



UNIVERSIDADE DA BEIRA INTERIOR

DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL E ARQUITECTURA

Mestrado Integrado em Arquitectura

**FORMAÇÃO DO CENTRO URBANO DO FUNCHAL:
CONTRIBUTO DAS TRANSFORMAÇÕES URBANÍSTICAS**

Cristina Sofia Andrade Perdigão

Dissertação conducente à obtenção do grau de Mestre em Arquitectura

Orientadora: Prof.^a Doutora Ana Lúcia Virtudes

Co-orientadora: Arq.^{ta} Ana Maria Tavares Martins

Covilhã, 17 de Agosto de 2009

Aos meus pais e ao meu mano

Ao Jonas

AGRADECIMENTOS

A elaboração desta Dissertação contou com a valiosa colaboração, directa e indirecta, de várias pessoas às quais agradeço profundamente.

Em primeiro lugar, agradeço de uma forma especial à Prof.^a Doutora Ana Lúcia Virtudes e à Arq.^{ta} Ana Tavares Martins, orientadora e co-orientadora, respectivamente, desta Dissertação, pelo apoio prestado, pela disponibilidade e, sobretudo, pelo incentivo à concretização deste trabalho e pela confiança em mim depositada ao longo deste período. Em segundo lugar, agradeço ao Prof. Doutor José Justino Barros Gomes pelo apoio, pela constante presença no meu percurso académico e pela partilha de sabedoria, motivações e ideais. Ao Prof. Doutor Rui Carita, pela confiança, pelo conhecimento transmitido e pela disponibilidade e constante apoio e ao Prof. António Luís Paixão, pelo despertar para a arte. A todos os outros professores deixo, igualmente, uma palavra de agradecimento por serem também responsáveis pelo que hoje sou.

Gostaria ainda de agradecer às entidades e arquivos que permitiram a realização deste trabalho: ao Departamento de Planeamento Estratégico, ao Gabinete de Informação Geográfica e Arquivo da Câmara Municipal do Funchal; ao Arquivo Regional e Biblioteca Pública Regional da Madeira; à Direcção Regional dos Assuntos Culturais; à Foto Sol na pessoa do fotógrafo Gil Santos; ao Gabinete de Estudos Arqueológicos de Engenharia Militar da Direcção de Infra-estruturas do Exército; e ao Gabinete de Imprensa e Relações Públicas do Banco de Portugal.

Deixo também uma palavra de agradecimento aos arquitectos Hugo Gil Jesus, Roberto Castro e Vanessa Oliveira Santos, pela compreensão, pela experiência que me proporcionam e pela partilha constante. Agradeço ainda aos amigos e colegas que me acompanharam, em especial à Andreia Garcia, à Telma Gomes, à Paula Sousa e à Isa Machado.

Por fim, deixo um agradecimento e um carinho especiais aos meus pais e ao meu mano, pela paciência e pelo apoio que sempre demonstraram, não apenas ao longo deste intenso período de trabalho, mas desde sempre, e ao meu namorado Jonas Fernandes, pela compreensão incondicional durante este período, mas mais que isso, por ter percorrido ao meu lado todas as etapas deste percurso.

RESUMO

Formação do centro urbano do Funchal: Contributo das transformações urbanísticas

O conhecimento actual da cidade e da sua forma depende do acervo da evolução histórica dos factores que foram transformando a sua estrutura espacial compacta, de traçado ainda marcadamente medieval, enquanto organismo urbano em mudança, com espaços, ritmos e vivências próprios da designada cidade moderna, assente no modelo centro-periferia. Esta evolução caracteriza-se por processos ora mais em sintonia com a generalidade das cidades europeias Oitocentistas, ora em contraste com elas, pelas especificidades neste processo, que delas se podem distinguir.

Neste contexto, pretende-se com esta Dissertação contribuir para avançar um pouco mais na interpretação da evolução urbanística da cidade do Funchal no processo de formação do primeiro centro urbano, desencadeado pelo inequívoco contributo das transformações urbanísticas ocorridas a partir de meados do século XIX e sancionadas pelo primeiro plano urbanístico da cidade, datado de 1915, o Plano Ventura Terra.

Porque no estudo das cidades, cada caso é único, a relevância e a oportunidade desta perspectiva de análise - transformações urbanísticas que contribuem para a formação do primeiro centro urbano - centrada no estudo de um caso concreto, baseia-se no facto de vir a permitir traçar uma interpretação dos aspectos próprios que caracterizam a formação deste centro urbano.

À luz dos pressupostos teóricos da cidade moderna cuja estrutura urbana se baseia na dicotomia entre o centro urbano por oposição às áreas periféricas, que caracterizou de um modo geral as cidades europeias da época, estão por explicar os contornos precisos deste processo no caso concreto da cidade do Funchal. Ora, são estas especificidades que se pretende indagar nesta Dissertação.

Palavras-chave: centro urbano, cidade moderna, modelo urbano centro-periferia, plano urbanístico, transformações urbanísticas modernas.

ABSTRACT

Formation of the urban centre of Funchal: Contribute of the urban transformations

The actual knowledge of the city and its form depends on the collection of the historical evolution of the factors that were changing the compact spatial structure, the medieval track, as a changing urban organism with spaces, rhythms and own experiences, the designated modern city based on the centre- periphery model.

It is characterized by processes either more in line with changes of other urban cities, or in contrast to them, according to the specific nature of which they are can be distinguished.

In this context, it is intended to advance this research a little more in the interpretation of the development planning of the city of Funchal in the formation of the first urban centre triggered by strong contribution of urban change occurred from the mid-nineteenth century and sanctioned in the first urban plan of the city, dated 1915, the Plan Ventura Terra.

Because the study of cities, each case is unique, the relevance and timeliness of this perspective of analysis - urban transformations that contribute to the formation of the first urban centre - centred on the study of a case, is based on the fact that will allow an interpretation of the aspects that characterize the formation of this urban centre.

In light of the theoretical assumptions of the modern city, whose urban structure is based on the dichotomy between the urban centre as opposed to peripheral areas, that characterized the generality of European cities of the time, is however to explain the precise contours of this process in the case of the city of Funchal. It is these particularities that we want to investigate in this Dissertation.

Keywords: modern city, modern urban transformations, urban centre, urban centre-periphery model, urban plan.

ÍNDICE

AGRADECIMENTOS	2
RESUMO.....	3
ABSTRACT.....	4
ÍNDICE.....	5
ÍNDICE DE FIGURAS.....	8
LISTA DE SIGLAS.....	10
CAPÍTULO 1. INTRODUÇÃO.	11
1.1. Relevância da temática	11
1.2. Objectivos	13
1.3. Metodologia e estrutura	15
1.4. Estado da Arte / Revisão da bibliografia	17
CAPÍTULO 2. ORIGEM E EVOLUÇÃO PRÉ-MODERNA DA CIDADE DO FUNCHAL	28
2.1. Génese urbana	28
2.2. Indícios do despoletar de uma burguesia ainda incipiente: contributo nas novas tipologias arquitectónicas e urbanas	38
2.3. Decadência urbana nos alvares da modernidade e tentativa de reabilitação	44
2.4. Síntese dos primeiros indícios de modernidade na cidade do Funchal.....	53
CAPÍTULO 3. CONTRIBUTO DAS TRANSFORMAÇÕES DO ESPAÇO NÃO EDIFICADO NA FORMAÇÃO DO CENTRO URBANO	58
3.1. Reformas viárias: demolição do sistema defensivo	58
3.1.1. Abertura de novos traçados urbanos	65
3.1.2. Demolição do Troço Frente-mar da muralha.....	70
3.1.3. Demolição do Troço Este da muralha.....	74
3.2. Embelezamentos urbanos, espaços públicos e infra-estruturas	75

3.2.1. Criação de espaços públicos	75
3.2.2. Criação da Entrada da Cidade, prolongamento da Estrada da Pontinha e construção do porto do Funchal.....	80
3.2.3. Construção das primeiras redes de infra-estruturas	85
3.2.3.1. Comboio do Monte	85
3.2.3.2. Rede de iluminação pública eléctrica.....	90
3.3. Contributos das transformações urbanísticas no espaço não edificado para a formação do centro urbano do Funchal	93
CAPÍTULO 4. CONTRIBUTO DAS TRANSFORMAÇÕES DE EDIFÍCIOS NA FORMAÇÃO DO CENTRO URBANO	96
4.1. Adaptação dos edifícios religiosos às funções modernas:dualidade centro-periferia.	96
4.1.1. Transformação na forte presença de edifícios religiosos na cidade Oitocentista... ..	97
4.1.2. Construção do Jardim D.Amélia:um contributo na génese do centro urbano .	100
4.1.3. Transformação do Colégio dos Jesuítas em Quartel: um contributo na génese da periferia.....	103
4.2. Criação de equipamentos: dualidade centro-periferia.....	106
4.2.1. A presença do terciário e a habitação burguesa: afirmação do centro.....	109
4.2.2. Equipamentos turísticos e de lazer: afirmação do centro.....	112
4.2.3. Equipamentos da periferia	116
4.3. Edifícios marcantes na formação do centro urbano do Funchal	118
CAPÍTULO 5. CONSOLIDAÇÃO DO CENTRO URBANO COM O PLANO DE VENTURA TERRA.....	122
5.1. Surgimento do planeamento urbanístico formal em Portugal.....	122
5.2. Objectivos gerais que motivaram a elaboração do Plano Ventura Terra.....	124
5.3. Conteúdo prepositivo do Plano em prol da cidade turística	125
5.4. Contributos definitivos no reforço da centralidade.....	136
5.4.1. Acessibilidade	136
5.4.2. Espaços públicos.....	137
5.4.3. Equipamentos.....	137
5.5. Síntese: institucionalização do centro urbano.....	141

CAPÍTULO 6. CONCLUSÕES.	146
BIBLIOGRAFIA	149
ANEXOS	159
Anexo 1 – Descrição da Ilha da Madeira, do Doutor Gaspar Frutuoso	160
Anexo 2 – Descrição da Cidade do Funchal, do Doutor Gaspar Frutuoso	161
Anexo 3 – Planta do Funchal, de Mateus Fernandes, 1570	162
Anexo 4 – Descrição da Cidade do Funchal, de P. D. Almeida, 1817	163
Anexo 5 – Planta da baía do Funchal, de A. G. Costa, 1840	165
Anexo 6 – Planta da Cidade do Funchal, de Ellen M. Taylor, 1882	166
Anexo 7 – Planta do Funchal, mapa de guia alemão, 1903	167
Anexo 8 – Planta do Funchal, de Figueira sobre elementos de Trigo, 1905	168
Anexo 9 – Memória Descritiva do Plano Geral de Melhoramentos, 1915	169
Anexo 10 – Planta dos fortes e tramos da muralha, de R. Carita, 1980	175

Índice de Figuras

Fig.1: <i>Mapa do Mundo Atlântico</i> , c. 1750.	29
Fig.2: <i>Mapa da Ilha da Madeira</i> , c. 1880.	29
Fig.3: Planta do Funchal, c.1445	30
Fig.4: Planta do Funchal em finais no séc. XV.....	33
Fig.5: Planta do Funchal na 2ª metade séc. XVI.....	35
Fig.6: Planta do Funchal no séc. XVII com implantação do sistema defensivo.....	37
Fig.7: Planta do Funchal em finais do séc. XVIII	40
Fig.8: <i>Planta da Cidade do Funchal</i> , pelo Capitão Skinner, 1775	41
Fig.9: Pormenor da <i>Planta da Cidade do Funchal</i> , pelo Capitão Skinner, 1775	41
Fig.10: Planta do porto do Funchal com prolongamento da Estrada da Pontinha, 1782...43	
Fig.11: Planta do Funchal com edifícios ocupados pelos ingleses, 1807-1814.....	46
Fig.12: <i>Planta da Cidade do Funchal</i> , pelo Brigadeiro Oudinot, 1804	50
Fig.13: <i>Planta da Cidade do Funchal</i> , pelo Brigadeiro Oudinot, 1805	50
Fig.14: Planta do Funchal com encanamento das ribeiras e zona das Angústias, 1817	52
Fig.15: Planta do Funchal, c. 1820	55
Fig.16: <i>Fortaleza de S. Lourenço</i> , por P. D. Almeida,1805	59
Fig.17: <i>Forte Novo de S. Pedro</i> , por A. P. Azevedo, 1863.....	59
Fig.18: <i>Planta do Forte da Alfândega</i> , por A. P. Azevedo, 1863	60
Fig.19: <i>Planta dos Fortes de S. José e do Ilhéu</i> , por A. P. Azevedo , 1864.....	60
Fig.20: <i>Planta do Forte de S. Filipe</i> , por A. P. Azevedo, 1866.....	61
Fig.21: <i>Planta do Forte do Pico</i> , por A. P. Azevedo, 1866.....	61
Fig.22: <i>Planta do Forte de S. Lázaro</i> , por A. P. Azevedo, 18--	62
Fig.23: Planta do Funchal, com alterações do antigo sistema defensivo, 1911.....	64
Fig.24: Pormenor da Planta do Funchal, por Figueira sobre elementos de Trigo, 1905 ...	66
Fig.25: Planta do Funchal com o novo traçado viário, 1911	67
Fig.26: Planta do emergente centro urbano do Funchal com o novo traçado, 1911	69
Fig.27: Praça da Rainha, 1870	71
Fig.28: Praça da Rainha, vendo-se os pavilhões de madeira, após 1870.....	71
Fig.29: Projecto de melhoramentos do Campo de S. Tiago, 1897	72
Fig.30 Planta do Troço Frente-mar e do Troço Este da muralha, 1911	73

Fig.31: Planta do Funchal com os principais espaços públicos, 1911	77
Fig.32: Praça da Constituição, 1880	78
Fig.33: Praça da Constituição, Largo da Restauração e Avenida Zarco, 1885.....	79
Fig.34: Praça da República já com o movimento automóvel, 1925	79
Fig.35: Entrada da Cidade do Funchal, 1878.....	81
Fig.36: Vista sobre a Estrada da Pontinha, com a Rua da Praia e o Cais Regional, 1901.	81
Fig.37: Cais Regional, 1910.....	82
Fig.38: Baía do Funchal vista do Cais Regional, 1910.....	82
Fig.39: Porto do Funchal durante as obras de construção do molhe construído, c. 1890..	83
Fig.40: Planta da parte do Forte de São José e construção do molhe da Pontinha, 1903..	83
Fig.41: Planta da Entrada da Cidade, do Cais Regional e do Porto do Funchal, 1911	84
Fig.42: Comboio no hangar da Estação do Pombal, c. 1900	87
Fig.43: Comboio do Monte, c.1900	87
Fig.44: Carro Americano junto da Estação do Pombal, 1915.....	88
Fig.45: Planta do Funchal com o trajecto do Carro Americano, 1905	89
Fig.46: Planta do Funchal com a rede de iluminação eléctrica, 1911.....	92
Fig.47: Planta do Funchal com aproximação à delimitação do centro urbano, 1911	95
Fig.48: Planta do Funchal com distribuição dos conventos e transformações, 1912	99
Fig.49: Jardim Municipal, 1895.....	101
Fig.50: Planta do Jardim Municipal sobre o Convento de São Francisco, 1911	102
Fig.51: <i>Planta do andar térreo do Quartel do Colégio</i> , por A. P. Azevedo, 1862	104
Fig.52: <i>Projecto da cozinha do Quartel do Colégio</i> , por A. P. Azevedo, 1869	105
Fig.53: <i>Planta do Quartel do Colégio</i> , 1890	105
Fig.54: Planta do Funchal com distribuição de equipamentos, 1911	108
Fig.55: Planta do Funchal com distribuição de equipamentos do centro, 1911	111
Fig.56: Planta do Funchal com distribuição de estabelecimentos turísticos, 1911.....	114
Fig.57: Hotel Golden Gate, 1931	116
Fig.58: Teatro D. Maria Pia visto do Jardim Municipal, após 1895.....	115
Fig.59: Planta do Funchal com distribuição de equipamentos da periferia, 1911	117
Fig.60: Planta do Funchal com delimitação do centro urbano, 1911.....	121
Fig.61: Planta do <i>Plano Geral de Melhoramentos</i> , de Ventura Terra, 1915	127
Fig.62: Proposta do Plano Ventura Terra para a Entrada da Cidade, 1915	130

Fig.63: Proposta do Plano Ventura Terra para as avenidas de Oeste, de Leste e de Norte (de Santa Luzia), 1915	131
Fig.64: Proposta do Plano Ventura Terra para o Bairro Oriental, 1915	133
Fig.65: Proposta do Plano Ventura Terra para a construção de praças, rotundas, parques e jardins. 1915.....	135
Fig.66: Proposta do Plano Ventura Terra: acessibilidade, 1915	138
Fig.67: Proposta do Plano Ventura Terra: espaços públicos, 1915	139
Fig.68: Proposta do Plano Ventura Terra: equipamentos, 1915	140
Fig.69: Proposta do Plano Ventura Terra: centro urbano do Funchal, 1915	144
Fig.70: <i>Plano Geral de Melhoramentos</i> sobre a planta do Funchal, 1915	145
Fig.71: <i>Planta do Funchal</i> , de Mateus Fernandes, 1570	162
Fig.72: <i>Planta da baía do Funchal</i> , de A. G. Costa, 1840	165
Fig.73: <i>Planta da Cidade do Funchal</i> , de Ellen M. Taylor, 1882	166
Fig.74: <i>Planta do Funchal</i> , mapa de guia alemão, 1903	167
Fig.75: <i>Planta do Funchal</i> , de Figueira sobre elementos de Trigo, 1905	168
Fig.76: <i>Planta dos fortes e tramos da muralha existentes</i> , de R. Carita, 1980	175

Lista de Siglas

CMF – Câmara Municipal do Funchal

DPE/CMF – Departamento de Planeamento Estratégico – Câmara Municipal do Funchal

DRAC – Direcção Regional dos Assuntos Culturais

DIE/GEAEM – Direcção de Infra-estruturas do Exército - Gabinete de Estudos
Arqueológicos da Engenharia Militar

GIG/CMF – Gabinete de Informação Geográfica – Câmara Municipal do Funchal

UBI – Universidade da Beira Interior

CAPÍTULO 1. INTRODUÇÃO

1.1. Relevância da temática

Desde os inícios do século XIX que se tornaram evidentes em Portugal, na sequência das repercussões da Revolução Industrial europeia as profundas mudanças da sociedade na busca da modernização, quer política com o emergir do liberalismo burguês, quer económica com a emergência do capitalismo industrial. Estas mudanças políticas e económicas tiveram repercussões na organização e no modo de entender a cidade e traduziram-se em transformações urbanísticas conducentes à definição dos primeiros centros urbanos, conotados, entre outros aspectos, com os requisitos da salubridade, da regularidade, das funções terciárias ou da residência burguesa. Consequentemente, a cidade assistiu a significativas alterações da sua morfologia urbana, que não foram exclusivas dos países pioneiros da Revolução Industrial e que foram proliferando um pouco por toda a Europa, incluindo Portugal.

Neste processo de transformação urbanística, um novo modelo urbano foi-se desenvolvendo, estruturando a cidade em centro e em periferia, e se sobrepôs à morfologia urbana histórica e tradicional de forte índole medieval, da cidade compacta, muralhada, de ruelas estreitas e sinuosas, dando lugar a amplos espaços públicos, a amenos jardins e a rectilíneas e largas avenidas.

Este processo de transformações urbanísticas tinha claro o propósito de identificar uma parte da cidade histórica como centro urbano, isto é, o espaço de representação da classe burguesa emergente, distinguindo-o das demais partes subalternas da urbe que viriam a constituir-se como locais de periferia. Tratava-se de confinar um novo modelo de estruturar e organizar a cidade, assente na dicotomia entre o centro – regular, salubre e belo – e a periferia – irregular, insalubre e subalterna.

Neste processo, a cidade do Funchal, embora não constituísse um exemplo de dimensão e relevância comparáveis às grandes cidades europeias da época onde estas mudanças se operaram em larga escala de modo planeado (como Paris onde interveio Haussmann, Barcelona alvo do plano de Cerdá ou Londres objecto da intervenção proposta por John Nash), pois mesmo no contexto português não é uma cidade grande,

também aqui se processaram transformações urbanísticas que levaram à consolidação do centro urbano numa parte da cidade de traça marcadamente medieval.

Por outro lado, há alguns aspectos da construção da modernidade urbana no Funchal que são específicos e distintos dos de outras cidades da época e que importa analisar. Veja-se o caso da forte presença de actividades de lazer (que actualmente designamos por turísticas) no emergente centro urbano em resultado da procura dos turistas e comerciantes estrangeiros, nomeadamente provenientes do Reino Unido. Tais especificidades marcaram com um cunho próprio o processo de consolidação do primeiro centro urbano desta cidade, distinguindo-o das demais cidades congéneres, sancionado pelas medidas prepositivas do plano Ventura Terra em 1915.

Neste contexto, foram traçadas algumas hipóteses de investigação:

Como se poderá caracterizar e interpretar o processo de acordo com o qual, ao mesmo tempo que a cidade do Funchal se expande para além dos seus limites históricos e muralhados, se vai consolidando numa estrutura espacial na qual se distingue a formação de um centro urbano por oposição à periferia? Por que no estudo da cidade cada caso é ímpar, que aspectos terão contribuído de forma específica e distinta da generalidade das outras cidades, para a definição e formação do primeiro centro urbano inserido no conjunto da cidade do Funchal? Qual o papel, ou seja, qual o contributo do primeiro plano urbanístico elaborado para o Funchal em 1915, um exemplo precoce do planeamento urbanístico em Portugal, pois a praxis dos planos urbanísticos dava ainda tímidos primeiros passos, na consolidação do centro urbano da cidade?

São estas as questões para as quais se pretende contribuir com esta investigação e das quais não se conhecem respostas, ainda que a temática da formação dos centros urbanos seja análise corrente na historiografia urbanística europeia.

Por outro lado, a relevância de analisar um estudo de caso concreto, o espaço urbano histórico da cidade do Funchal, num período de tempo também concreto, desde 1834 após a desamortização até 1915 ano do Plano Ventura Terra, o primeiro elaborado para a cidade, justifica-se no facto de que grande parte da morfologia urbana actual desta cidade, a sua organização centro-periferia e estruturas urbanas (ruas, largos ou jardins) terem explicação ou origem nas transformações urbanísticas ocorridas entre 1834 e 1915. Assim, poder-se-á referir que o ano de 1915 é o encerramento simbólico desta

investigação, por coincidir com o primeiro plano urbanístico da cidade que, certamente, não encerrou o processo de consolidação da cidade moderna, apenas o confirmou.

Também o início da investigação em 1834 se considera simbólico e justifica-se no facto de a desamortização, como se pretende demonstrar, se ter traduzido numa oportunidade das transformações urbanísticas modernas em Portugal nas quais a cidade do Funchal não é excepção.

O objecto de estudo é, portanto, o espaço urbano histórico da cidade do Funchal, no qual se veio a definir o primeiro centro urbano. Trata-se de uma perspectiva de análise que se posiciona na tentativa de encontrar uma interpretação acerca das transformações urbanísticas que contribuíram para a formação do primeiro centro urbano da cidade, quer de acordo com a evolução urbanística das cidades da época, quer de cariz único e específico que distinguem o Funchal e ainda hoje marcam a sua identidade urbana.

1.2. Objectivos

O objectivo desta Dissertação é analisar os processos e as transformações urbanísticas que conduziram à formação do primeiro centro urbano do Funchal. Trata-se de investigar quando, como e pela influência de que agentes uma parte do espaço histórico desta cidade se veio a qualificar com os requisitos de centro urbano, de regularidade, de salubridade, de beleza ou de fixação de actividades terciárias. Tais requisitos são característicos da cidade moderna cuja estrutura se baseia no modelo centro-periferia. Este modelo tem origem nas transformações urbanísticas da cidade Oitocentista de forte índole medieval, a partir das quais nas primeiras décadas do século XX o novo modelo de estruturar a cidade responderá claramente à dicotomia entre o centro urbano e as áreas periféricas.

Esta investigação tem como objecto de estudo um caso concreto; o espaço urbano histórico da cidade do Funchal; cuja perspectiva de análise é centrada nas transformações urbanísticas que contribuíram para a definição do primeiro centro urbano. O período de tempo investigado é também concreto, com início simbólico no ano de 1834 aquando da desamortização dos bens eclesiásticos decretada em Portugal, por significar um elemento chave no desencadear das transformações urbanísticas modernas pela oportunidade de transformar os conventos em novas funções urbanas e termina também numa data

simbólica, 1915 o ano em que é elaborado o primeiro plano urbanístico para a cidade do Funchal, o Plano Ventura Terra, um exemplo precoce na praxis do planeamento urbano em Portugal.

O objectivo de analisar este plano pioneiro do planeamento urbano no contexto nacional traz consigo uma perspectiva de análise inequívoca: interpretar os contributos dos conteúdos prepositivos do Plano Ventura Terra no sancionamento do primeiro centro urbano do Funchal, cuja delimitação começara a delinear-se cerca de 80 anos antes, a partir de 1834.

