embarcações que faziam chegar os produtos agrícolas provenientes de locais a montante (Avintes, Atães, Lever, Melres...); enquanto os navios à vela e pequenos vapores oriundos dos mais variados locais se concentravam especialmente junto ao Cais da Estiva; outros barcos de ligação marítima estacionavam entre a Alfândega Nova e Massarelos e, do «lado de lá», o transporte de vinho fino condicionava uma imagem fluvial fortemente marcada a partir de finais de Setecentos pela presença dos rabelos.

O novo porto do Porto (na foz do Rio Leça) e o maior desenvolvimento do trânsito ferroviário e rodoviário, reduziram significativamente o papel fulcral que o rio ha-



A PRAIA FLUVIAL DE S. JOÃO DA FOZ DO DOURO, NO LOCAL ONDE AS OBRAS DE REGULARIZAÇÃO DA BARRA PERMITIRAM CONSTRUIR O JARDIM DO PASSEIO ALEGRE

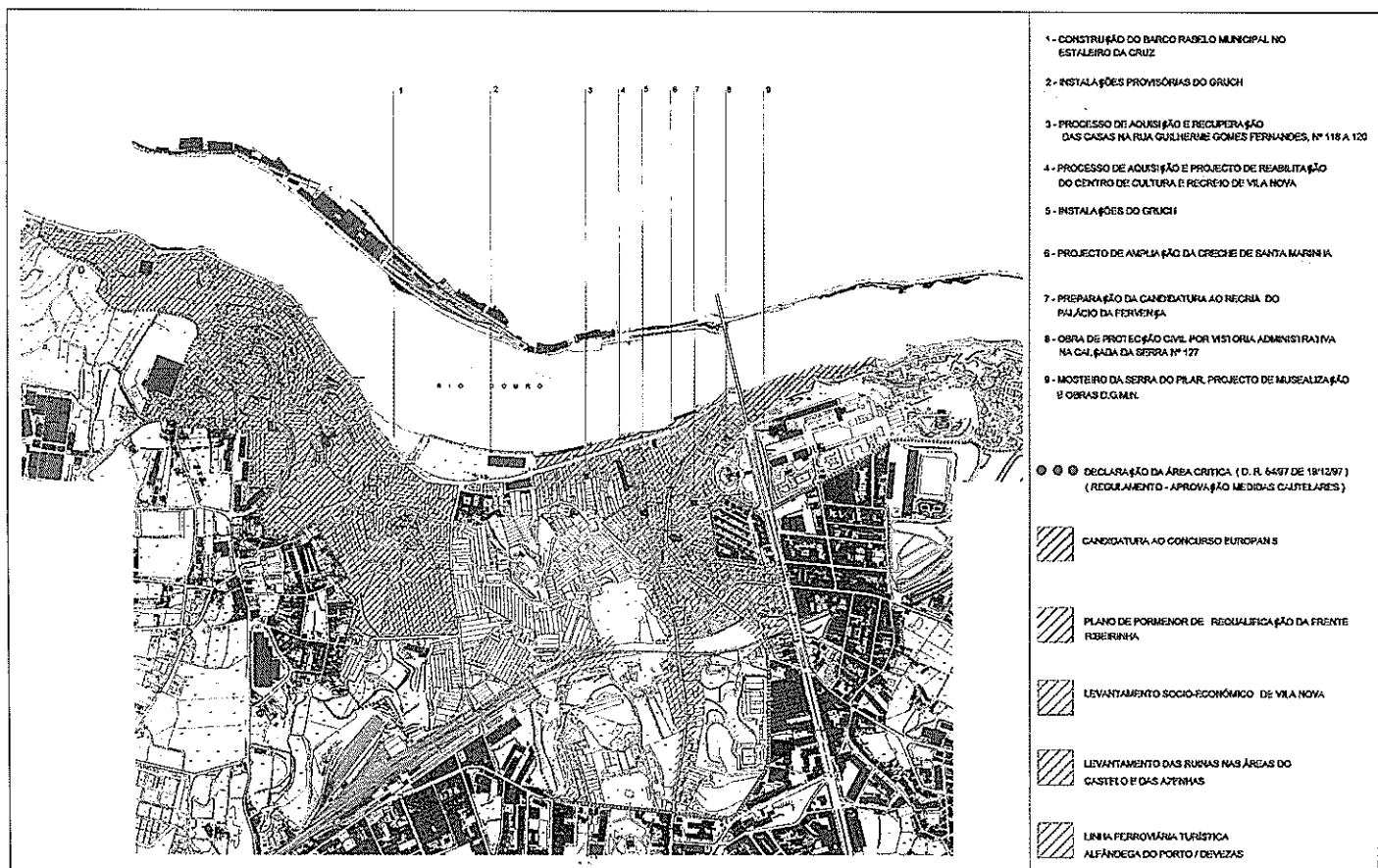
via desempenhado como via de ligação para a transacção de bens. Manteve-se até mais tarde o transporte do vinho do Alto Douro para as caves de Gaia, ou do carvão do Pejão. Ainda assim, iam rareando as embarcações e, nos anos 70, eram já muito raros os barcos que se viam no trecho final do Douro, à excepção dos que faziam a pesca, a partir designadamente de Afurada, Foz, Massarelos, Ribeira de Abade, Oliveira do Douro e Crestuma.