Deste modo, pretende-se contribuir para avançar um pouco mais no conhecimento da historiografia urbana do Funchal, abordar a formação e consolidação do centro urbano da cidade, no período compreendido entre os inícios do século XIX e o primeiro plano urbanístico elaborado para o conjunto da cidade, à luz da primeira figura regulamentar do planeamento urbano em Portugal, o Plano Geral de Melhoramentos de 1865. Consequentemente, contribuir-se-á, desta forma, para trazer à luz do dia este importante elemento do planeamento urbano funchalense.

Importa salientar que a perspectiva de análise traçada, das transformações urbanísticas de formação do centro urbano, não pretende ser um estudo histórico sobre a cidade do Funchal, mas uma interpretação da evolução urbanística da cidade no período de análise, dos processos que para ela contribuíram e aos quais se deve o conhecimento da cidade actual.

Se por um lado há a consciência de que os processos de formação dos centros urbanos não foram exclusivos da cidade do Funchal, antes pelo contrário, ocorreram de modo muito mais célere, inequívoco e intencional, através de propostas concretas de intervenção urbana planeadas, como o plano de expansão urbana de Barcelona da autoria de Cerdá, a intervenção de Haussmann no tecido urbano histórico de Paris ou o plano de expansão de Londres de John Nash. Por outro lado, procuram-se manifestações dos valores que conferem individualidade à actual cidade do Funchal, salientando a sua memória urbana como base para futuras intervenções que possam evidenciar e valorizar esta identidade. Por último, refira-se que as transformações urbanísticas ocorridas no período em análise marcaram definitivamente a cidade, pelo que poder-se-á referir que a cidade de hoje é também justificada e compreendida pelos acontecimentos que decorreram entre 1834 e 1915.

1.3. Metodologia e estrutura

Esta Dissertação recorreu a uma metodologia de investigação a partir da pesquisa bibliográfica assente em duas vertentes: a primeira vertente baseia-se em obras e artigos de autores que abordam o tema geral de formação do centro urbano no contexto da cidade moderna; a segunda vertente bibliográfica baseia-se em autores que dedicam a sua análise ao conhecimento histórico da cidade do Funchal. Esta segunda vertente metodológica integra também a recolha de documentos gráficos e escritos que permitem servir de base à caracterização da cidade do Funchal desde 1834 até 1915 como sejam plantas, mapas, fotografias da época, projectos de arquitectura de edifícios ou de intervenção nos espaços públicos e respectivas memórias descritivas.

Assim, procedeu-se à recolha de documentação relativa ao objecto de estudo, o espaço urbano histórico da cidade do Funchal, no período em análise, em vários arquivos e entidades de âmbito local, regional e nacional, entre os quais o Departamento de Planeamento Estratégico e o Arquivo da Câmara Municipal do Funchal, a Direcção Regional de Assuntos Culturais, o Arquivo Regional e a Biblioteca Regional Pública da Madeira e ainda a Direcção de Infra-estruturas do Exército português. Nestes arquivos pesquisaram-se documentos de cartografia como planos, cartas ou mapas, documentos de projectos de arquitectura de edifícios e documentos escritos como artigos, revistas, jornais, periódicos e publicações da época em análise e estudos actuais elaborados e publicados relativos à história da cidade do Funchal neste período.

A análise das obras e da documentação recolhida permitiu ir apoiando a produção de um trabalho de análise morfológica da cidade do Funchal que se remete os conteúdos em estudo. A partir daqui foi possível traçar as primeiras questões que suportam as hipóteses de investigação:

- Quais os aspectos (transformações urbanísticas) que caracterizam a formação de um centro urbano da cidade do Funchal por oposição à periferia?

- Que aspectos (transformações urbanísticas) contribuíram de forma única e específica, distinta da generalidade de outras cidades, para a definição e formação do primeiro centro urbano do Funchal?

- Qual o contributo do primeiro plano urbanístico elaborado para a cidade em 1915 para a consolidação do centro urbano da cidade, que começara a esboçar-se desde 1834?

Ora, para dar resposta a estas questões, esta Dissertação está organizada em três partes fundamentais:

A primeira parte é de cariz introdutório e corresponde ao Capítulo 2 - *Origem e evolução pré-moderna da cidade do Funchal*, no qual se pretende caracterizar o objecto de estudo, o espaço urbano histórico do Funchal, no que se poderá designar por momento zero da investigação, ou seja, nos inícios do século XIX. Trata-se de caracterizar o objecto de estudo no qual se irão processar as transformações urbanísticas modernas.

A segunda parte diz respeito ao corpo fundamental desta investigação, o qual corresponde aos capítulos 3 e 4. O objectivo é interpretar as hipóteses traçadas essencialmente no Capítulo 3 – *Contributo das transformações do espaço não edificado na formação do centro urbano* e no Capítulo 4 – *Contributo das transformações de edifícios na formação do centro urbano*. Assim, enquadra-se o processo de modernização urbana no contexto da cidade do Funchal, no sentido de perceber que sectores económicos contribuíram para este processo, uma vez que a indústria era inexistente e não poderia exercer o papel de motor da modernidade urbana tal como na generalidade das cidades europeias da época, em particular nos países pioneiros da Revolução Industrial, onde a construção do modelo da cidade moderna foi mais célere, inequívoco e planeado.

Quanto às duas primeiras hipóteses de investigação traçadas, ao longo dos capítulos 3 e 4 pretende-se apresentar uma interpretação das transformações urbanísticas que conduziram de modo mais claro e irreversível para a definição do centro urbano do Funchal no conjunto do espaço urbano histórico e que agentes desencadearam este processo. Serão pois analisadas as reformas viárias, a demolição da muralha para a abertura de vias e para a criação de espaços públicos, a adaptação de edifícios religiosos a funções modernas, a concentração de comércio, turismo e serviços, numa parte do espaço urbano histórico, onde emerge o centro urbano. Paralelamente, analisar-se-á o surgimento da habitação de renda baixa e de equipamentos como hospitais e cemitérios, que se remetiam para a periferia.

A terceira parte da investigação tem um cariz conclusivo, correspondente ao Capítulo 5 – *Consolidação do centro urbano com o Plano Ventura Terra*, cujo principal propósito é averiguar o contributo dos conteúdos prepositivos desta figura pioneira do planeamento urbano em Portugal no sancionamento do centro urbano do Funchal, cujos contornos começaram a delinear-se após 1834. Pretende-se concluir acerca da consolidação inequívoca e irreversível do centro urbano do Funchal perante as transformações urbanísticas apontadas em capítulos anteriores, respondendo às questões de como e quando se definiu o centro urbano, que características o distinguem dos seus congéneres e que transformações urbanísticas quer nos espaços não edificadas (ruas, largos ou jardins), quer nos edifícios ocorreram neste sentido.

1.4. Estado da Arte / Revisão de bibliografia

Para esta Dissertação contribuiu a pesquisa e consulta de dois tipos de temáticas bibliográficas: uma vertente centrada nos processos de formação dos primeiros centros urbanos, a partir das transformações urbanísticas Oitocentistas, conducentes ao modelo centro-periferia que caracteriza a cidade moderna; e uma vertente centrada no estudo de caso e no objecto de estudo, o espaço urbano histórico da cidade do Funchal no período em análise.

Na primeira vertente da pesquisa bibliográfica acima referida foram abordados os autores e respectivas obras com o objectivo de perceber os processos genéricos de formação do centro urbano que caracterizaram as cidades europeias da época, marcadas pelo modelo centro-periferia. Esta vertente permitiu constituir o acervo das transformações urbanísticas que estão na génese da formação e identificação dos centros urbanos. Entre os autores analisados refiram-se no contexto europeu:

- Alfonso Mora, *La construcción histórica de Valladolid e Los centros urbanos*;
- Leonardo Benevolo, *Projectar a cidade moderna e As origens da urbanística moderna* e Benedetto Gravagnuolo, *Historia del Urbanismo en Europa*;

Como complemento aos autores anteriores, centrado no contexto português analisou-se também a obra de Margarida Lôbo, *Planos de Urbanização: a época de Duarte Pacheco*.

Poder-se-á referir que a cidade, espaço historicamente construído, representa o resultado do processo cumulativo de todas as transformações ocorridas ao longo do

tempo, fortemente motivadas pelas dinâmicas socioeconómicas específicas de cada época. Abordar a formação do centro urbano é, antes de mais, procurar nas bases sociais como o surgimento da classe burguesa e económicas como a emergência do capitalismo industrial, os conteúdos que expliquem a forma e as funções que os vários territórios urbanos assumiram em cada momento ou período.

Segundo Alfonso Mora, em *La construcción histórica de Valladolid*, há que considerar a cidade em relação à sua estrutura história, ou seja, às suas infra-estruturas de comunicação, povoamentos e estruturas jurídico-político-administrativas, como elementos que intervêm na construção de um espaço físico. Desta forma, importa para esta Dissertação perceber que relações se criaram entre estes elementos na evolução urbanística do Funchal, uma vez que vieram a condicionar a estrutura urbana e, conseqüentemente, a definição do centro urbano, claramente identificável no início do século XX. Para este autor, de uma forma geral, o traçado primitivo da cidade que está presente na sua origem, lança as directrizes para a formação de um aglomerado, um assentamento urbano, passando por fases defensivas e de consolidação de uma fronteira urbana ou de uma muralha, para depois, com a alteração profunda dos modos de vida com a Revolução Industrial, se reestruturar seguindo a lógica produtiva que visa uma maior facilidade e rapidez na troca de ideias, pessoas e bens.

No que respeita às primeiras grandes transformações urbanísticas que começaram a alterar o espaço da cidade compacta, existente de traça medieval, segundo Mora, em algumas cidades identificaram-se através da abertura de novas vias e espaços interiores na malha urbana, enquanto outras passaram pela criação de uma cidade nova pela urbanização de territórios contíguos à cidade existente, nas designadas áreas de expansão urbana. Contudo, “*em ambos os casos, o resultado foi o mesmo: a construção da cidade capitalista enquanto estrutura espacial centro-periferia*”¹. Estas transformações urbanísticas não se limitaram a surtir efeito sobre a morfologia da cidade; definiram um novo modelo social de cidade e de apropriação do território, no qual se distinguia um centro urbano no espaço histórico da cidade que abarcava todas as funções terciárias e uma nova área de expansão na periferia deste centro – modelo urbano centro-periferia.

Em *Los centros urbanos*, Mora analisa a origem da formação dos centros urbanos enquadrados na cidade Oitocentista e afirma que o centro urbano não deve ser entendido

¹ MORA, Alfonso – *La construcción histórica de Valladolid*. 2005, p. 92.

como a cidade do passado, mas como uma parte diferenciada da cidade actual, onde não interessam apenas os valores históricos, mas a ordem espacial que estrutura e organiza o espaço urbano. Para o autor, os problemas da cidade medieval afectam a cidade contemporânea – o que torna pertinente o tema de estudo desta Dissertação – no sentido de perceber as transformações morfológicas que se foram propondo para solucionar os problemas e carências da cidade do Funchal nos inícios do século XIX, como a reestruturação da rede viária, a fixação de habitação burguesa ou de renda baixa em partes distintas da cidade e a necessidade de espaços para albergar as novas funções terciárias. Na óptica deste autor, a definição de um centro urbano passa pela assimilação do espaço histórico, por oposição à nova periferia que também por este é condicionada. Quanto às transformações urbanísticas que contribuem para definir o centro urbano, segundo Mora, justificam-se no processo de acordo com o qual o espaço urbano histórico vai adquirindo um carácter cada vez mais terciário, como resultado da qualificação da função residencial da classe burguesa (a habitação mais pobre remete-se para a periferia), passando a ser ocupado por actividades de comércio e serviços e repensado em termos de acessibilidade, infra-estruturas e equipamentos. Mora refere ainda que o centro urbano é a única parte do espaço urbano histórico que não pode ser reproduzida, pois, resulta da reformulação da cidade primitiva, de acordo com as necessidades modernas e evidencia as vantagens que este espaço encerra, como o intercâmbio de actividades, os equipamentos e as infra-estruturas e por ser um marco espacial gerador de práticas colectivas.

Sobre este assunto da origem do centro urbano, Benevolo, em *Projectar a cidade moderna* refere que o novo padrão urbanístico afasta do centro da cidade todos os elementos que não se lhe adaptam, tais como, equipamentos de grandes dimensões, com excepção dos jardins e parques públicos símbolos de uma “*contrapartida higiénica e visual à tendência para a aglomeração compacta*”². As novas estruturas ferroviárias ligam-se às ruas e praças do centro urbano, através de novos arruamentos, alamedas e *boulevards*. A habitação da classe operária fica remetida para a “*zona contígua nem urbana nem rural, a periferia, jamais assimilada pela cidade, que se desloca além das suas margens*”³. De acordo com este autor, as transformações urbanísticas que

² BENEVOLO, Leonardo – *Projectar a cidade moderna*. 1980, p. 12.

³ Idem, p. 12.

contribuem para a formação do centro urbano dependem das particularidades da malha urbana em que se inserem, tais como a topografia, os traçados medievais e os sectores económicos dominantes.

No que respeita aos espaços edificados e em particular à sua arquitectura, ela é solicitada pelas transformações económicas, sociais e psicológicas desencadeadas pela revolução científica do século XIX e “*deve definir um novo tipo de cidade, a contrapor à cidade tradicional*”⁴, distinguindo-se desta por uma prática urbanística que dita novos modos de apropriação do território.

Em *As origens da urbanística moderna*, Benevolo associa a transformação e modernização da cidade às mudanças produzidas pela Revolução Industrial. Entre as principais transformações operadas no sentido de facilitar o trânsito de pessoas e bens, o autor refere a criação de melhores e novas estradas ou acessos à cidade, como através da rede de caminhos-de-ferro, de uma rede de transportes viários e a deslocação da função residencial de renda baixa para as zonas periféricas, libertando espaço para o comércio, serviços e para as reformas da rede viária no centro urbano.

Gravagnuolo, em *Historia del Urbanismo en Europa*, afirma que desde a segunda metade do século XVIII a cidade assiste a um fenómeno de renovação urbana motivado pela reflexão crítica sobre tudo o que havia sido pensado e concretizado. Na transição para o século XIX a cidade deixa o seu carácter monumental para se impor como espaço provedor de serviços que o autor refere como *cidade-serviço*. Consequentemente, o espaço urbano transforma-se de forma mais intensa e rápida do que a lenta transformação operada na cidade medieval. A este respeito, Gravagnuolo aponta a edificação residencial em série, essencialmente para as classes operárias, que leva à criação do que denomina por bastidores da cidade, a periferia. O aspecto mais evidente desta fase da transformação é a centralização dos equipamentos públicos, terciários e administrativos que consolida a tendência centrífuga que afasta do centro os equipamentos incómodos e a habitação operária, remetendo-os para a periferia.

Em finais do século XIX as cidades sofreram um notável crescimento motivado pelo incremento demográfico que as melhores condições de alimentação e higiene, referindo o derrube das muralhas e os novos modos de produção. A *cidade-serviço* é substituída pela cidade moderna, entendida como máquina urbana em que a rede de infra-

⁴ BENEVOLO, Leonardo – *Projectar a cidade moderna*. 1980, p. 11.

estruturas assume um carácter decisivo e a arquitectura está subordinada ao traçado viário. Gravagnuolo identifica ainda as principais preocupações do urbanismo moderno: aumento demográfico e procura de habitação, o aumento do tráfego, a definição de tipologias para os edifícios de serviços, as questões económicas associadas ao novo modo de produção industrial, interesse público e privado na concertação do espaço público, alienação e expropriação de edifícios e propriedades, a preocupação central com a higiene urbana, a construção de esgotos e as acções promotoras da limpeza urbana, o surgimento do mobiliário urbano como sejam os elementos de iluminação pública e os espaços verdes como parques ou jardins urbanos.

Em suma, os autores anteriormente referidos concordam entre si na atribuição à Revolução Industrial de um papel decisivo no desencadear das transformações urbanísticas de modernização do espaço urbano histórico de traça medieval e na sua formação como cidade moderna. Neste sentido, para Mora e Benevolo, estas transformações e consequente imposição do modelo urbano centro-periferia vão depender das particularidades da malha urbana em que se inserem, ou seja, “*dependem logicamente das características peculiares do tecido em que se deve inserir*”⁵, o qual varia de cidade para cidade. Verifica-se que Benevolo e Gravagnuolo são unânimes quanto às principais transformações urbanísticas que conduziram à formação do centro urbano: as reformas viárias, a criação de acessos entre o centro urbano e o novo território periférico da cidade, a criação de espaços públicos e a terciarização do centro urbano. Por oposição a este centro urbano, a periferia caracteriza-se na perspectiva destes autores por abarcar funções incómodas (porque por exemplo insalubres) e equipamentos de grandes dimensões, assim como a habitação operária.

Inspirado no ocorrido em vários países europeus, como a França e a Inglaterra, o urbanismo como disciplina do saber surgiu em Portugal na segunda metade do século XIX, com a criação do primeiro plano urbanístico formal em 1865 que prefigurava conteúdos prepositivos que sancionavam as transformações urbanísticas modernas, o Plano Geral de Melhoramentos. Entre estes conteúdos, destacam-se as questões relativas à acessibilidade e à salubridade, descritas por Margarida Lôbo em os *Planos de Urbanização: a época de Duarte Pacheco*. De acordo com a autora, embora tivessem sido criados no século XIX, só em 1904 ficou concluído o primeiro plano geral de

⁵ BENEVOLO, Leonardo – *Projectar a cidade moderna*. 1987, p. 102.

melhoramentos para a cidade de Lisboa. Contudo, este plano foi uma peça fundamental do urbanismo português, pois intervinha essencialmente sobre os espaços públicos e sobre a rede viária, repensando a cidade de acordo com os padrões do urbanismo europeu vigente na época, largas avenidas ao estilo *boulevard* e jardins arborizados. A autora refere que esta figura de plano estava prevista inicialmente apenas para as cidades de Lisboa e do Porto, por serem as duas maiores mas que acabaram por ser contempladas com o Plano Geral de Melhoramentos, outras cidades de menor dimensão e importância. Entre estas, a cidade do Funchal, foi um dos casos, cujo plano foi concluído em 1915, pelo arquitecto Ventura Terra.

No que concerne à pesquisa bibliográfica sobre o estudo de caso do Funchal, abordaram-se, entre outros autores, artigos, periódicos e elementos de outras natureza, como plantas cedidas por vários arquivos e entidades de âmbito local, regional ou nacional e como as actas de sessões camarárias e periódicos da Câmara Municipal do Funchal, os seguintes autores e respectivas obras:

- Gaspar Frutuoso, *Livro Segundo das Saudades da Terra*; Rui Carita em várias obras nomeadamente *História da Madeira Volume 1 e Volume 7*, Paulo Dias de Almeida e a sua descrição da Ilha da Madeira de 1817-1827 e *O Colégio dos Jesuítas no Funchal*, este último uma referência bibliográfica importante enquadrada na questão da desamortização; António Correia, *Alguns tópicos para a classificação urbanística da Madeira*, Rui Santos, *A demolição da muralha da cortina da cidade*, Maurício Fernandes, *Funchal porto de mar*; Abel Caldeira, *O Funchal no primeiro quartel do século XX* e Teresa Vasconcelos em *O Plano Ventura Terra e a modernização do Funchal*, obra que não poderia deixar de constituir uma referência para a análise conclusiva desta dissertação, com o contributo deste plano no sancionamento do centro urbano do Funchal.

A Ilha da Madeira, assim como o resto do Arquipélago, permaneceu despovoada até à vaga de descobrimentos que marcou o século XV, numa realidade geográfica na qual a origem da cidade do Funchal e a escolha do lugar para fixar o primeiro assentamento urbano da ilha junto ao mar poderão encontrar justificação, nas características de fertilidade associadas à presença da água, no espaço entre as ribeiras de São João, de Santa Maria e de João Gomes. A Este da Ribeira de João Gomes estabeleceu-se um núcleo de pescadores e artesãos e a Oeste da Ribeira de São João, um

segundo núcleo de expressão mais nobre que o primeiro devido à fixação do Capitão Zarco naquela zona, assim como de uma pequena nobreza que o acompanhava na experiência de povoamento do Funchal. A integração das ribeiras como elementos urbanos marcantes da cidade definiu uma dinâmica na morfologia urbana que veio a condicionar a cidade, até 1915, de que é exemplo a proposta do Plano Ventura Terra para a Avenida Norte, “*avenida será de feliz construção, porque resultará do projecto de cobertura da Ribeira de Santa Luzia*”⁶.

Poder-se-á concluir que, num primeiro momento correspondente ao povoamento até finais do século XV, o território onde se fixara o assentamento urbano apresenta uma malha urbana que não apenas se adapta como também obedece a condicionantes geográficos específicos do lugar, como sejam a frente marítima, a topografia ou as duas ribeiras. Na transição para o século XVI iniciava-se o processo de dotação do Funchal das infra-estruturas de uma cidade renascentista, com edifícios administrativos, como as Casas da Câmara e a Alfândega, e distinguiu-se uma zona nas imediações da principal igreja, a Sé, que se localizava próximo da frente de mar entre as ribeiras de São João e de Santa Luzia, onde se desenrolava o quotidiano da cidade mercantil. Como se irá analisar nesta dissertação, este espaço mercantil primitivo permanecerá como espaço terciário associado ao comércio do emergente centro urbano.

Verificar-se-ão, estreitas relações espaciais que se criaram no Funchal entre os três elementos que Mora estabelece para o entendimento da evolução da cidade, as vias de comunicação, os assentamentos urbanos, no caso do Funchal os referidos núcleos primitivos, e as estruturas administrativas, como as Casas da Câmara.

No que concerne às referências bibliográficas sobre o Funchal, Frutuoso em *Livro Segundo das Saudades da Terra*, datado da segunda metade do século XVI, relata uma crónica das vivências desta época que caracterizavam a cidade. Importa perceber de que modo a cidade era vivida, como se distribuía as actividades, onde se localizava o comércio, os serviços, os locais de culto e de encontro da população, a habitação nobre e a popular e que bases económicas suportavam estas dinâmicas. É neste sentido que a análise desta obra constitui um contributo para a compreensão da cidade no período da sua formação, uma vez que neste foram lançadas as directrizes que condicionaram a

⁶ Memória Descritiva e Justificativa do *Plano Geral de Melhoramentos do Funchal*, de Ventura Terra, 1915 (Fonte: DRAC), p. 3.

evolução urbanística futura da morfologia urbana como é o caso da frente marítima e das vias estruturadas ao longo das ribeiras, adaptadas à topografia.

A cidade do Funchal, embora sob a condição de colónia insular, desde logo se estabeleceu como importante porto comercial por onde circulavam bens e mercadorias. Resulta desta dinâmica comercial de cariz internacional, pelas rotas marítimas, que o Funchal se mantinha no século em meados do século XVIII a par da evolução das principais cidades europeias, como Londres e Paris dadas as relações comerciais criadas com os povos inglês e francês. Como tal, as transformações urbanísticas que caracterizaram estas e outras cidades europeias fizeram-se sentir no Funchal e é neste sentido que se poderá falar nas transformações urbanísticas que conduziram à formação do centro urbano do Funchal. Ora, na transição para o século XIX na cidade do Funchal *“abrem-se algumas ruas e travessas, mas de um modo geral, obedece-se ao traçado essencial herdado da cidade açucareira. Isto é, a cidade do vinho sobrepõe-se à cidade do açúcar”*⁷. Poder-se-á referir a propósito que começam a ser evidentes na cidade compacta dentro das muralhas que se havia desenvolvido sem planos urbanísticos e com um traçado urbano fortemente dependente da realidade geográfica, os primeiros indícios da modernidade urbana.

No que respeita à formação do centro urbano, as primeiras transformações urbanísticas que contribuem neste processo evidentes na cidade do Funchal situam-se, sobretudo, a partir dos inícios do século XIX. A cidade assiste a uma transformação da estrutura urbana primitiva através de operações urbanísticas que visam a reestruturação de uma parte precisa e concreta da malha urbana de modo a identificar o emergente centro urbano, marcando-o com a abertura de vias. Ora, data desta época, a proposta de reestruturação urbana da autoria do Brigadeiro Oudinot para o Funchal, o plano para a *Nova Cidade nas Angústias*⁸, a parte da cidade localizada a Oeste da Ribeira de São João para a qual o Brigadeiro proponha a criação de uma rede viária ortogonal de forma a possibilitar a construção de um bairro residencial destinado à habitação burguesa com relação de proximidade com o emergente centro urbano. De acordo com Rui Carita e pela análise do plano⁹ poder-se-á referir que este previa a expansão da cidade para Oeste,

⁷ CORREIA, António - **Alguns tópicos para a classificação urbanística da Madeira**. In *Islenha*, n.º 9, Jul.- Dez. 1991, p. 27.

⁸ Datado de 1804 e cedido pelo DPE / CMF.

⁹ CARITA, Rui - **Paulo Dias de Almeida e a sua descrição da Ilha da Madeira de 1817-1827**. 1982

possibilitando uma apropriação do solo rural para fins urbanos capaz de responder à procura de habitação da classe burguesa, com este novo bairro residencial. Na época, o Funchal era uma cidade economicamente dependente do crescente movimento turístico e marítimo, o que evidenciava os primeiros indícios do modelo urbano centro-periferia, como o referido bairro burguês das Angústias. Esta nova configuração da cidade pretendia a distinção as zonas habitacionais burguesas, e os bairros de renda baixa da classe mais pobre. No bairro da Sé, centravam-se alguns serviços da administração como é o caso da Câmara Municipal do Funchal, o comércio, os serviços, como a Alfândega e das agências bancárias, e algumas funções relacionadas com o ainda incipiente sector turístico, como unidades de alojamento, cafés e o Teatro Funchalense.

Entre as transformações urbanísticas que contribuíram para a definição do centro urbano, refira-se a adaptação de edifícios religiosos às novas funções modernas; na sequência da desamortização; e o derrube das muralhas para permitir a abertura de novas vias e a criação de espaços públicos. No que respeita à adaptação de antigos edifícios religiosos, um exemplo marcante descrito na obra *O Colégio dos Jesuítas no Funchal* por Rui Carita é o Colégio dos Jesuítas, que será ocupado por funções militares, por força de acontecimentos da época, num prenúncio de um espaço periférico emergente. Outros edifícios religiosos foram ocupados ou substituídos por outras funções urbanas modernas, como as relacionadas com a educação ou a criação de jardins e espaços de lazer, como foi o caso da construção do Jardim D. Amélia nos terrenos do extinto Convento de São Francisco. No início do século XX, Abel Caldeira, em *O Funchal no primeiro quartel do século XX*, refere alguns dos conventos existentes no Funchal e as transformações nestes ocorridas, como o Convento das Mercês “ (...) demolido em 1912, para o alargamento da Travessa das Capuchinhas”¹⁰, o Convento da Encarnação demolido para a construção do Seminário Diocesano. O autor refere ainda a grande importância do início deste século no estudo da cidade, uma vez que assinala alguns dos factores através dos quais se formou o centro urbano, como a localização de equipamentos turísticos, comércio, serviços e actividades de recreio, a presença de novos espaços públicos, praças e jardins, o alargamento de vias ou ainda a localização da habitação de renda baixa fora do centro, na proximidade do cemitério, hospital e sanatório, num indício do espaço periférico.

¹⁰ CALDEIRA, Abel – *O Funchal no primeiro quartel do século XX*. 1964, p. 68.

Quanto ao derrube das muralhas e dos fortes da cidade, Rui Santos, no artigo *A demolição da muralha da cortina da cidade*, refere esta acção em virtude da necessidade de se proceder à construção de novas vias, orientadas para a perspectiva da panorâmica do mar em benefício da fixação de actividades turísticas, como foi o caso da Rua da Praia. Também Maurício Fernandes no artigo *Funchal porto de mar* apresenta uma análise histórica das transformações urbanísticas a que o porto do Funchal esteve sujeito entre 1817 e 1885, no sentido de se criar uma verdadeira estrutura portuária capaz de servir a actividade marítima que se fora intensificando e à qual as velhas infra-estruturas já não davam resposta. Em consequência da construção do porto e do cais, criou-se a avenida de Entrada da Cidade, cujas obras foram enquadradas na política de melhoramento e embelezamento do Funchal em finais do século XIX, como descreve o autor.

A cidade do Funchal tem sido alvo da atenção de uma nova geração de investigadores e centros de investigação, sobretudo no que respeita a Teses de Mestrado e Doutoramento que incidem sobre aspectos específicos da História da urbe e da Madeira, como é o caso da obra *O Plano Ventura Terra e a modernização do Funchal*, de Vasconcelos. A oportunidade de considerar esta referência bibliográfica no âmbito desta Dissertação justifica-se no facto de contextualizar o desenvolvimento urbano nas primeiras décadas do século XX, destacando o *Plano Geral de Melhoramentos do Funchal*, no qual, segundo com a autora, Ventura Terra, seu autor, “*desenvolve uma proposta de modernização da cidade (...) onde se aplicam os conceitos correntes do urbanismo francês da época; visíveis nas grandes vias rectilíneas, na utilização de rotundas para a distribuição viária, amplas praças e parques na periferia*”¹¹. Ora, como se pretende demonstrar este plano constitui um contributo inequívoco na consolidação do centro urbano, sancionando as transformações urbanísticas anteriormente em curso.

A última referência é simbólica e diz respeito aos recentemente comemorados 500 anos da cidade do Funchal (1508-2008), através de iniciativas que integraram um projecto que visava reflectir sobre a vida passada desta colectividade urbana para melhor compreender a cidade actual. Este recente programa comemorativo integrou várias actividades de carácter histórico, que incidiram sobre o património da cidade, quer monumental, quer museológico e também natural, através da definição de roteiros

¹¹ VASCONCELOS, Teresa – *O Plano Ventura Terra e a modernização do Funchal*. 2008, p. 41.

históricos, exposições em museus, arquivos e bibliotecas, encontros culturais e edição de obras literárias, como a referida obra de Teresa Vasconcelos. Um dos objectivos primeiros foi promover o estudo e a reflexão sobre a formação e o desenvolvimento da cidade, factor este que motiva igualmente os propósitos desta Dissertação e temática para a qual, se pretende dar um contributo no que ao período entre 1834 e 1915 diz respeito.

CAPÍTULO 2. ORIGEM E EVOLUÇÃO PRÉ-MODERNA DA CIDADE DO FUNCHAL

Neste capítulo aborda-se a formação do assentamento urbano que veio a dar origem à cidade do Funchal, salientando os momentos que contribuíram para a formação e evolução da morfologia urbana até ao início do século XIX. Trata-se de interpretar a origem e a evolução urbanística do espaço urbano histórico da cidade do Funchal, neste período de tempo que designamos de pré-moderno, ou seja, até ao momento zero a partir do qual se desencadearão as transformações urbanísticas modernas de definição do primeiro centro urbano. Importa perceber que o aglomerado urbano do Funchal era o mais densamente povoado da ilha devido à existência do porto e consequente concentração da actividade comercial e económica. Reuniam-se os factores que determinaram o desenvolvimento de um aglomerado urbano que, embora limitado pela condição insular, acompanhou as transformações urbanísticas das cidades europeias.

2.1. Génese urbana

O Arquipélago da Madeira insere-se no Atlântico Norte (fig. 1) e a sua tomada de posse deve-se às incursões portuguesas no Atlântico a partir do século XVI.

Pela sua orientação geográfica a Sul e apresentando-se como amplo anfiteatro natural protegido dos ventos predominantes o assentamento urbano que deu origem à cidade do Funchal, limitado pelas ribeiras de Joao Gomes e pela Ribeira de São João, logo se destacou como o local mais favorável à instalação de um povoamento permanente. O terreno era fértil, solarengo e acessível, dado relevo acidentado da Ilha, e o recorte da baía proporcionava as condições favoráveis à localização do porto da Ilha (fig. 2). Atente-se que, com a ocupação da Ilha, pretendia-se uma base de apoio às incursões portuguesas no Atlântico, logo era importante que o povoamento se fizesse junto ao mar onde se achasse um bom porto, terrenos férteis e abundância de água.



Fig. 1: *Mapa do Mundo Atlântico*, c. 1750.

(Fonte: <http://people.ufpr.br/~lgeraldo/mapas1.html>, acessido a 18 de Maio de 2009)

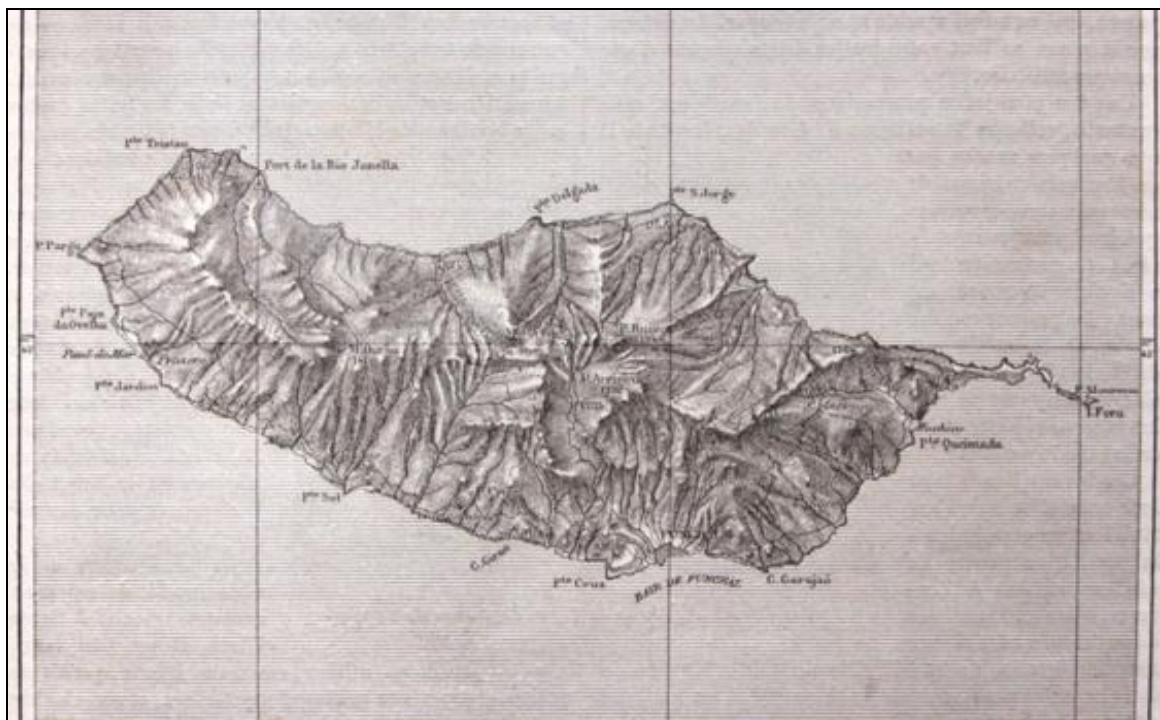


Fig.2: *Mapa da Ilha da Madeira*, c.1880.

(Fonte: www.arquipelagos.pt, acessido a 18 de Maio de 2009)

A população de colonos desembarcada no Funchal fixa-se desde 1425¹² num assentamento urbano de carácter permanente, no qual o primeiro elemento urbano que se destaca é a Capela de Nossa Senhora do Calhau, construída em 1438 junto à praia, a Este da Ribeira de João Gomes (fig.3). Na envolvente deste edifício foi-se fixando um núcleo populacional, de Santa Maria, cujas principais actividades eram o artesanato e a pesca (fig.3). A Oeste da Ribeira de São João formou-se o designado núcleo de Santa Catarina (fig.3), motivado pela presença da Capitão Zarco que fixara residência neste ponto. Enquanto que o núcleo de Santa Maria era formado essencialmente por arteãos e pescadores, o núcleo de Santa Catarina, do qual o Capitão Zarco fazia parte, caracterizava-se pela presença da nobreza que o acompanhava.

Assim, foram sendo delineados e consolidados estes dois núcleos urbanos primitivos, numa estrutura urbana polinucleada constituída por Santa Maria a Este e por Santa Catarina a Oeste, separados entre si por terrenos não urbanos e sem continuidade entre os dois núcleos urbanos. Neste sistema urbano destaca-se a presença de três ribeiras, de São João, de Santa Luzia e de João Gomes (fig. 3), a primeira das quais que desemboca junto ao núcleo de Santa Catarina e as duas outras junto ao núcleo de Santa Maria. Ora, é a partir destes dois núcleos urbanos que tem início o processo de expansão urbana dos mesmos, fomentado pelo crescimento económico que a produção de cereais possibilitou em meados do século XV. Este processo de expansão urbano foi rápido no núcleo de Santa Catarina, marcado pela abertura da Rua de Santa Maria logo após a construção da Capela (fig. 3) ao longo da qual a população residente se foi distribuindo.

Destaca-se ao nível do edificado, além da referida Capela de Nossa Senhora do Calhau, os elementos urbanos de cariz religioso que denotam uma forte presença no Funchal, assinaladas nso exemplos da Capela do Corpo Santo, da Capela de Santa Catarina e do Convento de Santa Clara fundado junto à Capela de Conceição de Cima e que motivou a abertura de arruamentos que seguiam a linhas das ribeiras, subindo a encosta (fig.3).

¹² CARITA, Rui - *História da Madeira*. Vol.1, 1989, p. 54.

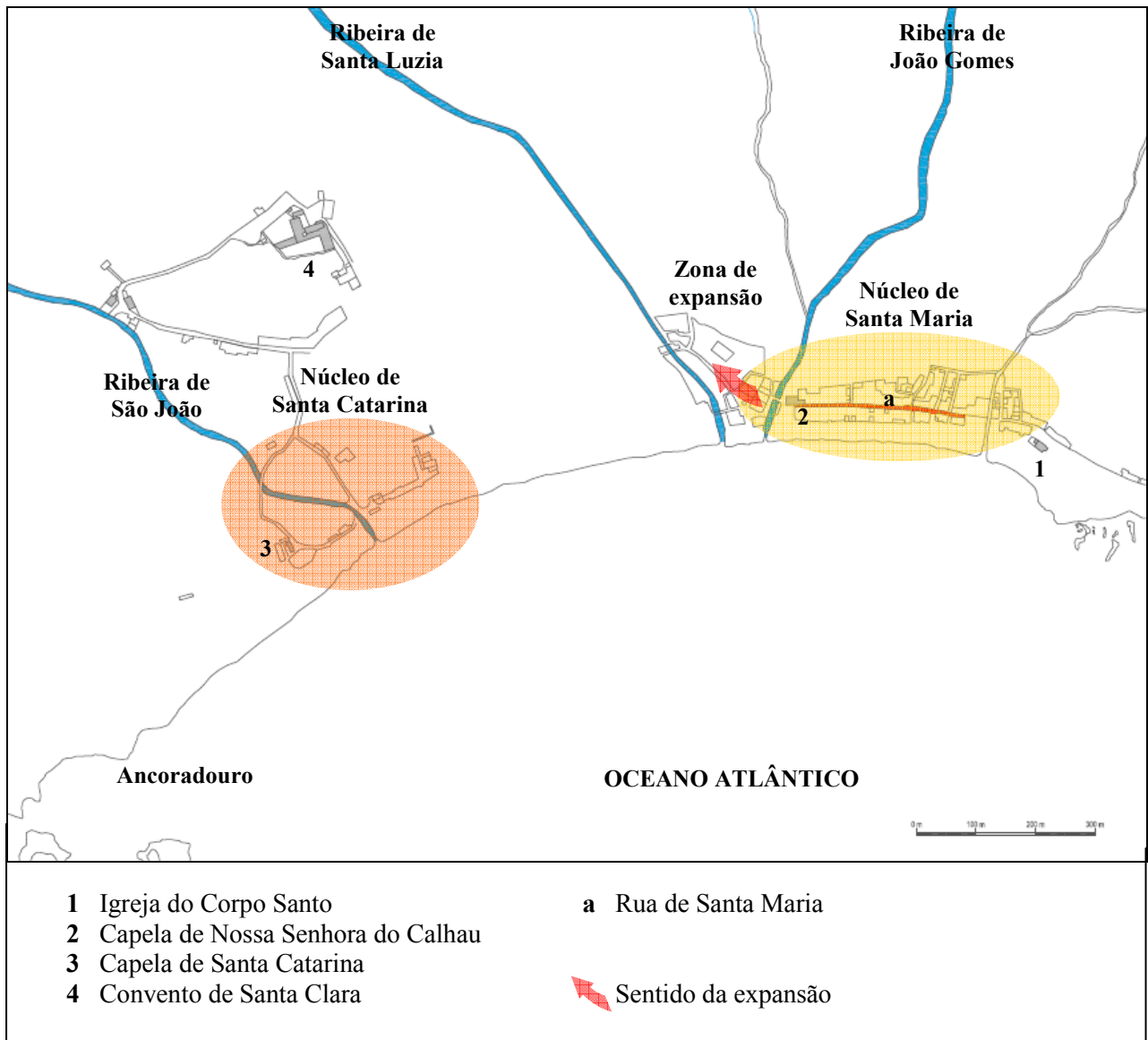


Fig. 3: Planta do Funchal, 1455. (Fonte: autora)

Na segunda metade do século XV, com a queda da produção de cereais a favor da produção açucareira (cujos anos áureos decorreram até meados do séc. XVI), o assentamento urbano do Funchal foi palco de uma rápida expansão urbana motivada pela riqueza proveniente da actividade açucareira. Surgiram novas ruas de que os comerciantes logo se apropriaram, afirmando a importância do crescente desenvolvimento mercantil, das quais se poderão destacar a Rua Direita, onde se instalaram os quatro engenhos de açúcar acompanhando a Ribeira de Santa Luzia (fig.4) e a Rua dos Mercadores (fig.4), “*das mais principais dos muros para dentro*”¹³, artéria paralela ao mar que se tornou o maior pólo comercial da época, adaptada à realidade demográfica e socioeconómica e fornecendo a base para o fortalecimento da cidade como pólo marítimo de mercadores. Em direcção a ela abriram-se outras ruas perpendiculares, numa lógica coerente de vias voltadas para o mar, onde predominava o comércio e a habitação de cariz mais nobre, como se reforça pela análise da obra de Frutuoso. A habitação de pescadores continuava a concentrar-se no primitivo núcleo de Santa Maria.

No que concerne a equipamentos e serviços, destaca-se a criação primeiro Hospital da cidade, construído em 1469 junto à Capela de São Paulo (fig.4) e a instalação da Alfândega no extremo sul da Rua Direita (fig.4) e do Hospital Rua da Boa Viagem, perto da Capela de Santa Maria (fig.4) em 1477. No que respeita à presença religiosa, destaca-se o Convento de São Francisco, e a Capela da Encarnação (fig. 4).

¹³ FRUTUOSO, Gaspar – *Livro Segundo das Saudades da Terra*. 1584, p 155.

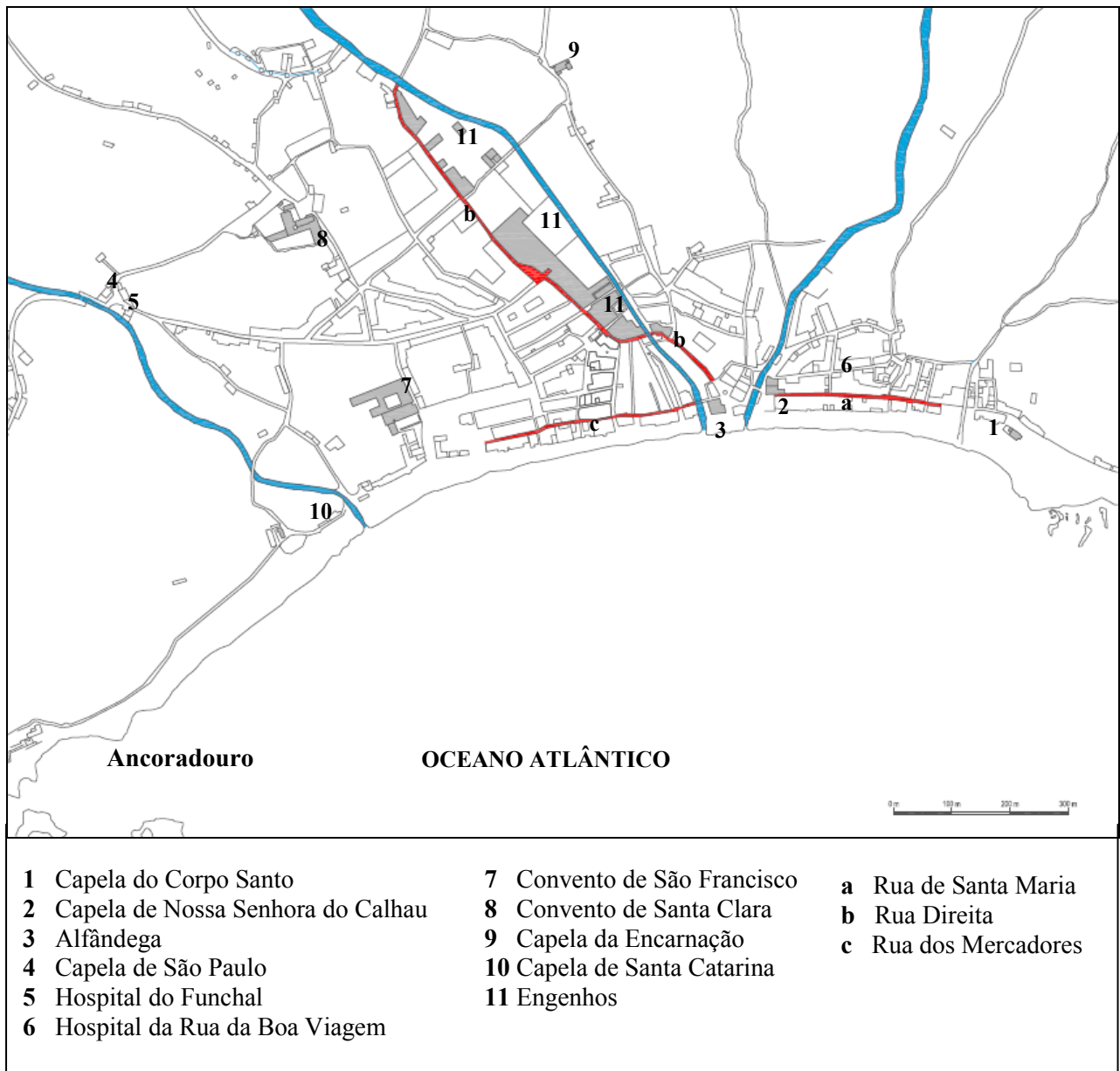


Fig. 4: Planta do Funchal em finais do século XV. (Fonte: autora)

Em 1486 D. Manuel mandou construir junto à Sé do Funchal, igreja nova da cidade erguida a Norte da Rua dos Mecadores (fig.5), uma praça “*e nela uma boa câmara para o concelho*”¹⁴, edifício dos Paços do Concelho, e também que “*se fizesse uma casa para o paço dos tabeliães*”¹⁵ (fig.5). Importa referir a elevação do Funchal à categoria de Cidade, a 21 de Agosto de 1508, denotando a importância deste aglomerado urbano como porto marítimo e comercial das rotas do Atlântico. Destaca-se também em 1513 a “*construção dum baluarte e dum muro de defesa do Funchal*”¹⁶, base para a Fortaleza de São Lourenço, marcando o início da imposição do sistema defensivo na estrutura urbana, e em 1514 a nova Alfândega (fig.5), motivada pelo crescente desenvolvimento mercantil e marítimo. Em suma, o assentamento urbano primitivo que se iniciou na envolvente da Capela de Santa Maria, na transição para o século XVI registou uma expansão urbana para Oeste, entre as Ribeiras de João Gomes e de Santa Luzia, e havia-se implantado os primeiros edifícios de serviços nas imediações da Sé (fig.5).

No que respeita ao espaço não edificado, destaca-se a Praça do Pelourinho (fig.5), considerada a praça central do aglomerado urbano, por ser o local para onde convergiam os principais arruamentos, tais como a Rua de Santa Maria, a Rua Direita e a Rua dos Mercadores, e onde foi erguido como elemento urbano marcante, símbolo do poder político, o Pelourinho (fig.5). Na sequência do aumento demográfico, da ascensão económica e da riqueza proveniente da actividade açucareira, antevia-se o erguer do coração da cidade nas proximidades da Sé, porque por lá se localizavam os principais edifícios de serviços da cidade, como os Paços do Concelho, e a actividade comercial. Ali viriam a instalar-se os principais equipamentos públicos da cidade tais como o Passeio Público e os estabelecimentos de recreio, associados ao que se poderá designar de incipiente centro urbano com base na paulatina e lenta fixação do sector terciário neste local. Poder-se-á caracterizar, em síntese, o espaço urbano histórico do Funchal em finais do século XVI pela visível dicotomia entre o núcleo urbano primitivo de artesãos e de pescadores de Santa Maria que se estendia até a Praça do Pelourinho e a incipiente cidade terciarizada na envolvente à Sé (fig.5), concentrando edifícios destinados aos serviços, comércio, habitação nobre e de cariz religioso.

¹⁴ CARITA, Rui – *História da Madeira*. Vol.I. 1989, p. 215.

¹⁵ Idem, p. 215.

¹⁶ CARITA, Rui – *Introdução à arquitectura militar na Madeira. Funchal*. 1981, p. 54.