Mantinhm-se — e mantêm-se — em operação os barcos que entre a Afurada e o Ouro ligam as populações de

ambas as margens, ou os que, em contadas ocasiões, ligam Foz do Sousa e Valbom a Avintes. Mas a estes, somaram-se os muitos mais que o turismo trouxe: as réplicas de rabelos e os mais que partem rio acima em percursos de duração variável, para uma outra perspectiva das cidades do Porto e Gaia, ou para a descoberta dos grandiosos cenários que o rio oferece para lá do seu trecho mais urbanizado.

Anima-se assim o rio, de novo, revivificado na sua qualidade de estrutura básica de transporte, enquanto espera que uma custosa navegabilidade possibilite a ampliação das viagens a outros fins económicos que não apenas os ligados ao turismo. Para tanto, para muitos, falta proteger a foz (desejavelmente com paredões menos imponentes que o inicialmente previsto), depois que a Barragem de Crestuma/Lever enfraqueceu o rio no seu encontro com o mar, favorecendo o assoreamento e permitindo um significativo avanço do cabedelo rio adentro, para sítios nunca antes vistos <sup>(6)</sup>.

O Porto Antigo e Ribeirinho terá começado a ser redescoberto após a criação em 1973 do CRUAR (Comissariado para a Renovação Urbana da Área da Ribeira-Barredo). Apesar das diversas soluções ensaiadas e das variações verificadas no seu enquadramento institucional



PLANTA-SÍNTESE DO RELATÓRIO DE ACTIVIDADES DO CRUCH (GABINETE DE REABILITAÇÃO DO CENTRO HISTÓRICO - PROJECTO MUNICIPAL DE VILA NOVA DE GAIA)

e nos meios disponíveis, o balanço da sua actuação é largamente positivo, coroado pela qualificação de Património da Humanidade, com que foi distinguida boa parte do espaço sobre o qual este organismo intervém. Todavia, neste esforço de revalorização da cidade antiga e em especial da sua frente de rio, o turista e o jovem universitário tiveram igualmente um papel do maior relevo. O primeiro por prestigiar com uma presença cada vez mais significativa esta parcela de território que, de alguma forma, havia que melhorar para «mais condignadamente a cidade se mostrar a quem a visita», o segundo, por eleger este espaço para ocupar boa parte do seu tempo livre (sobretudo no fim-de-tarde e noite/madrugada), introduzindo-lhe uma valorização económica que ajudou a criar novos estabelecimentos e a desenvolver uma animação que tornou a área mais notada (embora lamentavelmente menos apta para o uso residencial por parte de muitos dos seus velhos moradores).

A partir da Ribeira (e da sua emblemática praça), o lazer nocturno (dos copos e da música), avançou para bom número de rés-do-chão e caves da Rua de S. João e, ao longo da última década, foi-se expandindo progressivamente para a foz, ocupando velhas e novas instalações situadas junto ao Douro (ou sobre o dito), nas freguesias de Miragaia, Massarelos e Lordelo do Ouro, ou «do outro lado», da Ponte D. Luís I à Arrábida. Cumulativamente, o tecido mais antigo e mais «tripeiro» continua a ser o espaço privilegiado do grande número dos que, sobretudo de Verão, procuram os muitos restaurantes e esplanadas que vão proliferando em ambas as margens do rio.