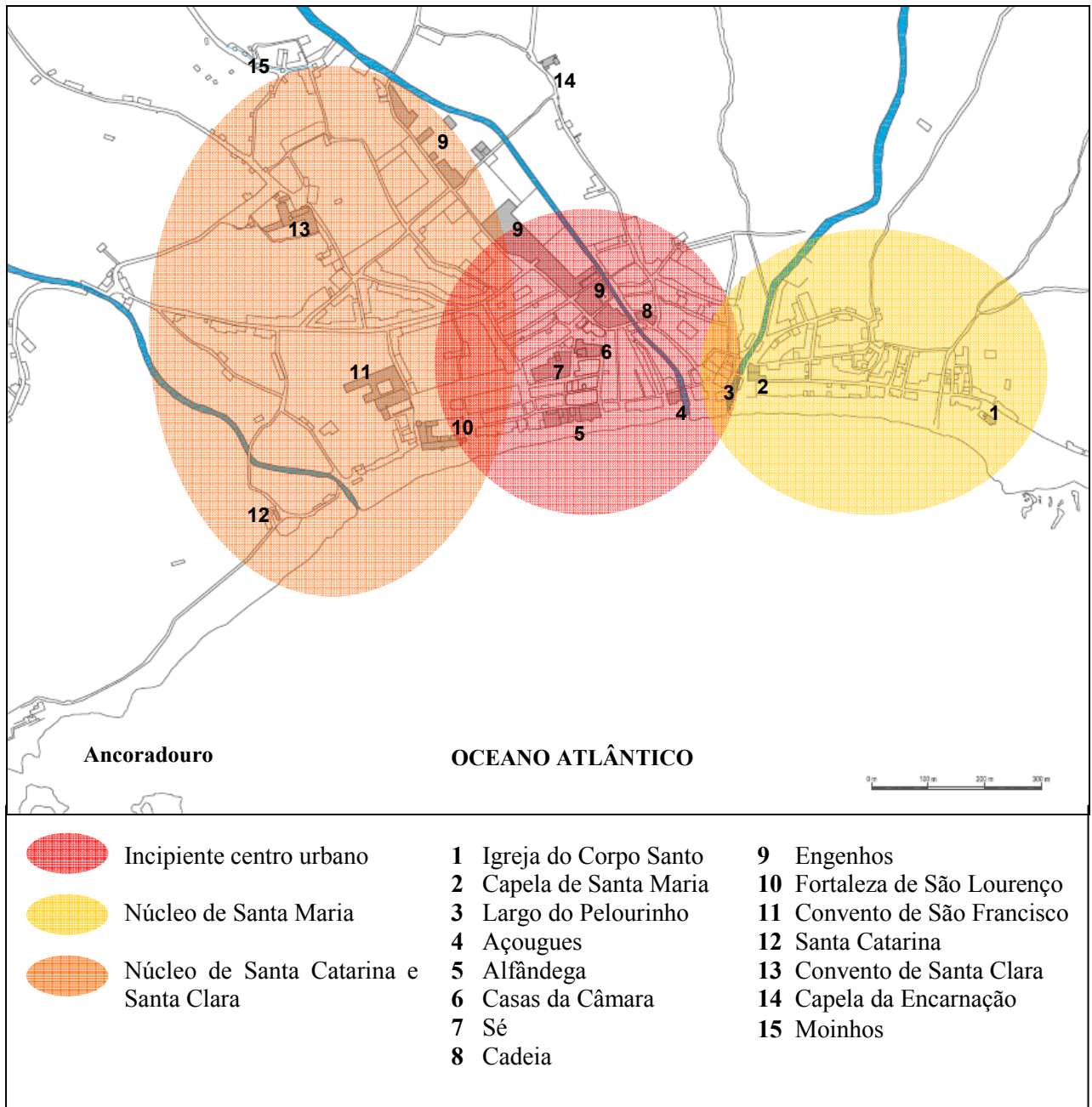


Fig. 5: Planta do Funchal na segunda metade do século XVI. (Fonte: autora)

Enquanto assentamento urbano de apoio à expansão ultramarina Portuguesa, o Funchal não era provido de uma muralha. Os ataques marítimos multiplicavam-se e o ano de 1566, ano em que deflagrou o ataque ao Funchal pelos franceses, marcou uma viragem no desenvolvimento urbano da cidade, pois evidenciou uma urbe indefesa que atraiu a atenção das preocupações da corte de Lisboa para este problema. É na sequência do saque que chega à Ilha o mestre das obras reais Mateus Fernandes, a quem se deve o traçado da *Planta do Funchal*, datada de 1570¹⁷. Ora, para além do propósito de proteger a cidade dos ataques, a determinação da construção da muralha e dos fortes que ladeiam a frente marítima da cidade do Funchal, veio a contribuir do ponto de vista urbanístico para unificar os dois núcleos urbanos anteriormente dispersos de Santa Maria e de Santa Catarina, passando a unificar o espaço intramuros como um só. A muralha estendia-se na frente de mar entre as ribeiras de São João e de João Gomes (fig.6). A Este nascia um lanço desde a beira-mar até à Pena e um outro em frente ao núcleo de Santa Maria, e do lado Poente corria um lanço desde o calhau e entestava com o pico onde se ergueu a Fortaleza do Pico (fig.6). No espaço extramuros, fora da muralha, localizavam-se as ribeiras de São João, de Santa Luzia e de João Gomes, que funcionavam como fossos. Do lado Norte a defesa cabia ao relevo acidentado constituído por montanhas pelo que estava desprovido de muralhas (ver anexo 11). Quanto às fortificações, importa salientar o Forte Novo de São Pedro, o Forte da Alfândega, do Pelourinho ou de São Filipe, de São Tiago e de São Lázaro (fig.6). Na sequência do saque importa também referir a construção do Colégio dos Jesuítas no Funchal (fig.6) em 1578, como garante da presença de uma classe instruída e com um papel simbólico pela sua religiosidade de protector da população local.

¹⁷ *Planta do Funchal*, de Mateus Fernandes, de 1570 (ver anexo 4).

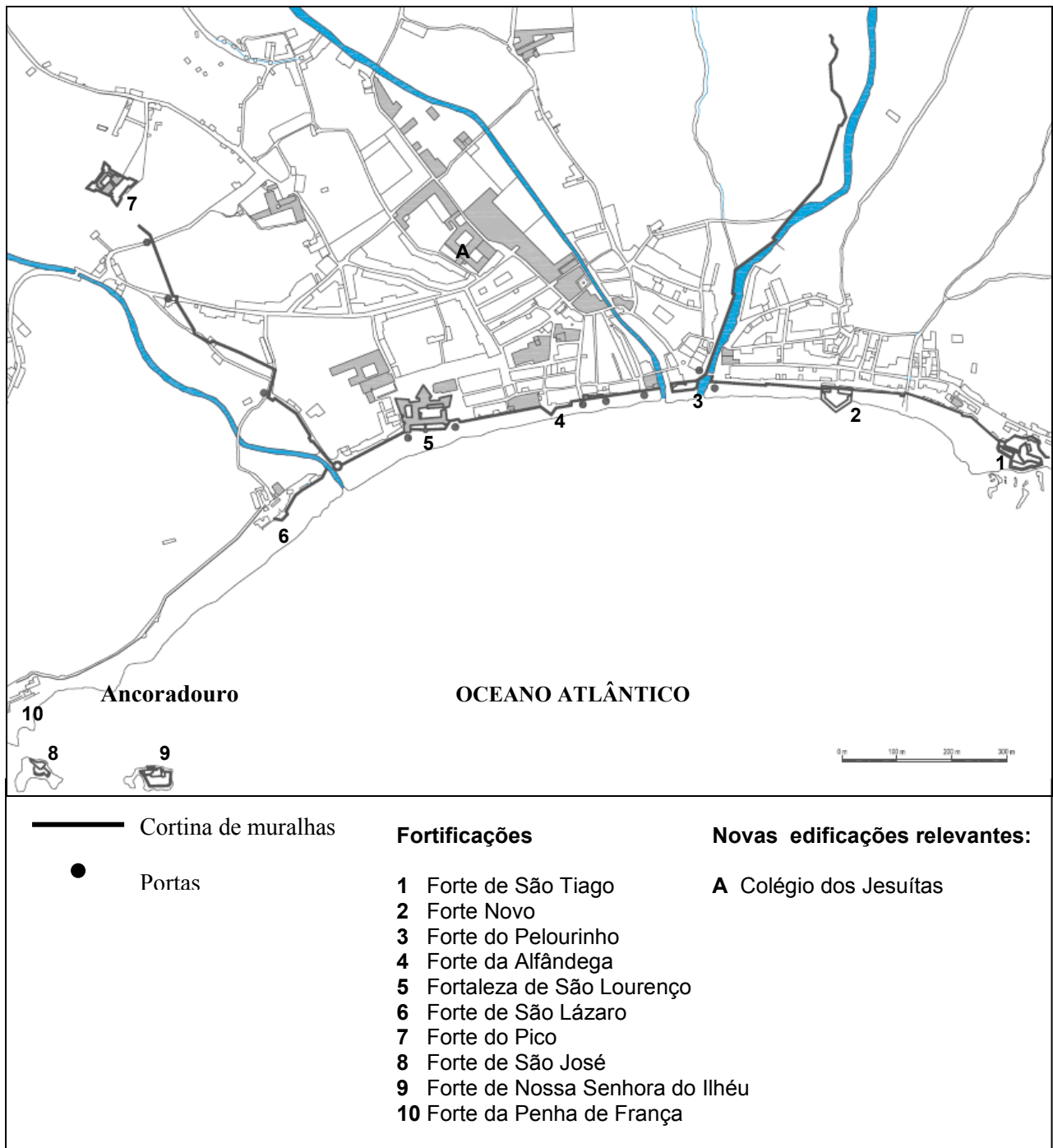


Fig. 6: Planta do Funchal no século XVII, com a implantação do sistema defensivo.

(Fonte: autora)

2.2. Indícios do despoletar de uma burguesia ainda incipiente: contributo nas novas tipologias arquitectónicas e urbanas

Em paralelo com o decréscimo do comércio de açúcar, em finais do século XVI verificou-se na Ilha um aumento do cultivo de vinha e a inerente actividade mercantil contribuiu para modificar alguns dos traçados da cidade do Funchal. De facto a presença inglesa que dominou a actividade vinícola desde os inícios do século XVII veio a contribuir para criar uma vasta rede comercial que trazia à cidade mercadores provenientes de vários países europeus, sobretudo ingleses, que lucravam com os lucros da exportação do vinho.

Poder-se-á referir que os séculos XVII e XVIII foram de grande riqueza na ilha associada à exportação vinícola, que suscitou acções de remodelação quer ao nível arquitectónico do tecido edificado, quer da cidade no seu todo.

Entre as novas tipologias arquitectónicas surgiram os palácios para a habitação da nobreza funchalense e para comerciantes estrangeiros abastados, que poderão ser entendidos como os primeiros indícios do despoletar de uma classe burguesa ainda incipiente; as casas de habitação sobradas, ou seja, servidas por caves onde se guardavam as pipas de vinho ou se localizavam os escritórios e as lojas de comércio. Estes edifícios localizavam-se, sobretudo nas ruelas envolventes da Sé, ou seja, o ainda incipiente espaço terciarizado da cidade. Paralelamente, iniciava-se a construção de moradias isoladas para a habitação dos mais abastados e de comerciantes estrangeiros nos arredores do espaço urbano histórico, sobretudo na zona Oeste da cidade e sobre a encosta do Funchal (fig.7). Na *Planta da Cidade do Funchal* datada de 1775 (fig.8), poder-se-á verificar a existência de algumas destas moradias isoladas inseridas nas propriedades da envolvente extramuros à cidade.

Em finais do século XVIII, segundo Jorge Guerra, o Funchal reclamava o estatuto de cidade importante, “*mercê da simples circunstância de se afirmar como escala obrigatória nas rotas atlânticas e, por essa mesma razão, nela residir uma significativa comunidade inglesa*”¹⁸, população abastada e bem sucedida nos negócios, sedenta de divertimentos. Neste contexto, destaca-se a construção da Casa da Ópera do Funchal ou

¹⁸ GUERRA, Jorge – *A casa da Ópera*. In *Isleña*, n.º 11, Jul. – Dez. 1992, p.115.

Teatro Funchalense no terreno localizado a Norte da Fortaleza de São Lourenço (fig.7), “*definitivamente concluída, e já em plena actividade, nos princípios de 1777*”¹⁹, num exemplo precoce da presença de edifícios deste género nas cidades em Portugal, ao qual a presença da comunidade britânica não terá sido alheia. Importa ainda salientar a transferência da Câmara Municipal para um edifício localizado junto à Alfandega, em 1781 (fig.7), pois o antigo edifício quinhentista dos Paços do Concelho na ruela atrás da Sé achava-se, em lastimosa ruína.

¹⁹ GUERRA, Jorge – **A casa da Ópera**. In *Islenha*, n.º 11, Jul. – Dez. 1992, p.117.

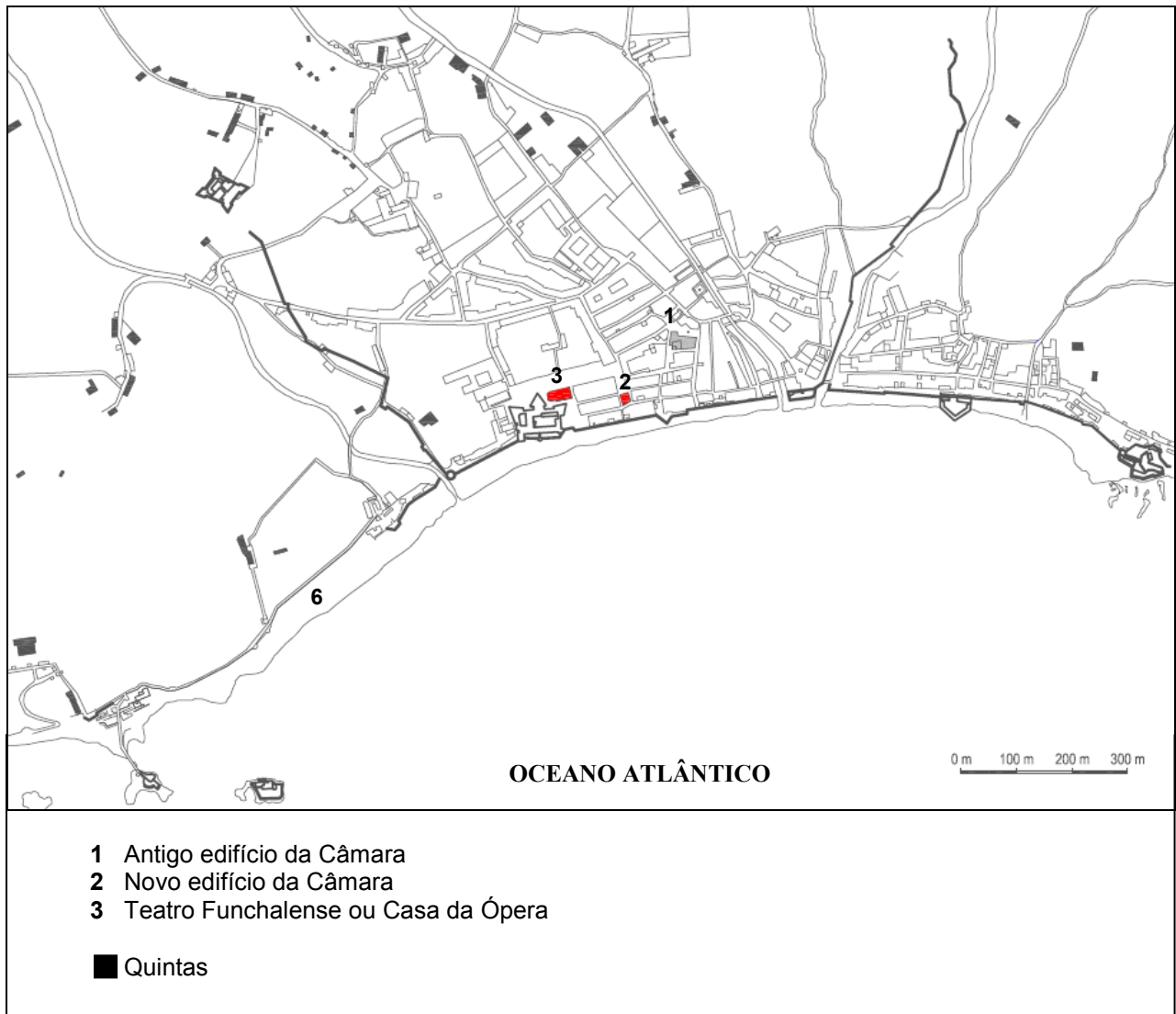


Fig. 7: Planta do Funchal em finais do século XVIII. (Fonte: autora)

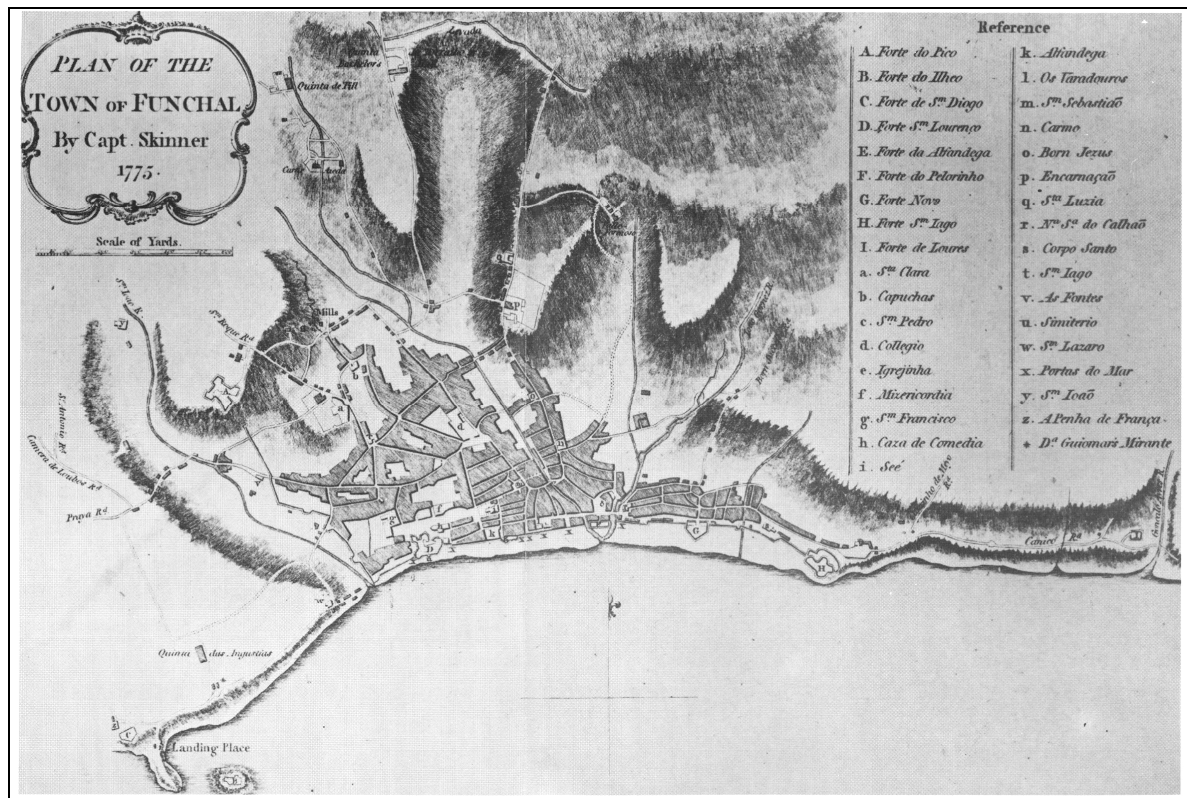


Fig. 8: Planta da Cidade do Funchal, pelo Capitão Skinner, 1775.
(Fonte: DPE/CMF, policopiado)

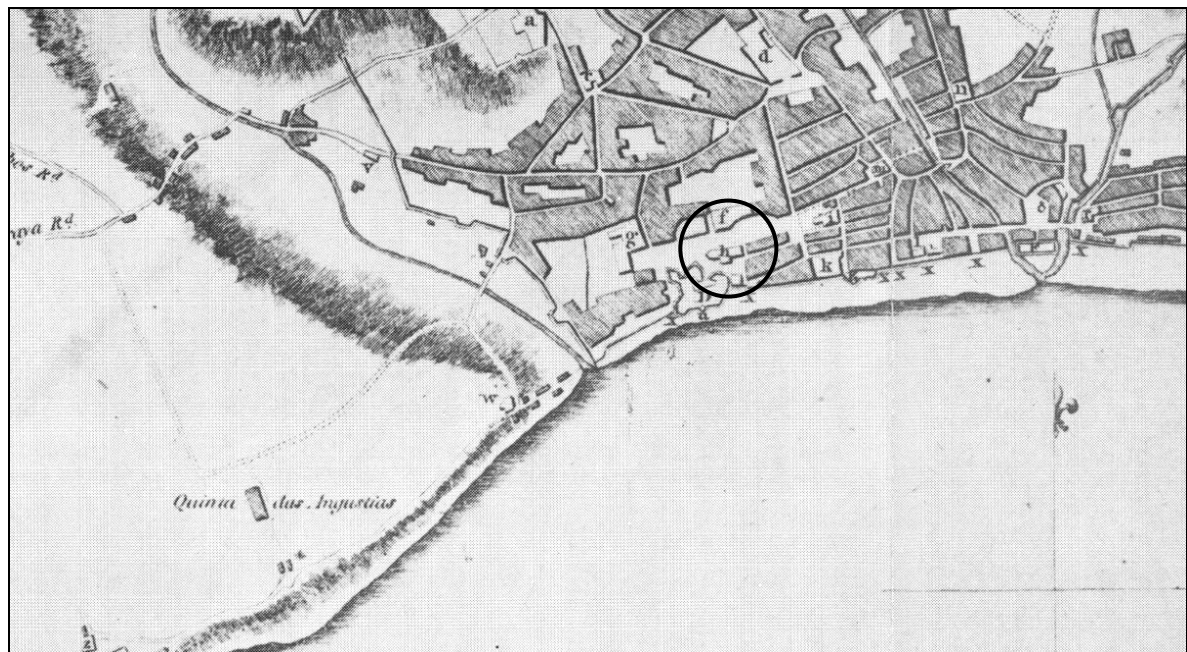


Fig. 9: Pormenor da Planta da Cidade do Funchal, pelo Capitão Skinner, 1775,
assinalando o Teatro Funchalense. (Fonte: DPE/CMF, policopiado)

De uma forma geral, poder-se-á afirmar que a cidade exportadora de vinho mantinha o traçado herdado da cidade açucareira, intramuros, marcada por uma malha urbana irregular de ruas estreitas e sinuosas condicionadas pela topografia e com uma incipiente zona central onde se condensavam os serviços administrativos e o comércio (fig. 7), funções às quais se juntava, em finais do século XVIII, uma casa de espectáculos destinada à prática de teatro cómico – o Teatro Funchalense ou Casa da Ópera – reflexo das necessidades de recreio da emergente burguesia residente e estrangeira cuja forte presença justificava a instalação precoce desta função na incipiente zona central.

No que concerne a transformações urbanísticas ao nível dos espaços não edificados, destaca-se a abertura da designada Estrada ou Caminho da Pontinha, em data não apurada, mas cujo prolongamento datado de 1782, permitiu estabelecer a ligação do Ilhéu Pequeno, onde se ergue o velho Forte de São José, a terra firme, junto à Penha de França (fig.10), com o traçado caracterizado pela sua extensão e regularidade. Esta pequena muralha entre o Forte da Penha de França e o Forte de São José não representava uma melhoria considerável nas condições portuárias da época, mas facilitava a ligação ao Forte de São José, de cariz militar e veio a constituir o ponto de partida para a construção do Porto do Funchal concluído em 1895.

Poder-se-á concluir que no dealbar para o século XIX antevia-se na cidade o nítido despoletar da actividade turística que se veio a confirmar e a reforçar a sua presença na malha urbana Oitocentista. Assim, davam-se os primeiros passos no sentido de fazer emergir, precocemente como no caso da Casa da Ópera, algumas tipologias e as infra-estruturas adequadas à condição de cidade mercantil na qual presença estrangeira, sobretudo inglesa associada ao comércio e exportação vinícola, era determinante. Como reflexo desta presença e das exigências da emergente burguesia funchalense, iniciava-se a construção do porto do Funchal.



Fig. 10: Planta do porto do Funchal com o prolongamento da Estrada da Pontinha, 1782.

(Fonte: autora)

2.3. Decadência urbana nos alvares da modernidade e tentativa de reabilitação

O início do século XIX representou para a cidade do Funchal um período de crises que afectaram a estrutura urbana conduzindo a um processo de declínio urbano e estagnação na evolução urbanística. Não alheias a este período de decadência urbana estão as ocupações inglesas que surgem aquando da constituição do Império Napoleónico, sob a promessa de auxílio inglês na protecção de Portugal contra a França, bem como as catástrofes naturais, destacando-se o grande aluvião que se abateu sobre o espaço urbano histórico em 1803. Estes acontecimentos traduziram-se num período de decadência urbana, de um modo geral não característico das cidades europeias mais proeminentes da época dos alvares da modernidade. Não foi uma Paris em declínio que Haussmann encontrou, nem uma Barcelona arruinada aquela em que Cerdá interveio, nem a grande metrópole de Londres estava em decadência quando John Nash propõe o seu plano de expansão para Regent Street com o grande parque urbano.

No que diz respeito à primeira causa apontada para o declínio urbanístico, as invasões inglesas, poder-se-ão sintetizar dois momentos chave das ocupações com influência directa no declínio urbano: a primeira ocupação ocorreu entre 1801 e 1802, correspondendo a uma conquista da cidade, sem consequências de maior a apontar; a segunda foi efectuada entre 1807 e 1814. As tropas instalaram-se na cidade do Funchal, ordenando a entrega aos ocupantes do governo e a ocupação do Palácio do São Lourenço, residência do Governador da Ilha (o que explica o motivo da ocupação deste edifício e não de outro, por ser o símbolo de poder governativo), assim como das demais fortificações que constituíam a defesa da cidade, e ainda, de alguns edifícios religiosos mais proeminentes, nomeadamente do Convento da Encarnação e do Colégio dos Jesuítas (fig. 11). O objectivo das forças invasoras era transformar a cidade do Funchal numa base para a actividade militar inglesa na sua guerra contra a França.

Estas duas invasões, sobretudo a segunda, por se ter prolongado por um período de tempo maior e pela ocupação de vários edifícios militares e religiosos, traduziram-se num período de estagnação da evolução urbana que a cidade assistia com o despoletar das funções burguesas no espaço urbano histórico do Funchal e com o prolongamento da Estrada da Pontinha, pois não houve incentivos ao desenvolvimento no sentido da implantação de novos equipamentos que fomentassem a actividade turística que se

antevia. Além disso, a ocupação de edifícios militares provocou alguma instabilidade na organização religiosa, militar e política do Funchal, uma vez que todos os esforços eram canalizados em benefício das forças inglesas, em virtude do governo da cidade estar sob o domínio inglês. Apesar de tudo não houve alterações significativas no tecido urbano; esta não beneficiou com a adição de elementos, assim como não foram demolidos edifícios marcantes da cidade, daí a podermos referir que a presença inglesa constituiu um período de estagnação urbana no Funchal.



Fig. 11: Planta do Funchal com os edifícios ocupados pelos ingleses entre 1807 e 1814.

(Fonte: autora)

A segunda causa da decadência urbana é de ordem natural e deve-se à constituição geológica da Ilha e à situação de forma de “concha” da baía do Funchal, que foi alvo de algumas catástrofes naturais, como cheias e inundações que afectaram grande parte da população que residia junto às margens das ribeiras, os designados aluviões. Estes fenómenos tornaram-se mais frequentes e com proporções maiores à medida que a cidade se foi expandindo, mas de acordo com Rui Carita “o grande aluvião que se terá abatido sobre a Madeira, foi o de 9 de Outubro de 1803”²⁰. De facto, foi o aluvião que teve consequências mais profundas no declínio da cidade e que, por isso, motivou o despoletar da necessidade de repensar e reestruturar a morfologia urbana do Funchal. Segundo o autor as ribeiras de Santa Luzia, de João Gomes e de São João “galgaram as margens e espalharam-se com grande ruído pelas ruas laterais, causando importantes prejuízos”²¹, sobretudo, no bairro de Santa Maria, destruindo grande parte do casario, bem como parte da muralha. Encarregado dos primeiros trabalhos de reparação dos estragos estava o engenheiro Reynaldo Oudinot²², com a patente de Brigadeiro, desembarcado no Funchal logo depois do aluvião, seguido pelo Tenente Paulo Dias de Almeida²³ e pelo engenheiro Feliciano António de Matos e Carvalho. A estes três engenheiros se deve a *Planta do Funchal de 1804* (fig.12), que representa a cidade antes do aluvião e os estragos por este provocados e na qual o Brigadeiro esboça um plano para a *Nova Cidade das Angústias* (fig.12).

Nas propostas de reestruturar a cidade após o aluvião, a *Planta da Cidade do Funchal* de 1804 (fig. 12) demonstra, para além da recuperação das muralhas e da correcção dos leitos das ribeiras, a necessidade de construir uma nova zona urbana que denomina por *Nova Cidade das Angústias*, na parte mais a Oeste da baía do Funchal. Destinava-se a residência da classe mais abastada, confirmando a tendência que se estabelecera no início do povoamento com a instalação do Capitão Zarco em Santa

²⁰ CARITA, Rui – Paulo Dias de Almeida, tenente coronel do Real Corpo de Engenheiros e a descrição da Ilha da Madeira de 1817-1827. 1982, p. 23.

²¹ Idem, p. 24.

²² Além da requisição de casas particulares e dependências religiosas e militares para alojar a população, o Governador reclamou a vinda de um oficial de engenharia à Ilha para dirigir os trabalhos de reparação dos estragos, o Brigadeiro Oudinot; a este se deve o *Plano para a Nova Cidade nas Angústias* e o encanamento das três ribeiras, que ainda hoje prevalece em linhas gerais.

²³ O Tenente Paulo Dias de Almeida, engenheiro militar, desembarca no Funchal para trabalhar com o Brigadeiro Oudinot na reparação do estragos provocados pelo aluvião. Durante a estadia na Ilha desenvolveu um importante levantamento da cidade do Funchal, assumido como das fortalezas e estruturas defensivas da Ilha e do péssimo estado em que se encontravam após a ocupação inglesa.

Catarina, pois aqui estavam reunidas as condições para um quotidiano privilegiado. A constituição deste bairro como parte privilegiada da cidade poderá encontrar justificação pela sua localização sobre uma zona de topografia mais elevada menos susceptível de sofrer inundações, com a possibilidade de se criar uma boa rede viária e pela proximidade com a área central envolvente à Sé, vista desafogada sobre o Funchal e para o mar, para além de representar uma fuga ao ar mais saturado do espaço urbano histórico.

Do ponto de vista urbanístico, esta *Nova Cidade* (fig. 12) projectava-se através de uma ampla praça central de onde partia um conjunto de traça ortogonal constituído por três vias paralelas à linha dos arrifes sobre o porto e quatro vias perpendiculares a estes. A malha urbana era, portanto, regular, distinta da malha irregular e sinuosa que caracterizava o espaço urbano histórico. O Brigadeiro Oudinot pretendia a construção de uma parte de cidade distinta mas com relação de proximidade com a cidade preexistente.

Em 1805 é elaborada outra planta da cidade (fig. 13), com o primeiro projecto para o encanamento das três ribeiras do Funchal e com a indicação das obras já realizadas e ainda por realizar no contexto da reparação dos estragos²⁴. A intervenção do Brigadeiro Oudinot no Funchal teve também esta expressão no encanamento das três ribeiras (fig.14), com a correcção dos leitos e com o alargamento e abertura de vias estruturantes ao longo das mesmas. O actual encanamento das ribeiras de São João, Santa Luzia e de João Gomes é, em grande parte, obra daquele engenheiro. Esta medida é a primeira que se conhece no sentido de promover a salubridade da cidade através de obras públicas de saneamento urbano e poder-se-á designar como pioneira quando comparada ao contexto genérico de outras cidades em Portugal que só mais tarde foram alvo destas medidas.

É no ano de 1815, segundo Rui Carita, que têm início as obras do novo bairro na zona das Angústias, com a construção de uma fonte pública para o abastecimento de água aos habitantes do bairro a erguer e do novo Cemitério das Angústias (fig.12), cujo traçado ortogonal e rectilíneo se inspirava na regularidade da proposta de reabilitação da Baixa Pombalina. Estas obras marcaram o *“início do Plano da Nova Cidade das Angústias imaginado pelo Brigadeiro Oudinot (...), segundo o modelo da reconstrução de Lisboa, com ruas perpendiculares e grande largo central, mas que nunca chegou a avançar*

²⁴ A elaboração das Plantas do Funchal sob a directiva do Brigadeiro Oudinot, de 1804 e 1805, tendo como colaboradores os Engenheiros Dias de Almeida e Matos Carvalho, foi um assunto que gerou alguma polémica, existindo conflitos entre estes dois no que respeita à autoria das mesmas, pelo que se menciona o Brigadeiro Oudinot como responsável.

como se tinha previsto, ficando-se por pouco mais que estas duas obras.”²⁵ A rede viária de malha ortogonal não foi criada; foi apenas aberta uma via que permitiu a ocupação daquela zona como se observa na *Planta da Cidade do Funchal* de 1805 (fig. 13).

O plano para *Nova Cidade* foi, de certa forma, precursor do pensamento urbano moderno no Funchal, pois a cidade assistiu a uma intenção concreta e planeada de intervenção urbanística que não se limitava à reparação do espaço urbano histórico preexistente afectado pelo aluvião, mas inspirado no crescimento ordenado e organizado do território segundo os modelos ortogonais e de zonamento que despoletavam em algumas cidades europeias. Desta forma, as ruas e os espaços públicos deixariam de ser o vazio permitido pelas construções, como até então se vinha concretizando, para passar a ser a rede viária a estruturar de modo intencional a malha do novo bairro da cidade a partir de um elemento central, a praça, local privilegiado para o encontro, a estadia e as actividades de comércio, o espaço público por excelência deste bairro da cidade.

²⁵ CARITA, Rui – Paulo Dias de Almeida, tenente coronel do Real Corpo de Engenheiros e a descrição da Ilha da Madeira de 1817-1827. 1982, p. 37.



Fig. 12: *Planta da Cidade do Funchal* elaborada pelo Brigadeiro Oudinot, 1804, em que se representam as ruínas causadas pelo aluvião de 9 de Outubro de 180 e o plano para a *Nova Cidade das Angústias*. (Fonte: DPE/CMF, policopiado)

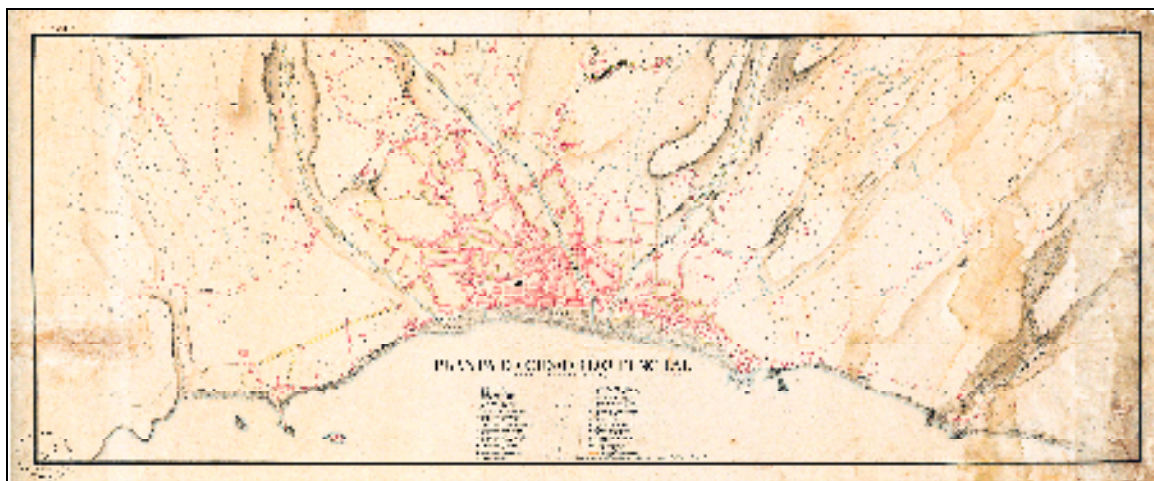


Fig. 13: *Planta da Cidade do Funchal* elaborada sob a directiva do Brigadeiro Oudinot, 1805. (Fonte DPE/CMF, policopiado)

Na transição para o século XIX a cidade transforma-se de modo mais intenso e rápido, seguindo um modelo urbano que se opõe à concepção tradicional de traça marcadamente medieval de ruelas estreitas e sinuosas onde os espaços públicos são em

grande medida o que resta da implantação dos edifícios, na qual a praça onde se fixa o comércio assume papel de destaque na morfologia urbana, como elemento centralizador e aglutinador das actividades terciárias. É neste contexto de quebra com a malha urbana medieval que se enquadra o *Plano para a Nova Cidade nas Angústias*. Embora não tivesse sido materializado, constituía um plano mobilizador de vontades e preconizador de uma ideia concreta de transformação urbanística que viria a inspirar futuras alterações do espaço urbano histórico da cidade já no decurso do século XIX. Este plano não executado na prática assinala também uma, ainda que ténue, intenção da concretizar o modelo urbano centro-periferia, justificada no facto de assentar na segregação da função residencial entre ricos e pobres, constituindo-se num bairro destinado apenas aos da classe mais abastada. Contudo, refira-se a excepção na proposta de localização do novo Cemitério público das Angústias neste bairro (fig. 14). Poder-se-á afirmar que este importante equipamento da salubridade urbana que era o cemitério público constituía a excepção nos requisitos do que se poderá designar por bairro burguês.

Como referem alguns autores²⁶, com vista à definição do centro urbano, as cidades podem iniciar uma intervenção sobre a cidade preexistente ou proceder à criação de uma nova urbe pela colonização de territórios contíguos à cidade preexistente, perspectiva esta na qual se poderá enquadrar a colonização da área periférica das Angústias, como espaço urbano.

Para além deste crescimento urbano, o incremento demográfico que a melhoria nas condições de alimentação e de higiene possibilitaram, deu lugar a um aumento do número de habitação operárias no Funchal, que Benevolo remete como características dos locais da periferia. Contudo, o plano para as Angústias criava um novo bairro para a classe mais abastada e, portanto, não característico da periferia Oitocentista, da generalidade das cidades da época. Pretendia-se uma nova zona destinada à habitação burguesa, em virtude das razões de localização anteriormente apresentadas – numa tendência de crescimento que se virá a concretizar pouco tempo depois e que se consolidará em 1915 no Plano Ventura Terra.

A residência da classe mais pobre localizava-se a partir do bairro de Santa Maria, na ocupação intensa das proximidades das margens das ribeiras de João Gomes e de Santa Luzia, tendência que se verificava desde a formação da cidade.

²⁶ MORA, Alfonso – *La construcción histórica de Valladolid*. 2005, p.92.

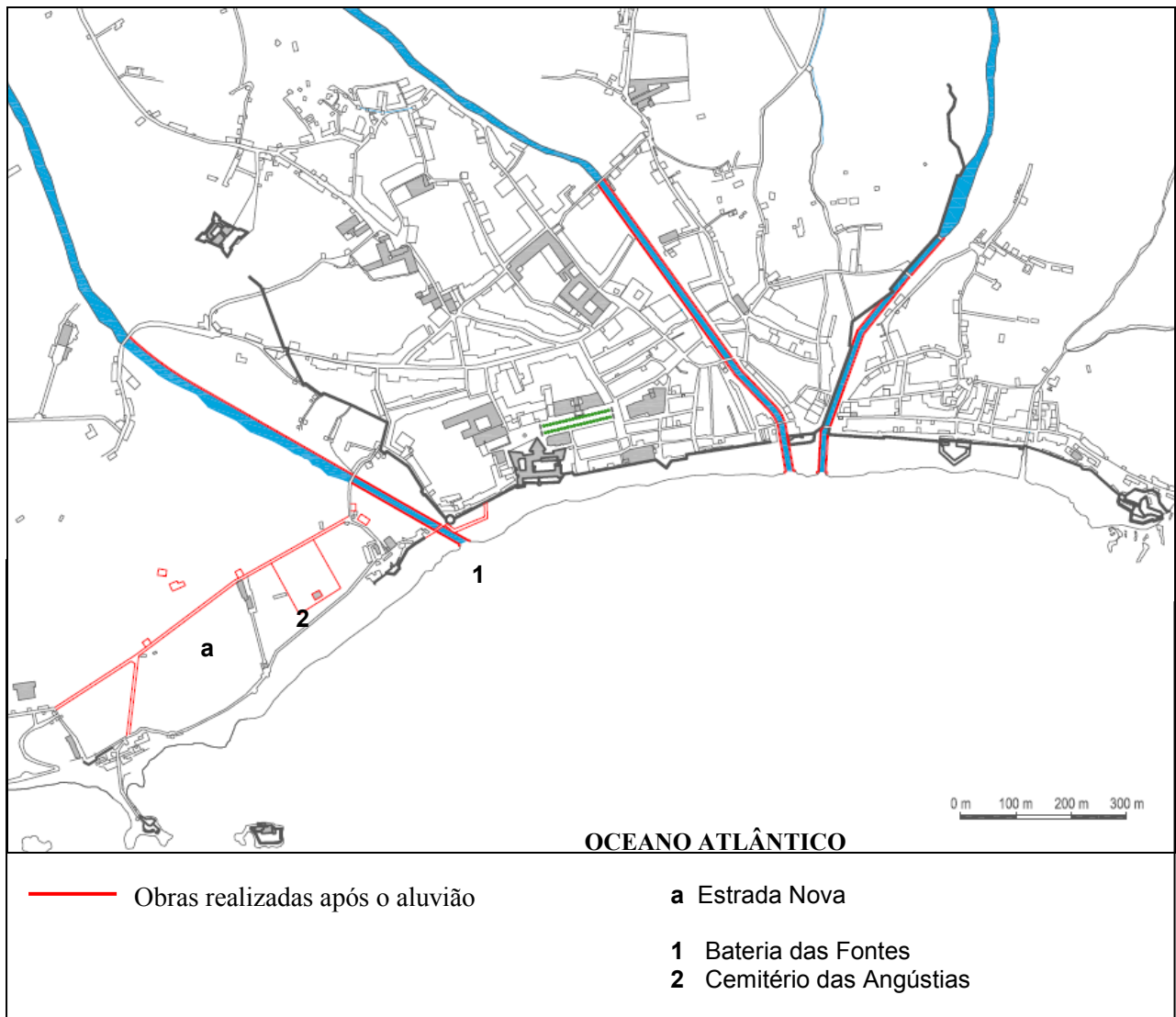


Fig. 14: Planta do Funchal, com o encanamento das ribeiras e o desenvolvimento na zona das Angústias, 1817. (Fonte: autora)

2.4. Síntese dos primeiros indícios de modernidade na cidade do Funchal

Poder-se-á mencionar que no dealbar da modernidade, o Funchal é uma cidade que, partindo do aglomerado urbano primitivo, verifica uma expansão urbana resultante da pujança económica proporcionada pela dinâmica mercantil gerada à volta da cultura e da exportação açucareira e vinícola. O contexto urbano de finais do século XVIII muito deve à cultura de cana-de-açúcar dos séculos anteriores e à posterior cultura vitivinícola, contribuindo para várias transformações urbanísticas como a construção de equipamento e infra-estruturas determinantes da cidade, destacando-se as muralhas, as fortalezas, as instituições religiosas, o edifício da Câmara Municipal junto à Sé e o prolongamento da Estrada da Pontinha até ao Forte de São José, respeitando a morfologia urbana da cidade medieval. Além disso, a rede viária continuava dependente das características da topografia, estendendo-se essencialmente no acompanhamento directo ao longo das três ribeiras que atravessavam a cidade. O coração da cidade correspondia ao espaço urbano histórico, administrativo e comercial que se erguia nas imediações da Sé.

Ora, esta cidade do início do século XIX, enquanto ponto de partida para a compreensão da formação do centro urbano do Funchal, foi marcada por um período de renovação urbana motivado pela ocorrência do aluvião em 1803 e pela ocupação de edifícios militares e religiosos pelos ingleses. Como resultado, procedeu-se ao encanamento das três ribeiras do Funchal na década de 1810 e foi elaborado o plano para a *Nova Cidade das Angústias*, que pretendia a construção de uma área habitacional da classe mais abastada, numa antevisão do território que se viria a firmar como espaço burguês da cidade moderna. Em suma, neste capítulo descreveu-se a Cidade do Funchal no momento zero desta investigação, ou seja, antes de terem início as transformações urbanísticas modernas no decurso do século XIX que se impuseram ao espaço urbano histórico e que o plano Ventura Terra veio a sancionar em 1915.

Quanto à morfologia urbana do Funchal, no início do século XIX destaca-se a malha urbana pouco regular e muito condicionada pelo traçado sinuoso da cidade açucareira, pelas ribeiras e pela topografia. A Rua dos Mercadores afirmava-se como o eixo viário estruturante da urbe, a partir do qual se organizava um sistema de vias secundárias que acediam à envolvente da Sé. O Largo do Pelourinho deixara de desempenhar o papel de praça na cidade e destaca-se, entre a Sé e a Fortaleza do São

Lourenço, a construção do novo Passeio Público (fig. 15), um amplo espaço não edificado e arborizado que se assume como uma nova praça da cidade no espaço urbano histórico onde se concentrava o terciário. Destinado ao convívio, palco onde a classe burguesa emergente observa e é observada. As edificações acompanhavam o traçado ao longo das vias. Em toda a faixa litoral a malha urbana é mais densa, enquanto para o interior existe ainda muito solo disponível para o cultivo e a construção aparece mais parca e dispersa pelo território.

Quanto a funções e actividades, permanece a dinâmica da cidade açucareira: distingue-se o espaço urbano histórico, como centro do quotidiano cidadão onde se localiza o comércio, os serviços e o Teatro Funchalense; a Oeste deste consolidou-se uma zona predominantemente habitacional burguesa; e para Este, no bairro de Santa Maria e nas margens da Ribeira de Santa Luzia manteve-se a habitação da classe operária. Quanto a edifícios marcantes na malha urbana, destacam-se os conventos de São Francisco, de Santa Clara e da Encarnação, o Colégio dos Jesuítas e o Hospital da Misericórdia todas elas edificações de volume relevante e ainda o Convento das Mercês e do Bom Jesus, ambos de volumetria de menor relevo que os anteriores (fig. 15). Importa referir que em finais do século XVIII, a Câmara do Funchal já havia passado para um espaço no Hospital da Misericórdia, pois o edifício anterior, localizado atrás da Sé já não reunia as condições adequadas ao seu funcionamento.

No que respeita às muralhas e fortificações, estas mantêm-se, herdadas do século anterior. A defesa da cidade, neste período, já não constitui uma prioridade, pelo que o sistema defensivo não havia beneficiado com alguma obra ou reparo e parte da muralha tinha mesmo sido destruída pelo aluvião e não reconstruída. A cidade desenvolvia-se intramuros, dentro do perímetro das muralhas, não tendo ultrapassado os limites impostos pelos séculos anteriores. A ligação com o exterior estabelecia-se através das várias portas existentes ao longo da muralha, sobretudo pelo Portão dos Varadouros. No espaço extramuros a Oeste, permanecia no alto de Santa Catarina um pequeno núcleo habitacional burguês e a Capela e o Forte de São Lázaro. Mais para Oeste estava o Forte e a Capela da Penha de França que constituíam um outro núcleo fora de portas (fig. 15). Estes dois núcleos eram unidos pela Estrada da Pontinha e pela Estrada Nova e esta zona de expansão urbana extramuros reserva-se à construção de habitações isoladas, associadas às quintas das Angústias e da Penha de França.



Fig. 15: Planta do Funchal, c.1820. (Fonte: autora)

São estas as principais características do espaço urbano histórico do Funchal, que a partir do ano simbólico de 1834 com a desamortização será palco de uma nova vida cidadina e fisionomia urbana, resultantes de transformações urbanísticas quer ao nível do espaço edificado quer ao nível do espaço não edificado, onde o turismo se revelará como um elemento chave, peculiar e único deste estudo de caso. Como refere Abel Caldeira a propósito, *“se algumas relíquias ainda se conservam, por outro lado exigia-se a demolição ou modificação de antigos casebres, o alargamento de certas artérias, estendendo-se a área da cidade para os subúrbios, no que se aproveitou em benefício duma população que cresce, de ano para ano, podendo assim dar-se ao Funchal, uma aparência moderna e deveras atraente para o turismo.”*²⁷

Poder-se-á em suma concluir que alguns dos autores aqui abordados - Mora, Benevolo e Gravagnuolo – são unânimes em atribuírem à Revolução Industrial um papel fundamental no processo de transformação da cidade Oitocentista. E, não apenas enquanto causa da alteração do modo de vida e da apropriação do espaço urbano, mas também como acelerador dessa mesma transformação.

No caso do Funchal a actividade industrial nunca foi um sector expressivo. Não existiam recursos naturais, apenas a indústria extractiva limitada à exploração de pedreiras de basalto, cuja produção era empregue na construção local e as condições económicas não eram favoráveis ao desenvolvimento industrial, uma vez que a agricultura tomava grande parte da mão-de-obra disponível. Além disso, havia escassez de combustível pois o que havia era importado. Em meados do século XIX, como refere Orlando Ribeiro, destacavam-se como principais actividades económicas no Funchal, as refinarias de açúcar, a produção vitivinícola, a produção de sabão, o tabaco, a cerveja e os bordados, em grande parte para exportação.

Fora do Funchal, a restante ilha, incluía ainda a indústria rural associada ao artesanato, com a produção de botas de vilões, grades de madeira para bananas, chapéus de palha, barretes de lã e vimes, mas, de uma forma geral, estes produtos eram para consumo da Ilha. Apesar de tudo, de uma posição geográfica insular, a urbe funchalense inicia o processo de transformação na senda da modernidade urbana na primeira metade do século XIX, quando se inicia a expansão urbana para a periferia com a função residencial, a adaptação de antigos edifícios nomeadamente religiosos a novas funções, as

²⁷ CALDEIRA, Abel – *O Funchal no primeiro quartel do século XX*. 1964, p. 5.

preocupações higiénicas ou as acções de embelezamento da cidade. Estas alterações inserem-se no que os autores referem como as primeiras transformações decorridas do processo de modernização das cidades.