Com uma alargada intervenção urbanística, em que testou modelos, construiu soluções de grande qualidade e conheceu igualmente acções menos ajustadas, o CRUARB constituiu uma referência na reaproximação da cidade com o rio. Gaia fez aprovar igualmente o seu gabinete de apoio à reabilitação urbana, o GRUCH — Gabinete de Reabilitação Urbana do Centro Histórico — Projecto Municipal, o qual propôs regulamento urbanístico próprio para o espaço sob a sua jurisdição e avançou com algumas medidas polémicas, como é o caso da eliminação dos (já tradicionais) reclamos em néon nas caves de vinho fino, ou de difícil concretização, como a substituição de materiais construtivos, em revestimentos de paredes, portas e janelas.

A década de 90 assistiu também ao lançamento de um elevado número de planos e projectos, dos quais alguns vieram já a ter efeito concreto, tendo por motivo a realização da Cimeira Ibero-Americana de 1998. É o caso da reconfiguração da Alameda Basílio Teles (em Massarelos), do espaço fronteiro à Igreja de S. Francisco e da Rua Nova da Alfândega (em S. Nicolau e Miragaia) e da construção de um elegante viaduto sobre o Douro, de que decorreram significativas melhorias no tráfego automóvel e importante acréscimo no espaço vocacionado ao uso pelo peão, acompanhando a recuperação do edifício da Alfândega e a reinstalação do eléctrico (separado do automóvel e trazido ao convívio com a circulação a pé).

A intervenção urbanística decorre agora na Cantareira, esperando-se para breve toda uma ampla melhoria do espaço livre existente entre as construções e o rio desde a Ribeira à Foz, que incluirá a cobertura do espaço de estacionamento situado à ilharga da Alfândega e a reconfiguração da Praça do Infante (com estacionamento no subsolo). O objectivo geral deverá ser idêntico ao adoptado nas intervenções recentes e que está associado ao abrandamento da velocidade e regularização da circulação automóvel, com benefício para as condições de circulação do eléctrico e para a presença do peão. Em Vila Nova de Gaia, a marginal da Ponte D. Luís I à Afurada e Lavadores vai conhecendo igualmente importantes intervenções que melhoram a imagem e as suas possibilidades de uso por automóveis e — sobretudo — peões e ciclistas, de que são exemplo as alterações recentes verificadas entre a Rua Rei Ramiro e a Afurada, ou a repavimentação do Largo de Aljubarrota.

Se a jusante da Ponte D. Luís I as diversas e muito interessantes intervenções conferem maior qualidade à articulação com o rio e favorecem o uso do espaço público



O VIADUTO DO CAIS DAS PEDRAS

ribeirinho por parte de moradores próximos e todos os que para aí se deslocam de quando em vez, a montante desta ponte todavia, tudo parece permanecer quase indiferente aos tempos...<sup>(7)</sup>.

De facto, aqui parece ser ainda o automóvel e os interesses imobiliários que estão na base das dinâmicas e no centro das preocupações autárquicas. É certo que, da Ribeira do Porto até à foz dos rios Tinto e Torto, ou da Ribeira de Gaia até próximo do Areinho, o declive das margens não ajuda, embora pudesse ser factor favorável à criação de um proposto espaço de desporto e aventura para a escarpa dos Guindais<sup>(8)</sup>, nem sirva para explicar a imagem de descuido a que está votada a desordenada ocupação da escarpa da Serra do Pilar e de Quebrantões.

Mais a leste, a Ponte do Freixo/Areinho não trouxe consigo também (pelo menos para já), o desenvolvimento que alguns previam, receando-se mesmo que, para além de uma gigantesca ETAR em construção junto à Quinta da Revolta, pouco mais aconteça senão significativos acréscimos de tráfego que, de resto, haverão que canalizar-se em boa parte para uma nova ponte a construir a montante e que permitirá fechar uma Via de Cintura Externa (com o IP4 e IC24 a Norte e a ligação A1-IC1 a Sul), libertando a VCI para funções mais urbanas.