Neste processo, se por um lado, a cidade se mantém a par das transformações modernas nas grandes cidades europeias como seja Londres e Paris, por outro não tem um sector industrial desenvolvido e capaz de alavancar a sua modernização. Tal só encontra explicação, se atentarmos a que a urbe funchalense era, em meados do século XIX e como sempre foi, colonizada por uma classe estrangeira abastada e interessada quer na actividade turística, quer na actividade mercantil. Estes dois factores revelar-se-ão determinantes na modernização urbana e distinguiram o Funchal das suas congéneres da época, constituindo especificidades das transformações urbanísticas modernas. Embora com escassos recursos naturais e com uma topografia em muito limitadora, o Funchal foi capaz de, ao longo dos tempos, criar atractivos que permitiram o desenvolvimento local em várias épocas. Assim foi com a cultura da cana-de-açúcar, com a posterior cultura vitivinícola, com os bordados e, sobretudo, com o turismo quer de índole terapêutica quer de lazer. De certo modo, como se pretende demonstrar nesta Dissertação, foi o sector turístico que fomentou a modernização da cidade, mantendo uma classe estrangeira interessada no desenvolvimento e à qual se deve muitas das iniciativas de implantação dos equipamentos modernos na urbe funchalense, pois *“em qualquer cidade, basta um sector económico dominante para imprimir um tónus urbano específico”*²⁸. Ora, foi o processo de modernização apoiado pelo desenvolvimento, não do sector industrial, mas do sector turístico, o ponto de destaque na cidade do Funchal que a distingue da generalidade das cidades da época, apoiadas em sectores industriais fortes e ao conseqüente despoletar dos bairros operários que marcam os novos espaços periféricos. Assim, a cidade do Funchal surge como um caso conseqüente da modernização urbana apoiada no contributo da actividade turística (terapêutica e de lazer), como se pretende demonstrar nos capítulos seguintes: 3 abordando o espaço não edificado e 4 centrado no espaço edificado.

²⁸ CORREIA, António – *Alguns tópicos para a classificação urbanística da Madeira*. In *Isleña*, n.º 9, Jul.- Dez. 1991, p. 22.

CAPÍTULO 3. CONTRIBUTO DAS TRANSFORMAÇÕES DO ESPAÇO NÃO EDIFICADO NA FORMAÇÃO DO CENTRO URBANO

Este capítulo reserva-se à análise do contributo das transformações urbanísticas que ocorreram no espaço urbano histórico do Funchal ao nível da componente não edificada, promotoras da modernidade urbana. Serão analisados aspectos como as reformas da rede viária urbana, a criação de espaços públicos e jardins, que vieram a revelar-se decisivos para a definição do centro urbano do Funchal. Estes aspectos são os que Gravagnuolo indica como as principais preocupações do urbanismo moderno na transformação da cidade Oitocentista e que tiveram uma expressão própria na configuração do centro urbano do Funchal, que se pretende indagar neste capítulo.

Na segunda metade do século XIX, o antigo traçado do espaço urbano histórico era, então, reformulado de acordo com os padrões no urbanismo moderno, como a regularização da rede viárias, a criação de espaços públicos e espaços verdes, não apenas para responder às questões sanitárias de insalubridade, mas, no caso particular do Funchal, para colmatar as exigências de uma burguesia residente na cidade, quer de origem portuguesa quer de origem estrangeira, carente de espaços de representação.

3.1. Reformas viárias e demolição do sistema defensivo

A muralha que defendia a cidade estendia-se na frente urbana de mar desde a Fortaleza de São Tiago até ao Palácio de São Lourenço, e daqui partia para Norte em direcção ao Forte do Pico, conforme apresentamos na figura n.º6. Em meados do século XIX alguns troços já haviam sido destruídos ou demolidos, não apenas visando o embelezamento da cidade, como também em prol da abertura e alargamento de vias públicas, para além da acção dos aluviões referida no capítulo anterior. Além destes aspectos, alguns troços da antiga muralha encontravam-se em estado de ruína, pelo que a sua demolição em muito se justificou no mau estado visual e na necessidade de limpeza e saneamento do local, removendo os destroços. Para o levantamento das fortificações do Funchal, em muito contribuiu a prestação realizada pelo Tenente-Coronel Paulo Dias de

Almeida entre 1804 e 1817, do qual se reproduz o levantamento da Fortaleza de São Lourenço (fig. 16).

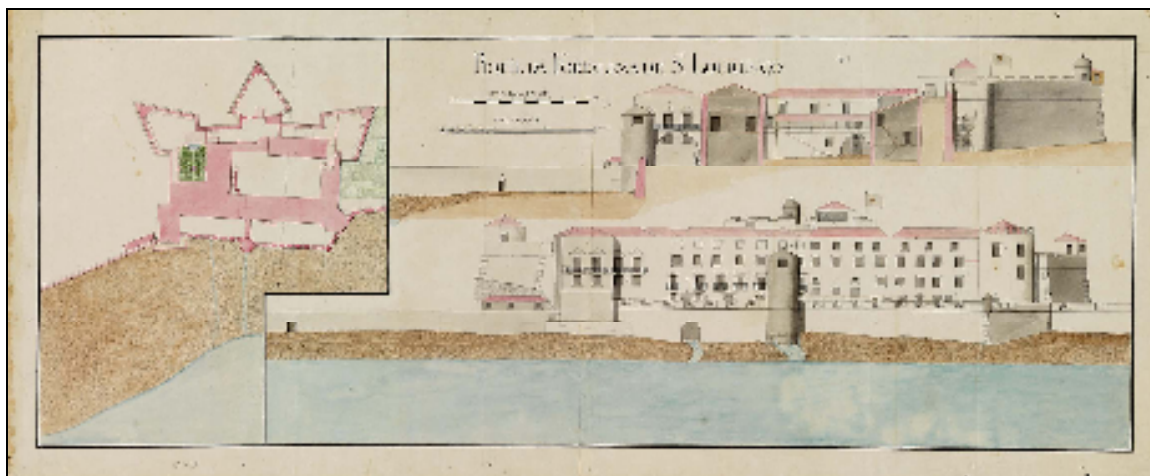


Fig. 16: *Fortaleza de São Lourenço*, por Paulo Dias de Almeida, 1805.

(Fonte: 1316-2-22A-109_a (DSE) – CRT/2003 – DIE/GEAEM)

Posteriormente, entre os finais da década de 1830 e o ano de 1868, também o General António Pedro de Azevedo, executa o levantamento das fortalezas do Funchal, nomeadamente as figuras que seguidamente se apresentam.

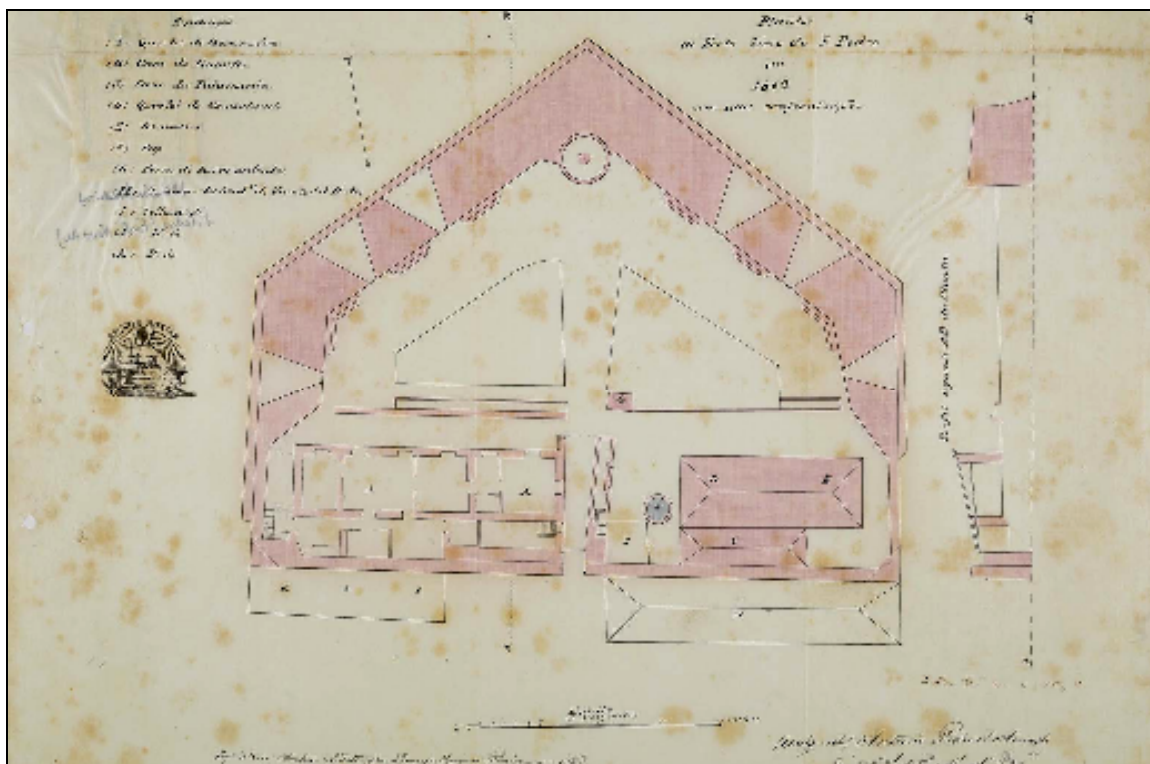


Fig. 17: *Forte Novo de São Pedro*, por António Pedro de Azevedo, 1862.

(Fonte: 5539-1A-12A-16 (DSE) – CRT/2003 – DIE/GEAEM)

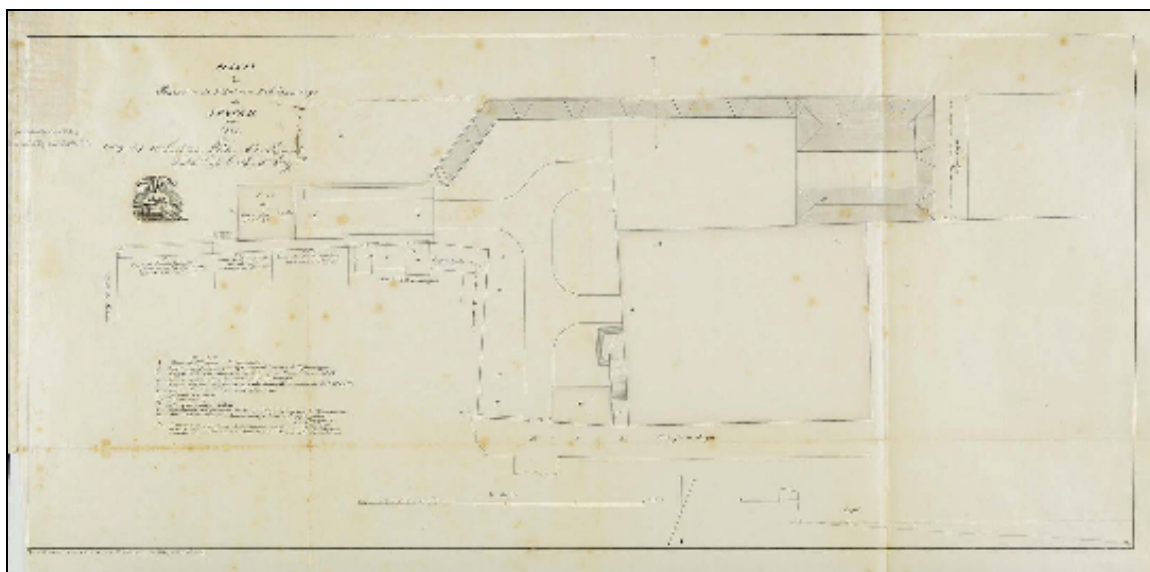


Fig. 18: *Planta do Forte da Alfândega*, por António Pedro de Azevedo, 1863.

(Fonte: 9902-1A-12A-16 (DSE) – CRT/2003 – DIE/GEAEM)

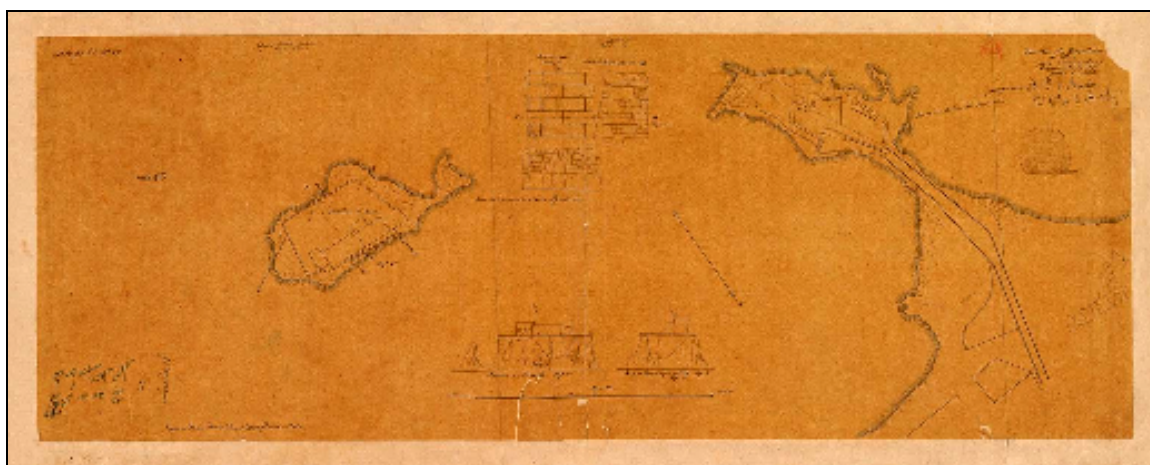


Fig. 19: *Planta dos Fortes de São José e do Ilhéu*, por António Pedro de Azevedo, 1864.

(Fonte: 1314-2-22A-109 (DSE) – CRT/2003 DIE/GEAEM)

Nesta figura, *Planta dos Fortes de São José e do Ilhéu* datada de 1864, verificamos a ligação entre a a Penha de França e o Ilhéu Pequeno onde se erguia o Forte de São José, que se mantinha desde finais do século XVIII.

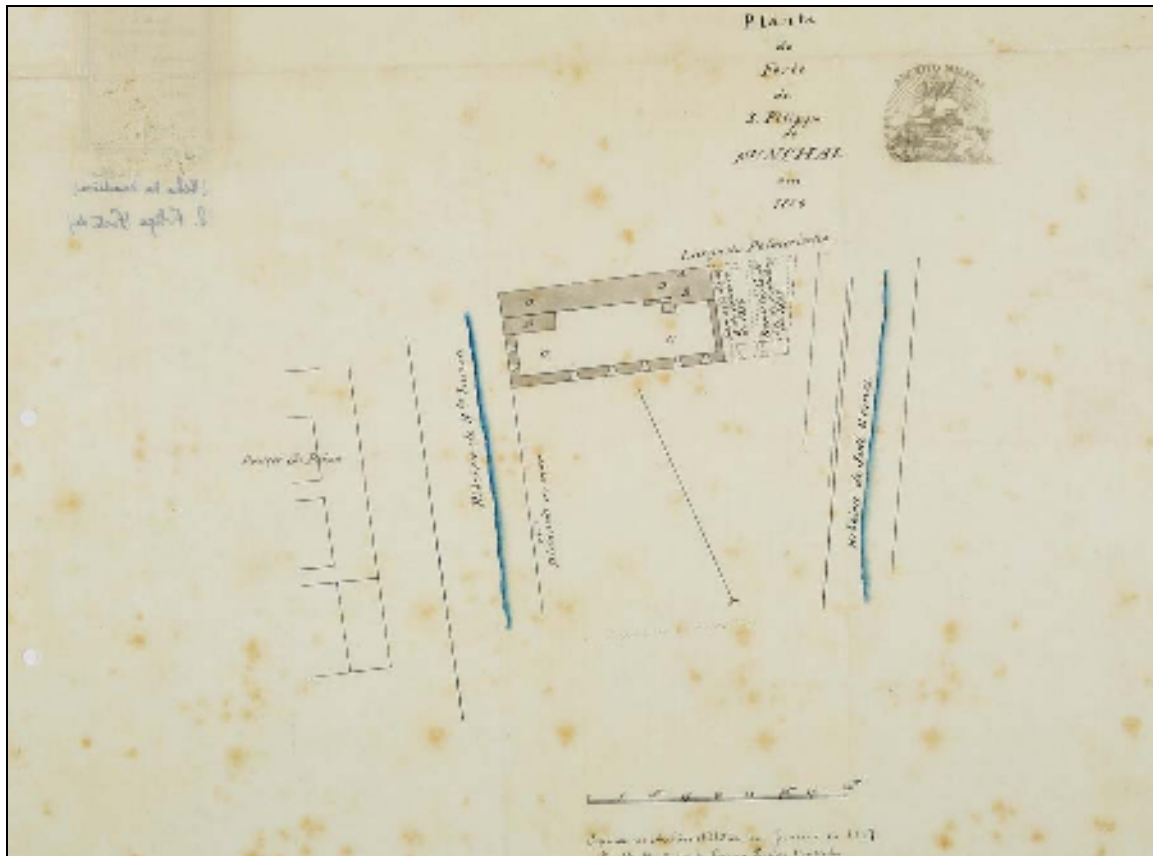


Fig. 20: *Planta do Forte de São Filipe (do Pelourinho)*, por António Pedro de Azevedo, 1866. (Fonte: 5544-1A-12A-16 (DSE) – CRT/2003 – DIE/GEAE)

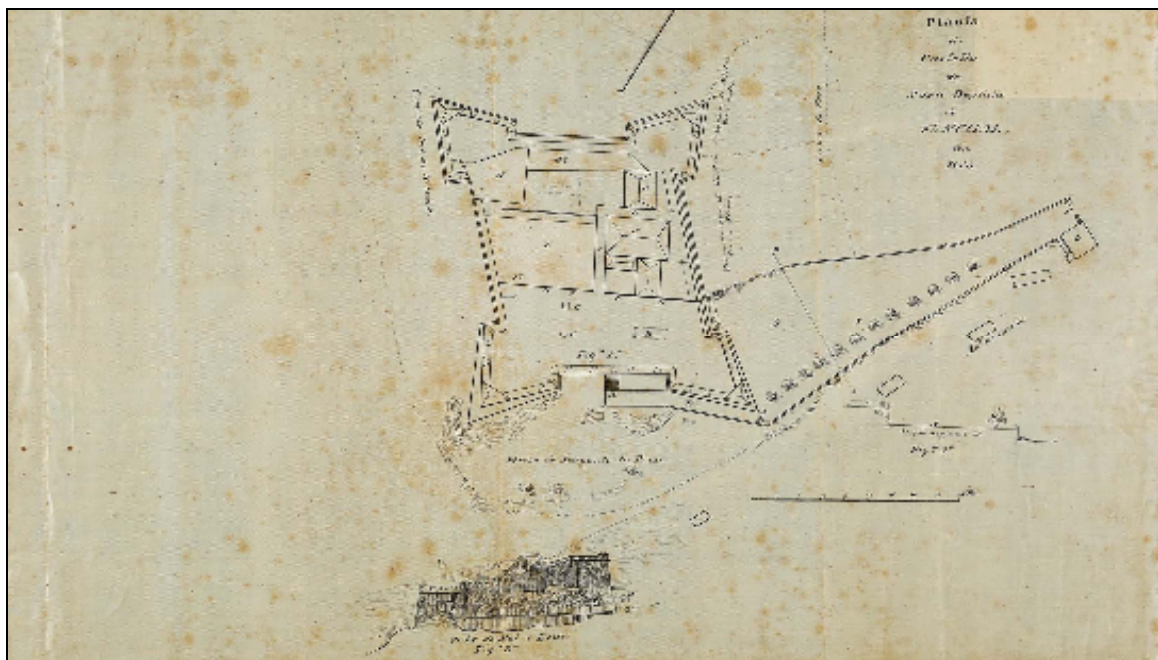


Fig. 21: *Planta do Forte do Pico*, por António Pedro de Azevedo, 1866. (Fonte: 5550-1A-12A-16 (DSE) – CRT/2003 – DIE/GEAEM)

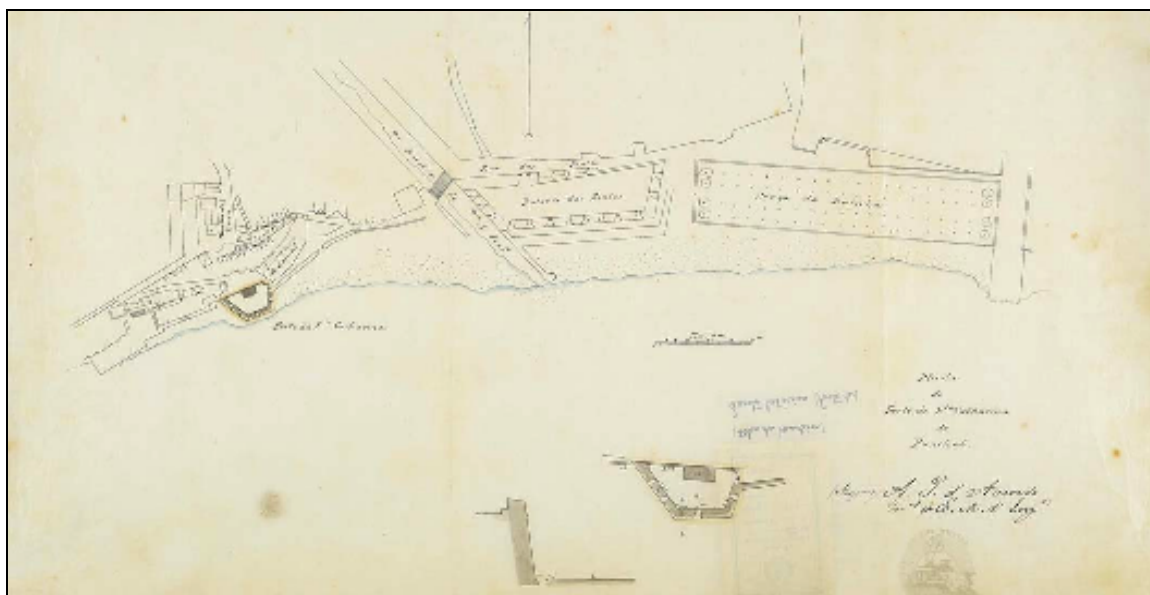


Fig. 22: *Planta do Forte de São Lázaro*, por António Pedro de Azevedo, 18--.

(Fonte: 5541-1A-12A-16 (DSE) – CRT/2003 – DIE/GEAEM)

A muralha estabelecia um perímetro defensivo que envolvia o espaço urbano histórico, o espaço urbano intramuros. Contudo, em finais do século XIX a cidade do Funchal emergia enquanto estância turística procurada pela burguesia proveniente dos países europeus como a França e a Alemanha, além de se manter uma forte actividade comercial marítima com o povo inglês. Como refere Rui Santos em *A demolição da muralha da cortina da cidade*, afastado o perigo de ataques marítimos, o natural desenvolvimento da cidade, a necessidade da sua limpeza, as exigências das comunicações e de maior facilidade dos contactos terra-mar devido ao aumento do intercâmbio marítimo, vieram tornar obsoleta a muralha e os fortes localizados na frente de mar. Justificava-se, assim, a demolição das muralhas e de alguns pontos fortificados para que se pudesse proceder a algumas acções de melhoramentos e de embelezamento urbano e abertura de vias.

Em finais do século XIX, procedeu-se à demolição de grande parte da muralha do Funchal e dos fortes Novo, do Pelourinho, da Alfândega, de São Lázaro, da Penha de França e das Fontes (fig. 23). Relativo à demolição deste último forte em 1897 consta que a “*empresa das obras da Praça da Rainha, a quem foi cedido pela Câmara Municipal*

todo o terreno ocupado pelos restos daquele forte, vai em breves dias dar começo aos trabalhos de demolição e aformosamento do local”²⁹.

A Fortaleza de São Lourenço, já desde o início do século XIX que se mantinha como Palácio de São Lourenço, residência oficial do Governador da Madeira, escapou à vaga de demolições em curso, tendo permanecido com estas funções. Também o Forte do Pico, o Forte de São Tiago e o Forte do Ilhéu não foram demolidos e ainda funcionavam no primeiro quartel do século XX (fig.23). O Portão e a Capela dos Varadouros não primavam pela higiene, pelo que foram demolidos, já em 1911 (fig. 23), de acordo com as intenções de melhoramentos e embelezamento do local, tendo sido os objectos de valor da Capela trasladados para a Sacristia da Sé³⁰. Em suma, poder-se-á afirmar que na primeira década do século XX, já pouco restava do antigo sistema defensivo da cidade do Funchal, como se apresenta na figura n.º23.

Em suma, o troço da frente marítima foi demolido quase na sua totalidade, assim como o lanço Oeste. No lanço Este da muralha alguns troços foram intactos. Quanto aos fortes, foram demolidos os referidos fortes localizados na frente de mar, tendo-se mantido a Fortaleza de São Lourenço e os fortes de São Tiago, de São José, do Ilhéu e do Pico.

²⁹ **Demolição do Forte das Fontes**, in *Diário Popular*, 25 de Setembro 1897, p. 3

³⁰ “O Portão dos Varadouros cuja imagem durante muitos anos, era quase obrigatória nas referências ao Funchal antigo, constituía um marco histórico da cidade como ancestral entrada principal do Funchal. Vinha de muito remotas épocas esta entrada e o velho portão representava o elo entre um passado longínquo e um presente caminhando para um futuro com outros valores.” (Santos, 1999: 54) Para Santos a demolição não terá sido compensadora, pois tratava-se de um ornamento característico e original que valorizava a cidade, e de certa forma, se enquadrava na lógica do embelezamento urbano então praticada. Em 2004 o Portão foi reconstruído no local original, mas a Capela perdeu-se.

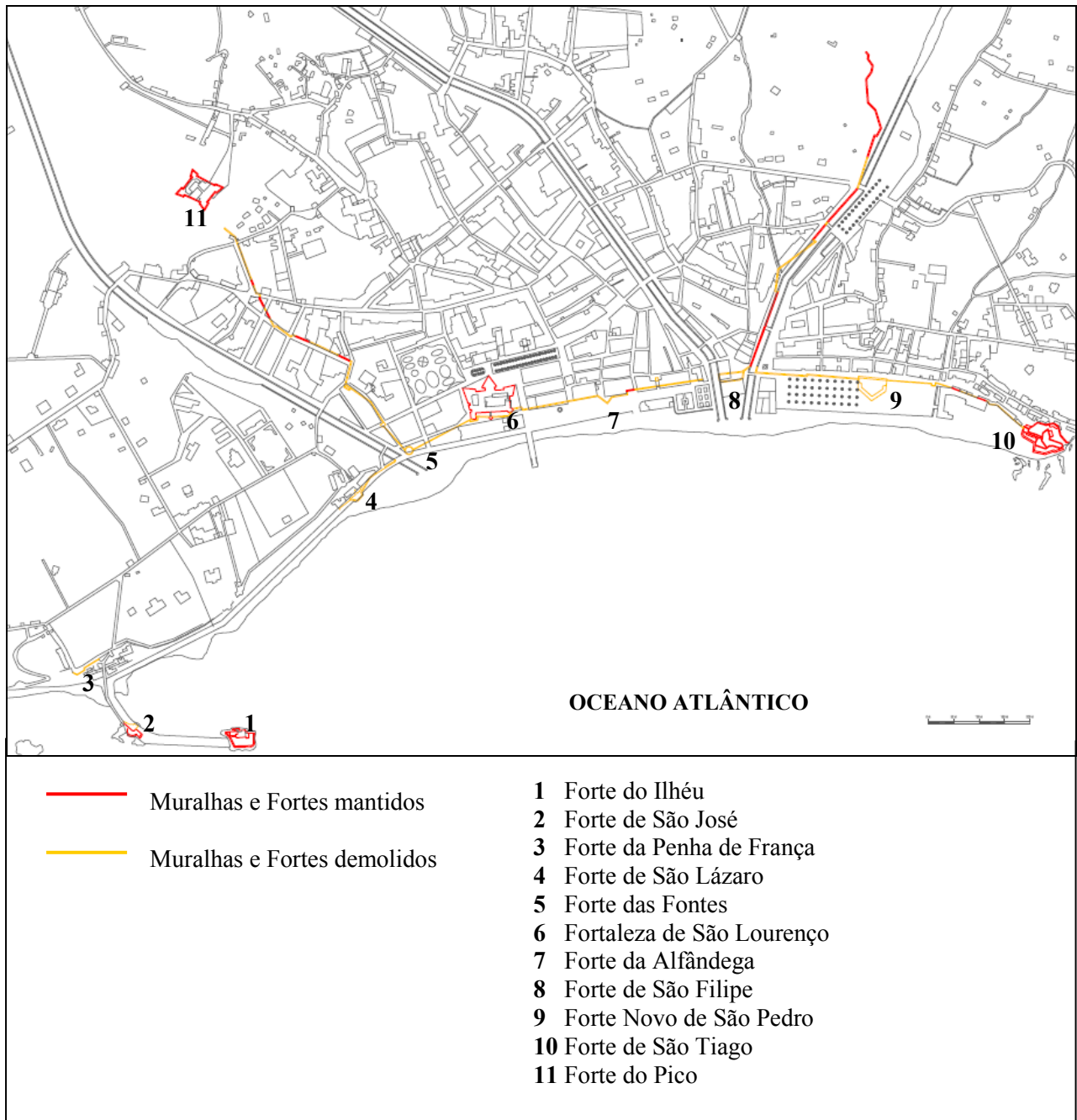


Fig. 23: Planta do Funchal com alterações do antigo sistema defensivo, 1911.

(Fonte: autora)

3.1.1. Abertura de novos traçados urbanos

A demolição das muralhas contribuiu para a transformação da morfologia urbana uma vez que, para além de ter possibilitado a abertura da cidade ao mar com a consolidação da malha urbana na frente marítima, libertou o espaço antes ocupado pelas muralhas e fortes para a abertura de novas vias e para a construção de novos equipamentos adequados às novas necessidades da burguesia emergente. Estas necessidades não são exclusivas da cidade do Funchal e marcaram exemplos como o caso de Paris onde a demolição da muralha considerada “*já inútil, foi substituída pelos grandes boulevards*”³¹, os arruamentos rectilíneos de amplos passeios arborizados. Também no Funchal, em finais do século XIX a demolição da muralha e de alguns fortes, justificada na abertura viária, foi alterando a morfologia urbana e a fisionomia da cidade retirando-lhe o aspecto primitivo, embora se tenha preservado a estrutura viária preexistente no emergente centro urbano.

Se, com a zona de expansão das Angústias se tinha construído um novo território com características bairro burguês, onde o cemitério assinalava alguns laivos de periferia, na cidade intramuros operou-se uma intervenção que reestruturou o espaço urbano histórico. Esta dualidade entre periferia emergente e centro urbano emergente poderá considerar-se inserida na perspectiva de transformação urbana em que “*a criação de «novos fragmentos urbanos», envolventes à cidade primitiva, sanciona a qualidade de «centro» para a totalidade desta última*”³², ao mesmo tempo que a abertura viária permitiu a comunicação directa do centro urbano com os territórios que se firmaram periféricos.

Pela análise da *Planta do Funchal* elaborada em 1905 (fig. 24), constata-se a abertura de novas vias com o objectivo de estabelecer a ligação com o espaço extramuros, onde emerge a periferia. Quanto ao emergente centro urbano é intenção criar uma frente de mar dotada dos equipamentos capazes de servir a actividade turística a par de uma formosa Entrada da Cidade (fig. 25). Além da abertura de ruas, a morfologia urbana beneficiou com o alinhamento, alargamento e regularização das ruas

³¹ GRAVAGNUOLO, Benedetto – *Historia del Urbanismo en Europa 1750-1960*. 1998, p. 20.

³² MORA, Alfonso – *La construcción histórica de Valladolid*. 2005. Segundo Mora, no processo de transformação da cidade verificamos duas perspectivas: intervenção sobre a cidade existente e a colonização de novos territórios contíguos à primeira.

preexistentes, como a Estrada da Pontinha. Estas acções contribuía para valorizar o espaço público (fig. 25).



Fig. 24: Pormenor da *Planta do Funchal*, elaborada por Figueira sobre elementos de Adriano Trigo e Augusto Trigo, 1905. (Fonte DPE/CMF, policopiado)

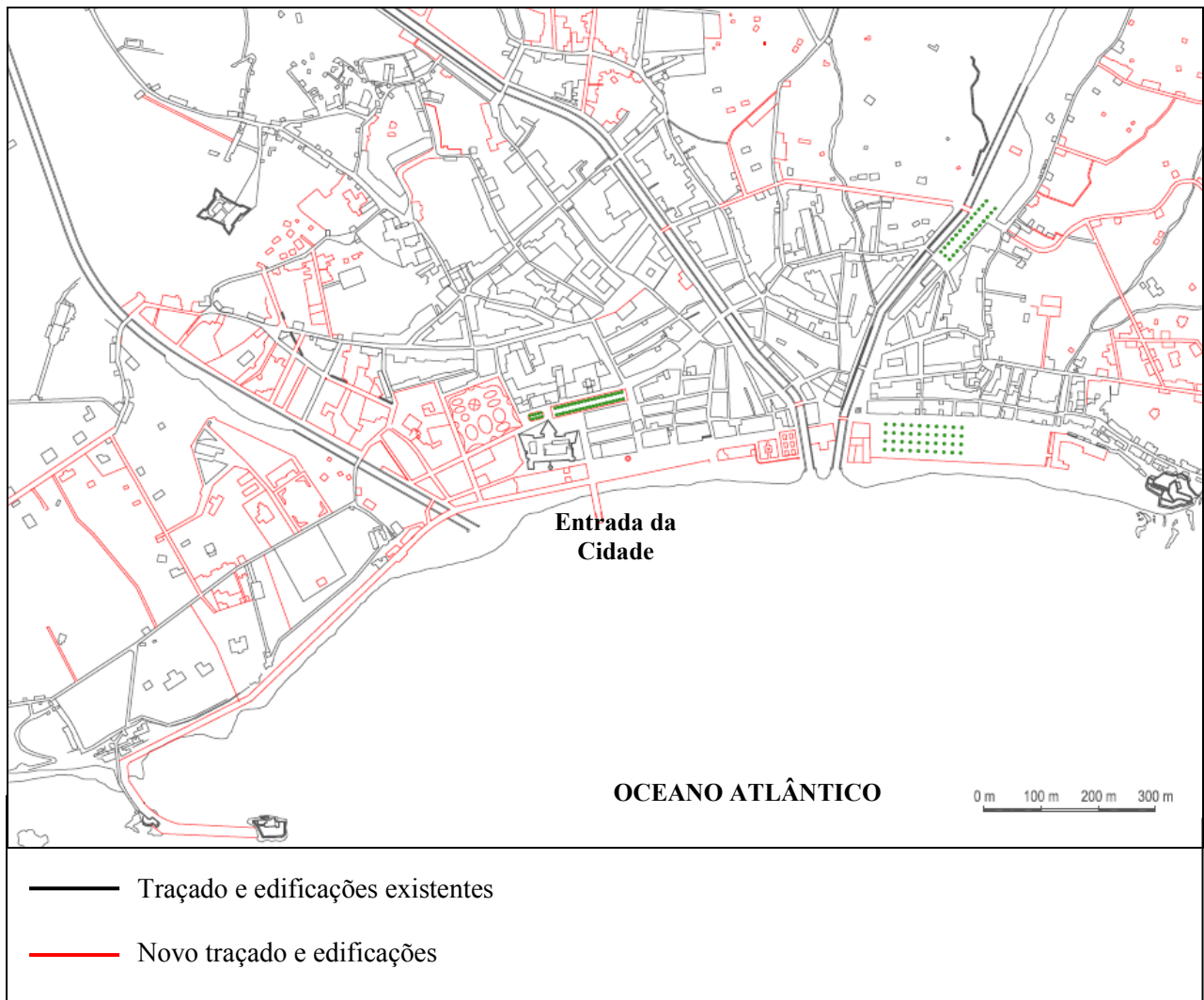


Fig. 25: Planta do Funchal com o novo traçado viário, 1911. (Fonte: autora)

Destaca-se o alinhamento da Estrada da Pontinha e o seu prolongamento até à frente do Palácio de São Lourenço, na confluência com a nova Rua da Praia onde se criou o novo espaço público da Praça da Rainha (fig. 26). Ao longo das margens das três ribeiras do Funchal definiram-se vias estruturantes que passaram a ligar o centro urbano às emergentes zonas periféricas habitacionais, como a Rua 5 de Outubro e a Rua 31 de Janeiro, existentes já em 1905, como se observa na *Planta do Funchal* (fig. 24) datada deste ano. Embora muitas destas vias já existissem, como se tem vindo a observar ao longo deste estudo, a rede viária estendeu-se com a abertura das novas vias que estabeleciam ligações entre as ruas existentes e entre estas e o centro urbano. Estas novas vias pretendiam permitir a expansão urbana de grande parte do território extramuros, grande parte do qual se virá a afirmar como espaço periférico.

Também a recente rede viária que se estendeu para a zona do bairro das Angústias beneficiou com a abertura de vias secundárias que partiam da Rua Imperatriz Maria Amélia (fig. 26) e que incentivaram uma melhoria da acessibilidade a este bairro e uma mais intensa ocupação urbana desta zona, embora a construção se limitasse a habitações isoladas pertencentes a cidadãos nacionais e estrangeiros abastados. Ora, poder-se-á interpretar a melhoria da acessibilidade neste bairro residencial extramuros das Angústias como um contributo na extensão do centro urbano que se afirmará em parte do espaço urbano histórico intramuros, em torno da Sé, para territórios externos à demolida muralha. Consequentemente, o bairro das Angústias pelas vantagens em termos de acessibilidade e pela presença de residência de uma classe burguesa de cidadãos portugueses e estrangeiros, essencialmente britânicos, denota dois dos requisitos indicados como característicos dos centros urbanos.

Em 1892 foi construído um cais de pedra para o desembarque de passageiros, o que motivou a abertura da Avenida Zarco a Este do Palácio, criando a alameda de Entrada da Cidade (fig. 26), o acesso simbólico à cidade moderna, derrubadas que estavam as portas da muralha. Este acesso contribuiu também para a perda de importância da chegada ao centro urbano pela zona dos Varadouros.

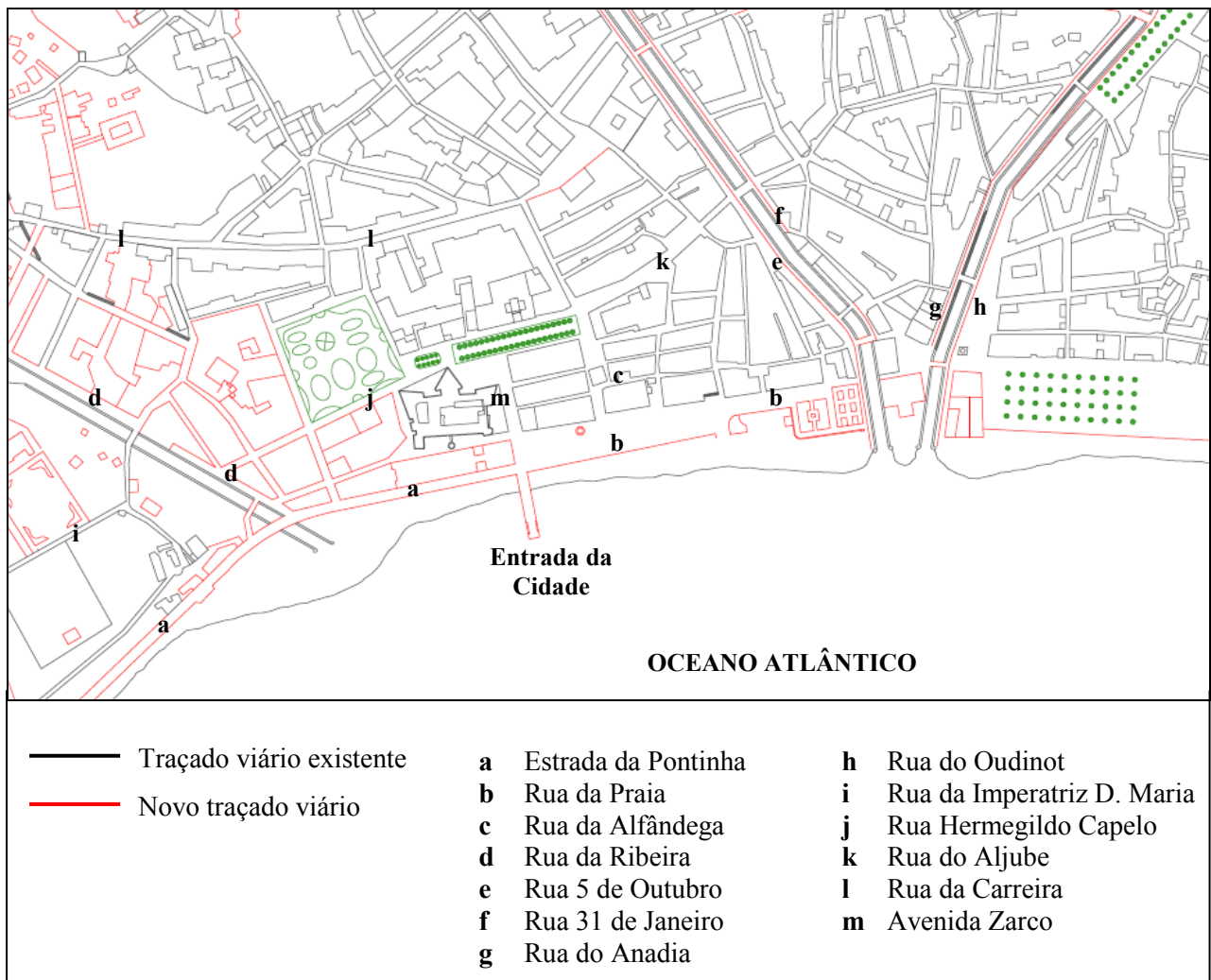


Fig. 26: Planta do emergente centro urbano do Funchal com o novo traçado viário, 1911.

(Fonte: autora)

3.1.2 Demolição do Troço Frente-mar da muralha

Por Troço Frente-mar entende-se a parte a muralha que se estende desde o Palácio de São Lourenço até ao Largo do Pelourinho e daí até ao Forte de São Tiago (fig. 30). Todo este troço foi demolido em finais do século XIX devido a razões que se prendiam com a salubridade e com o embelezamento da frente de mar da cidade, como era o caso da degradação das muralhas e a criação de uma formosa entrada da cidade em lugar do Portão dos Varadouros. A primeira parte do troço, entre o Palácio e o Largo do Pelourinho, assim como o Forte da Alfândega e o Forte das Fontes (fig.30), foi demolida com a pretensão de reforçar a frente marítima no emergente centro urbano através de acções com vista a embelezar o local como é referido em 1897³³. Estas demolições deram lugar à abertura da Rua da Praia e à construção da Praça da Rainha (fig. 27 e fig. 28). A rua da Praia era uma via com um traçado regular, como se pode observar na *Planta do Funchal* de 1905 (fig. 24), que partia do Cais Regional e seguia até ao Largo do Pelourinho, passando pela Praça e pelo Mercado. Criava-se, assim, uma frente urbana virada para o mar que facilitava as actividades marítimas e turísticas, para além de se inserir na concretização da política de melhoramentos e embelezamento urbano que vigorava então.

Quanto à Praça da Rainha, era um recinto cercado por uma galeria de ferro e com portas ao longo da Estrada da Pontinha e que desembocava na Rua da Praia (fig. 30). À entrada da praça, embelezada com palmeiras, levantavam-se dois pavilhões de madeira nos quais funcionava um bar-restaurant e uma sala de bilhares (fig. 28). No centro existia um coreto onde se executavam concertos. Este local passou a ser o mais frequentado pela classe burguesa durante todo o ano por incluir os referidos espaços cobertos e, sobretudo, nas épocas festivas.

³³ **Demolição do Forte das Fontes**, in *Diário Popular*, 25 de Setembro de 1897. “Constatamos que a empresa das obras da Praça da Rainha, a quem foi cedido pela Camara Municipal todo o terreno occupado pelos restos d’aquelle forte (das Fontes), vae em breves dias dar começo aos trabalhos de demolição e aformoseamento do local”, p. 4.



Fig. 27: Praça da Rainha, 1870.

(Fonte: www.arquipelagos.pt, acedido a 20 de Maio de 2009)



Fig. 28: Praça da Rainha, vendo-se os pavilhões de madeira. (Fonte: Foto Sol).

Quanto à segunda parte do troço Frente-mar da muralha, que se desenvolvia entre o Largo do Pelourinho e o Forte de São Tiago (fig. 30), passando pelo Bairro de Santa Maria, não primava pela higiene e tinha sido muito afectado pelo aluvião em 1803.

Referência de 1897 atesta o início dos trabalhos de demolição deste troço da muralha e do Forte Novo de São Pedro, para se proceder às “*obras destinadas ao saneamento e aformosamento do mesmo bairro (de Santa Maria)*”³⁴. São portanto indicadas as questões de higiene e salubridade urbana como as principais razões destas demolições, pois este troço da muralha desde o aluvião que se encontrava em mau estado.

Pretendia-se ainda a construção do Campo D. Carlos I, destinado a exercícios militares e à prática desportiva, integrado nas intenções de embelezamento urbano e de criação de novos espaços público, assim como já referida Praça da Rainha. Este espaço foi também conhecido como Campo de São Tiago, sendo esta a designação utilizada na cartografia militar encontrada (fig. 29). Consta-se que a criação de uma frente de mar no bairro de Santa Maria pretendia dar continuidade à Rua da Praia. Outro aspecto que importa referir quanto aos contributos das transformações urbanísticas nos espaços não edificados para a formação do centro urbano do Funchal é a disponibilização dos terrenos para a construção deste espaço, pois, uma referência de 1898³⁵ dá conta da aprovação do projecto de melhoramentos, procedendo-se, para tal, à demolição da muralha e do Forte de São Pedro.

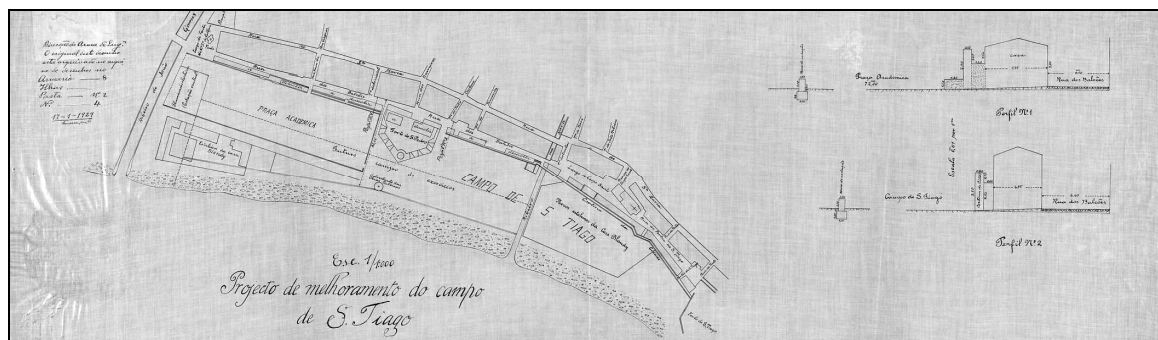


Fig. 29: *Projecto de melhoramento do Campo D. Carlos I* (cópia do projecto original datado de 1897). (Fonte: 1352-1A-12-15 (DSE) – CRT/2003 – DIE/GEAEM).

³⁴ Festejos, in *Diário Popular*, 11 de Julho de 1897, p. 2.

³⁵ Melhoramentos no Funchal, in *Diário Popular*, 11 de Julho de 1898, p. 3.

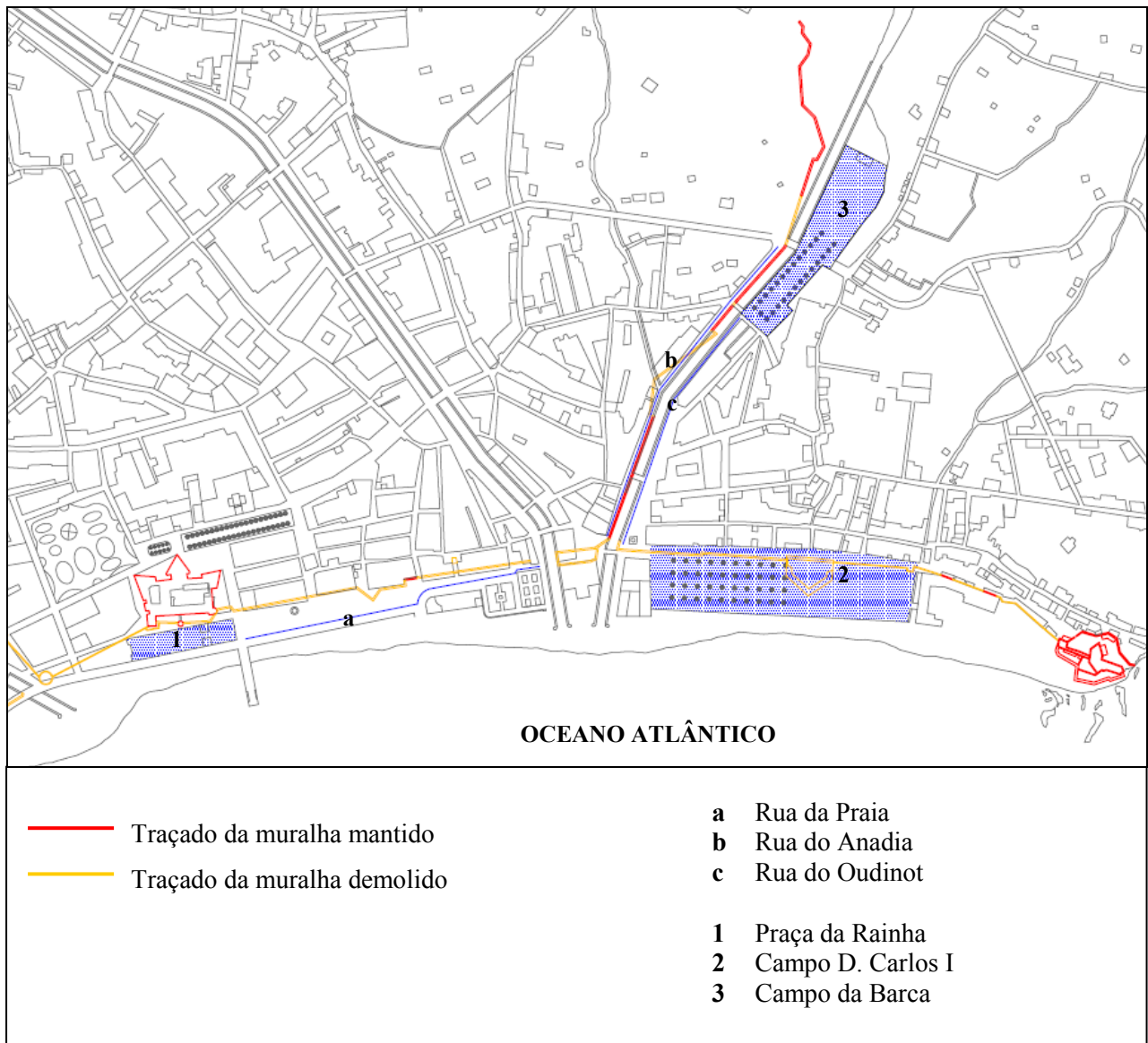


Fig. 30: Planta do troço Frente-mar e do troço Este da muralha, 1911.