Para montante, passado o degradado Palácio do Freixo — objecto previsto de uma polémica e (excessivamente?) dispendiosa intervenção arquitectónico-urbanística — e, à sua frente, as ruínas da Quinta da Alegria, a paisagem de ambas as margens é algo deprimente, revelando de forma exemplar como se vão malbaratando inequívocas potencialidades. Na margem direita, logo que entrados em Gondomar, destaca-se o esque-

leto da primeira de três torres que se edificam no lugar das desaparecidas instalações fabris das Moagens Concórdia. Perdeu-se entretanto a relação directa com o rio, «privatizada» pelo palácio e pelas fábricas (Harmonia e Concórdia), adiante reconquistada fugazmente na Ribeira de Abade, depois de ultrapassado um inqualificável depósito de materiais de construção. Logo a seguir são aterros e montes de areia em perpétua reconstrução que marcam uma paisagem em rápida desfiguração, coexistindo com uma estação de combustíveis e convivendo de perto com a prostituição e a venda de cachorros quentes. Nesta e (menos) na outra margem, assiste-se ainda à progressiva substituição de velhas quintas, matas e campos de cultivo, por construções que o rio valoriza e ajuda a vender.

Mais para o interior, a montante da foz do Febros e de Gramido, o panorama não se altera, embora as alterações recentes sejam (para já) menos significativas. Todavia, o contínuo movimento das areias (para manter o canal navegável, entre outras coisas...) e os movimentos de terras entre a EN 108 e a margem, alteram drasticamente a imagem das margens, enquanto que o aumento crescente da quantidade de efluentes num rio de águas lentas prejudica a imagem e desaconselha de todo o uso para banho (apesar do número e dimensão das praias aumentar de ano para ano, assim como a quantidade de frequentadores).

Permanece e adquire assim novos contornos a dualidade montante-juzante, acentuando-se as diferenças e contrastando as posturas face a um mesmo rio, para servir populações que são iguais na reclamação que fazem por melhor cuidado na conservação/transfiguração paisagística e ambiental e pela possibilidade de usarem a proximidade do rio como elemento que favoreça a qualidade da sua vida, em especial nos tempos livres.

Se antes Campanhã, Avintes e Valbom eram locais de passeio bucólico e de construção de quintas de recreio, face à cidade que reforçava a sua influência sobre uma envolvente predominantemente rural, hoje conhecem um processo de transfiguração que desqualifica e desvaloriza a ligação que estabelecem com o rio.

A montante dos centros antigos de Porto e Vila Nova de Gaia, o Douro, cujas potencialidades são amplamente publicitadas, é tratado como um elemento acessório, usado no discurso e na promoção imobiliária, favorecendo uma expansão urbanística que se faz da cota alta para a cota baixa, no sentido inverso ao que as cida-



EDIFÍCIO EM CONSTRUÇÃO NO LOCAL ANTES OCUPADO PELAS MOAGENS CONCÓRDIA, VIZINHO ÀS VELHAS (E NOVAS – VISÍVEIS DO LADO DIREITO) INSTALAÇÕES DA HARMONIA E AO PALÁCIO DO FREIXO.



IMAGENS DE GRAVES PROBLEMAS AMBIENTAIS: MOVIMENTAÇÃO DE AREIAS JUNTO À ESTAÇÃO DE SERVIÇO DA EN.º 108 EM VALBOM (GONDOMAR); LIXEIRA IMPROVISADA À SOMBRA DE VELHOS SOBREIROS, JUNTO À PRAIA DA LAVANDEIRA (OU DO QUE ELA VAI FICANDO, COMO RESULTADO DO TRABALHO DE DRENAGEM DAS AREIAS DO RIO E DO PROVEITOSO NEGÓCIO QUE LHE ESTÁ ASSOCIADO)

des de Porto e Gaia conheceram nos últimos séculos. Mantém-se ainda assim — e também — a dualidade entre as margens. Rio que une e que divide, o Douro banha a cidade que era do bispo e a vila nova que o rei criou, perpetuando uma sempre renovada rivalidade, feita de encontros e de recorrentes desencontros (para quando mais pontes à cota baixa, bem como o fim do lamentável desaproveitamento da Ponte D. Maria Pia?). Na actualidade, para lá do desafio ambiental que deve retirar ao rio a função de esgoto maior (que o desaparecido Rio da Vila desempenhou no Porto Medieval), importa coordenar esforços, atitudes e acções, tendo em atenção a qualidade estética, patrimonial e vivencial que o curso de água e as suas margens representam para uma vasta população que nelas habita, ou aí se desloca periódica ou esporadicamente. Sem esquecer a permanente tensão/competição que as frentes ribeirinhas e o espaço urbano à cota alta mantêm: o que permite outras leituras das consequências da construção de uma nova ponte à cota alta (da Serra do Pilar às Fontainhas), ou do esquecimento do rio pelo projecto do metro ligeiro (senão na forma como vencer o obstáculo...), ou mesmo dos sucessivos adiamentos e desencontros na construção de marinas para embarcações de recreio.

JOSÉ  
A. RIO  
FERNANDES

## NOTAS

(1) Alguns consideram que existiu a partir de 1806, uma primeira Ponte das Barcas, com «carácter estável e permanente» junto da Praça da Ribeira [vide JAE/Ministério das Obras Públicas — *Ponte da Arrábida sobre o Douro e seus acessos*, Lisboa, 1963, p. 4].

(2) Op.Cit., p. 6.

(3) Noutros locais falamos da constituição de um «eixo central metropolitano», que une pelo ocidente Gaia, Boavista e Senhora

da Hora e serve os centros comerciais GaiaShopping, ArrábidaShopping, Cidade do Porto, Península, Brasília e NorteShopping. Além desta significativa concentração comercial (que é simultaneamente de espaços de restauração e lazer), note-se a tendência ao reforço do eixo, seja pelo acréscimo de modernas unidades de hotelaria, pelas melhorias da qualidade e prestígio associado a boa parte das áreas residenciais, pela construção de novos e emblemáticos equipamentos (como a Casa da Música), ou pela instalação de novos meios de circulação rápida (metro ligeiro Avenida de França-Senhora da Hora).

(4) Vide *Plano Director Municipal do Porto*, de Robert Auzelle, concluído em 1962.

(5) Francisco Ribeiro da Silva [in Luís Oliveira Ramos, org. — *História da Cidade do Porto*, Porto, Porto Editora, 1996], situando-se nos séculos XVI a XVIII, destaca entre os produtos entrados os cereais, o peixe, os laticínios e os panos e entre os produtos saídos os que o Alto Douro e Trás-os-Montes produzem (vinho, vinagre, sumagre, azeite, cera, mel e diversas frutas).

(6) À polémica que envolve a construção dos molhes de protecção da barra, acrescenta-se (ou reforça-se) a perspectiva histórica de uma contínua luta pela melhoria das condições de entrada das embarcações no Douro, o que, após o trágico naufrágio do vapor *Porto* (em 1852), levou já a alterações profundas na margem direita do rio, hoje perfeitamente incorporadas na paisagem urbano-fluvial. Construiu-se então um enorme muro de suporte e fez-se desaparecer uma bela praia (como já antes se havia feito em Miragaia), dando-se lugar à construção do Jardim do Passeio Alegre que viria a ser inaugurado em 1888.

(7) A propósito da dualidade Este-Oeste no contexto da cidade do Porto e da sua área metropolitana, veja-se outro artigo do autor [Campanhã e Gondomar: a leste do desenvolvimento, a nascente do Porto, Porto, *O Tripeiro*, 7ª série, ano XV, nº 8, Associação Comercial do Porto, 1996, pp. 226-234].

(8) A proposta integra o Plano de Pormenor desenvolvido por Adalberto Dias e foi anunciada em Janeiro de 1997, junto com a reactivação do Elevador dos Guindais e a criação de cafés-esplanada, entre outras medidas a adoptar na sequência da demolição das barracas que existiam no espaço entre a Ponte de D. Luís I e a de D. Maria Pia.