(Fonte: autora)

3.1.3. Demolição do Troço Este da muralha

Por Troço Este entende-se a parte da muralha que a partir do Largo do Pelourinho, continua pela encosta ao longo da Ribeira de João Gomes (fig. 30). Numa referência de 1897³⁶, relativa às acções de melhoramentos urbanos de qualificação do centro urbano do Funchal, poder-se-á observar que a demolição deste troço da muralha se iniciou no referido ano, com o objectivo de permitir proceder à construção do Campo da Barca, espaço público verde destinado ao embelezamento e salubridade daquela zona. O material proveniente da demolição da muralha havia já sido aproveitado para as obras de encanamento da Ribeira de João Gomes, aquando da demolição do troço da década de 1890 enquanto que mais para Norte se manteve uma outra parte do troço muralhado.

Ao longo da ribeira de João Gomes estruturaram-se duas vias principais da cidade, a Rua do Oudinot e a Rua do Anadia (fig. 30), uma em cada margem que, tal como as ruas 5 de Outubro e 31 de Janeiro, estabeleciam a ligação entre o litoral e as zonas urbanas mais interiores, subindo a encosta, onde se firmavam as áreas habitacionais de renda baixa. Estas vias conduziam até ao Campo da Barca.

³⁶ **Melhoramentos no Funchal**, in *Diário Popular*, 11 de Julho de 1897, p.3.

3.2. Embelezamentos urbanos, espaços públicos e infra-estruturas

Inseridos na política de melhoramentos, embelezamentos urbanos e salubridade, especialmente visando a valorização da cidade para fins turísticos na parte onde emergia o centro urbano, desencadeou-se a construção de um conjunto de espaços públicos (jardins e praças) e de infra-estruturas (como a rede de transportes públicos, a rede de iluminação pública e uma nova estrutura portuária). Estes espaços públicos e infra-estruturas não apenas contribuíam para tornar mais agradável a cidade em termos visuais e higiénicos, como também contribuíam para a criação de uma imagem do Funchal moderno, de acordo com os pressupostos das cidades modernas europeias. Destinavam-se a colmatar as necessidades da burguesia residente, pelo que as intervenções urbanas partiam, essencialmente, da iniciativa de estrangeiros abastados interessados na consolidação do centro urbano e da cidade enquanto estância de veraneio e destino da burguesia europeia.

3.2.1. Criação de espaços públicos

Os espaços públicos, como jardins, parques e praças, assumem um papel determinante no processo de transformação urbanística do espaço urbano histórico do Funchal em prol da formação do centro urbano. A tendência centrífuga que afasta do centro os equipamentos de grandes dimensões não se aplica aos espaços públicos como equipamentos não edificados para o convívio e o lazer, justificados na contrapartida visual e higiénica que se requer nos centros urbanos. Para mais, a questão do embelezamento foi uma das principais preocupações do urbanismo Oitocentista que culminou com o repensar do espaço urbano histórico ao nível da rede viária e dos espaços públicos e que contribuiu para a definição do centro urbano do Funchal, à semelhança das suas congéneres europeias da época.

Para a definição do centro urbano do Funchal contribuiu com extrema importância a criação destes espaços, pois a urbe carecia de espaços de representação da burguesia residente, portuguesa e estrangeira, bem como da burguesia que se deslocava à cidade em viagem turística. Assim, os espaços de lazer e recreio como os referidos jardins, parques e praças e a criação da Entrada da Cidade através da abertura da Avenida Zarco foram

alguns dos elementos que se destacaram neste sentido. Por outro lado, destaca-se ainda a criação do Largo do Município, do Jardim D. Amélia que reforçavam os já existentes espaços públicos de lazer e animação da Praça da Rainha, Campo D. Carlos I e Campo da Barca (fig. 31), construídos no seguimento da demolição da muralha.

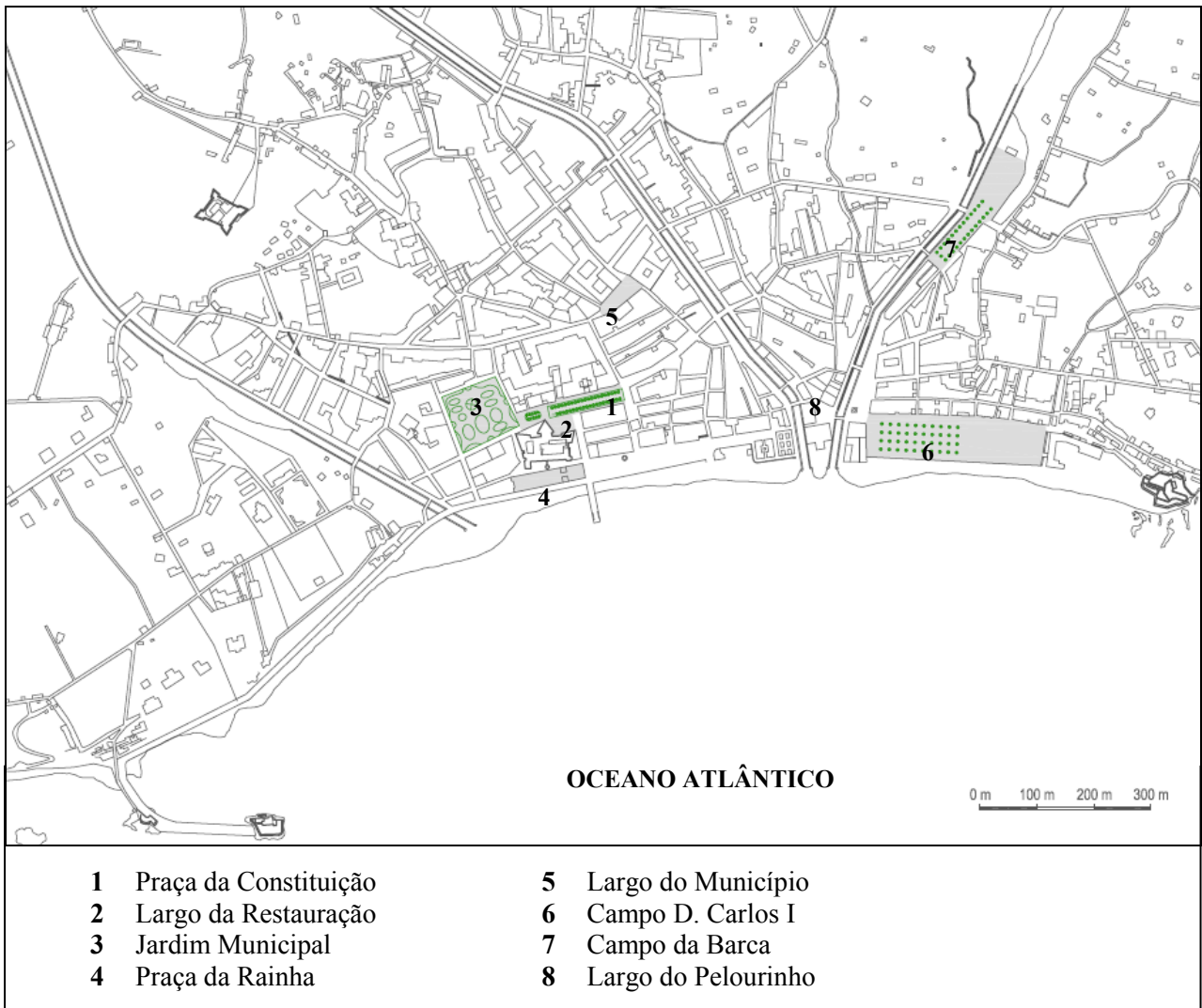


Fig. 30: Planta do Funchal com os principais espaços públicos, 1911.

(Fonte: autora)

O antigo passeio público foi também alvo de algumas alterações urbanísticas, como a demolição da escadaria frontal do Hospital da Misericórdia, passando a designar-se após esta obra por Praça da Constituição (fig. 32 e fig. 33) e com o fim da monarquia, por Praça da República. Este espaço era circundado por muros que serviam de bancos ou locais de estadia e contemplação onde se podia simplesmente estar, observar e ser observado, utilizados para o repouso de muitas famílias que o frequentavam de dia e de noite. Também aqui se localizava a praça dos carros de bois e do Carro Americano (fig. 34). No local onde se situava o edifício do Teatro Funchalense ou Casa da Ópera, construiu-se o Largo da Restauração.

Já desde o início do século XIX que a Praça da República, ainda denominada por Passeio Público, se assumia como a praça central da cidade, centro do quotidiano citadino e assim se mantém no emergente centro urbano.



Fig. 32: Praça da Constituição, 1880.

(Fonte: www.arquipelagos.pt, acedido a 20 de Maio de 2009)



Fig. 33: Praça da Constituição, Largo da Restauração e Avenida Zarco, 1885.

(Fonte: www.arquipelagos.pt, acessido a 20 de Maio de 2009)



Fig. 34: Praça da República já com o movimento automóvel, mas ainda com calcetamento em pedras de calhau, 1925.

(Fonte: www.arquipelagos.pt, acessido a 20 de Maio de 2009)

3.2.2. Criação da Entrada da Cidade, prolongamento da Estrada da Pontinha e construção do porto do Funchal

Na segunda metade do século XIX estava afirmado um movimento portuário que colocava o Funchal nas rotas do turismo europeu, enquanto destino de recreio e enquanto estância sanitária. Apesar da predominância do tráfego marítimo a cidade continuava necessitada de um bom ancoradouro com estruturas de apoio às embarcações, além de um cais que estabelecesse o acesso directo com o emergente centro urbano, evitando o incómodo desembarque de passageiros no distante calhau da praia. Esta situação não era considerada sustentável nem coerente com a imagem da cidade moderna que se pretendia difundir. Desta forma, vão ser criadas no Funchal algumas das infra-estruturas essenciais para o benefício das actividades portuárias e turísticas que, segundo Rui Carita, nas “*décadas de 80 e 90 do século XIX apresentaram um progressivo aumento*”³⁷.

A existente Estrada da Pontinha, não constituía um acesso considerado adequado do porto ao centro urbano. Quanto ao cais de desembarque considerado necessário, de acordo com Rui Carita, data de 1817, a obra de construção de um cais de madeira, motivada pela visita da princesa D. Leopoldina de Áustria ao Funchal, passando a existir a Entrada da Cidade naquela zona em frente à Fortaleza de S. Lourenço, em substituição do Portão dos Varadouros. Este cais foi, no entanto, destruído pelo mar, tendo sido substituído por um cais de pedra em 1843. Segundo Maurício Fernandes, este cais foi novamente destruído pelo mar, “*tendo sido retomado trinta e seis anos mais tarde, o primeiro cais acabou por ser concluído apenas em Abril de 1892*”³⁸ (fig.36) melhorando, consideravelmente, as condições de embarque e desembarque de passageiros. A já referida abertura da Avenida Zarco, a Este da Fortaleza surge no seguimento da construção deste cais, justificada na intenção de que esta zona constituísse a entrada da cidade (fig.35) pela via marítima, nomeadamente de turistas, pelo que a questão do embelezamento urbano era de extrema importância. Era vital criar um ambiente agradável, de acordo com os padrões do urbanismo em vigor nas cidades europeias de largas avenidas de perfil *boulevard* ladeadas de arvoredo. Os turistas desembarcados no

³⁷ CARITA, Rui – *História da Madeira*. Vol.7 José Silvestre Ribeiro, 2008, p. 403.

³⁸ FERNANDES, Maurício – *Funchal porto de mar*, in *Isleña*, n.º 9, Jul.–Dez. 1991, p. 34.

cais eram conduzidos através da Avenida Zarco até à Praça da República, onde disponham de um conjunto de estabelecimentos de apoio ao turismo, como unidades de alojamento, cafés, restaurantes e casas de espectáculos, além do comércio e dos serviços que se concentravam nas imediações daquela praça central. Esta avenida era ladeada por árvores frondosas e elementos de mobiliário urbano distribuídos ao longo da via, constituídos por bancos de madeira (fig. 35) para a estadia, a contemplação e o descanso à sombra das árvores, como se atesta 1878, ano da fotografia que se apresenta na figura n.º35.



Fig. 35: Entrada da Cidade do Funchal, 1878.

(Fonte: ww.arquipelagos.pt, acedido a 20 de Maio de 2009)



Fig. 36: Vista sobre a Estrada da Pontinha, vendo-se a Rua da Praia e o Cais Regional, 1901. (Fonte: Foto Sol)



Fig. 37: Cais Regional, c. 1910. (Fonte: Foto Sol)



Fig. 38: Baía do Funchal vista do Cais Regional, c. 1910
(Fonte: www.arquipelagos.pt, acedido a 20 de Maio de 2009)

Segundo Rui Carita só em 1889 se inicia o “*prolongamento da do Molhe da Pontinha através da união dos dois ilhéus*”³⁹ (fig.40), unindo os dois ilhéus. Este molhe estava concluído em 1895 e permitiu um melhoramento das condições portuárias, a criação de serviços de apoio naval e veio a servir de base para o desenvolvimento do futuro porto do Funchal. Em forma de resultado, tornaram-se mais frequentes as ligações de vapores, verificou-se um fomento das relações comerciais e turísticas.

³⁹ CARITA, Rui – *História da Madeira*. Vol.7 José Silvestre Ribeiro, 2008, p. 402.



Fig. 39: Porto do Funchal durante as obras de construção do molhe, c. 1890.

(Fonte: www.arquipelagos.pt, acessado a 20 de Maio de 2009)

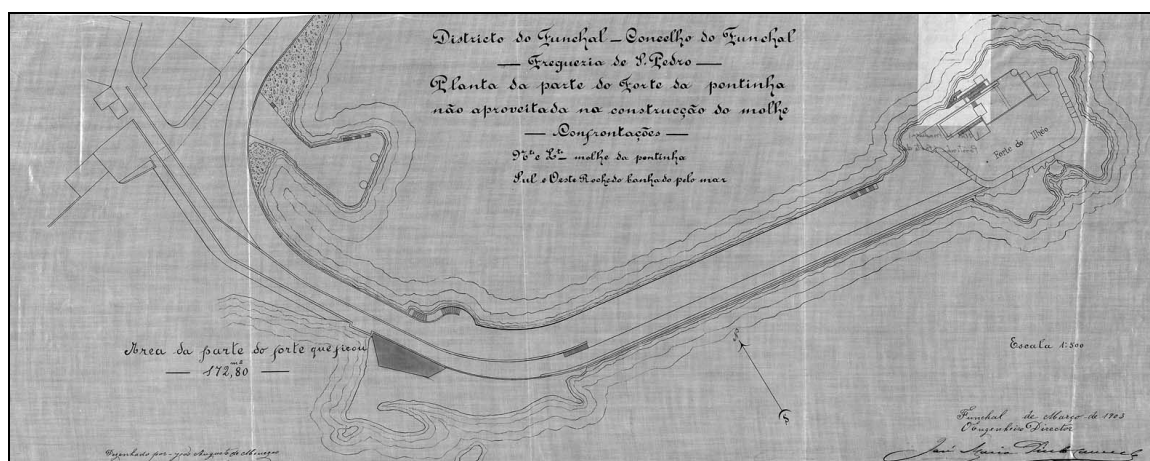


Fig. 40: Planta da parte do Forte de São José não demolida na construção do molhe da Pontinha, 1903. (Fonte: 5506-1A-12A-16 (DSE) – CRT/2003 – DIE/GEAEM)

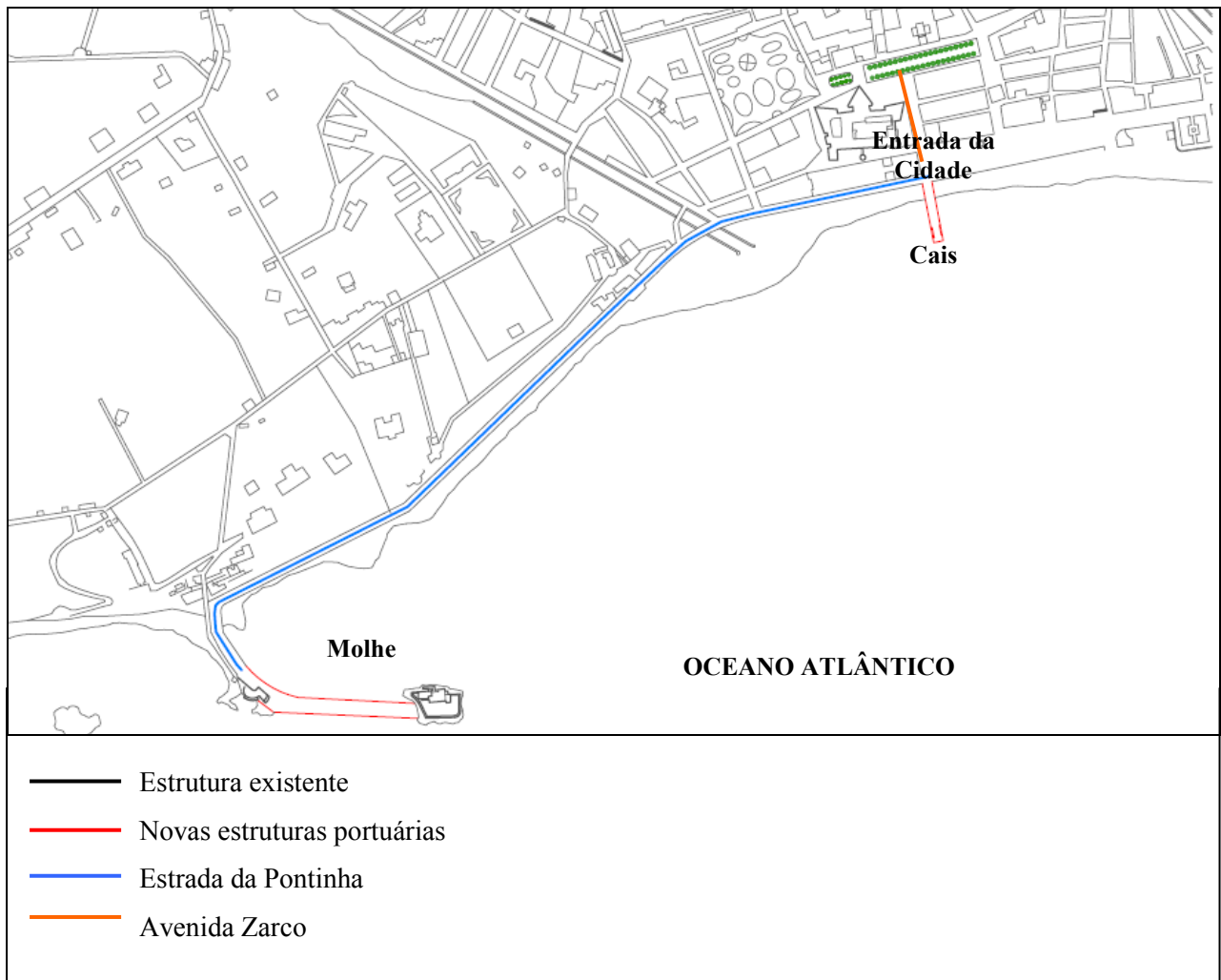


Figura 41: Planta da Entrada da Cidade, do Cais Regional e do Porto do Funchal com o prolongamento da Estrada da Pontinha, 1911. (Fonte: autora)

3.2.3. Construção das primeiras redes de infra-estruturas

3.2.3.1. Comboio do Monte

Na sequência das reformas viárias em prol da melhoria da acessibilidade no centro urbano, promovendo conseqüentemente a fixação da actividade turística, quer de lazer, quer de índole terapêutica, houve necessidade de criar uma rede de transportes capaz de responder às necessidades dos turistas abastados e da burguesia residente.

O aspecto mais evidente neste sentido foi a criação de uma linha férrea, a designada Linha do Monte. De facto, no Funchal não se pode falar na criação de uma rede ferroviária, mas de uma via onde o comboio pretendia melhorar a ligação entre o centro urbano e a zona extramuros da freguesia do Monte, concretizável em finais do século XIX. Nesta altura, a zona do Monte, pela sua localização na montanha e pelas temperaturas mais baixas que na cidade, afirmava-se como estância de veraneio para a sociedade funchalense. Toda esta dinâmica veio a justificar a inauguração em 1893, do caminho de ferro do Monte, facilitando a ligação do espaço urbano histórico a esta estância turística, o que, conseqüentemente, veio a acentuar a procura desta freguesia durante os meses de verão.

Os estudos para a construção desta linha férrea iniciaram-se na década de 1880⁴⁰ e no ano de 1887 foi aprovado o traçado da via-férrea. Esta via foi pensada para ligar a baixa funchalense, o centro urbano, à zona de veraneio e terapêutica do Monte. Ora, o Caminho de Ferro, como é conhecido é constituído por uma longa via rectilínea e íngreme que parte da zona do Pombal, cruzando-se, ao longo da subida, com outros eixos rodoviários, onde efectuava paragens. A instalação da linha férrea nesta rua, ocupando a via rodoviária preexistente, oferecia o meio mais fácil, seguro, cómodo e económico para o transporte de pessoas e mercadorias, do centro urbano até à estância de veraneio mais procurada da época. As obras tiveram início em 1891 e o primeiro troço, entre a Estação do Pombal e a Levada de Santa Luzia, foi inaugurado em 1893. Um ano depois a linha prolongava-se até ao Monte. Ao chegar, a locomotiva passava pelo Hotel Belmonte junto do qual partiam os característicos carrinhos de cesto, nome pelo qual são conhecidos actualmente, mantendo-se como atracção turística, que desciam até à Estação do Pombal

⁴⁰ GOMES, José – *Crónica dos tempos idos, O verão no Monte*. In *Jornal da Madeira*, 14 de Agosto de 1979, p. 9.

e daí dava acesso directo pelas ruelas existentes ao centro urbano. Desta forma, funcionavam como transporte alternativo ao comboio, na descida para o Funchal.

Em 1912 ficou concluída a linha que se prolongou por último até ao Terreiro da Luta. De acordo com a descrição de José Gomes, a Estação do Pombal (fig. 42) localizada no início do Caminho de Ferro; era uma grande estrutura com cobertura de zinco. O edifício principal albergava as bilheteiras, a sede da Companhia e as oficinas das locomotivas. A Nascente deste edifício localizava-se a garagem do material e a Poente, um depósito de carvão. Resta ainda mencionar um fontenário na Rua do Pombal, cuja construção é datada de 1895, à altura indispensável uma vez que ali paravam os carros de bois e o Americano, ambos os transportes movidos por tracção animal. A localização da estação do Pombal fora do centro urbano e distante do cais não constituía, no entanto, um obstáculo à utilização do comboio, ainda que a ele se acesse pelas ruelas da cidade. Consequentemente, e no sentido de colmatar esta deficiente ligação do centro urbano ao símbolo de modernidade que o comboio representava e ao acesso à estância turística do Monte, foi criado um serviço complementar de transportes urbanos, efectuado pelo Carro Americano que ligava o Cais à Estação ferroviária. O Carro Americano (fig. 44) circulava já em 1896 sobre os carris do comboio, puxado por três cavalos. Este meio de transporte encerrou em 1915, quando a procura diminuiu em virtude da introdução do automóvel na Ilha.

Importa salientar que em 1915 estava concluído o Plano Geral de Melhoramentos Ventura Terra que pretendia a reformulação da rede viária e da morfologia urbana de forma a proporcionar as melhores condições ao trânsito automóvel, pelo que, por esta altura estavam reunidos os esforços para a introdução no automóvel no quotidiano citadino, em detrimento dos veículos de tracção animal.



Fig. 42: Comboio no hangar da Estação do Pombal, c. 1900.
(Fonte: www.arquipelagos.pt, acedido a 20 de Maio de 2009)



Fig. 43: Comboio do Monte, c.1900.
(Fonte: www.arquipelagos.pt, acedido a 20 de Maio de 2009)



Fig. 44: Carro Americano junto da Estação do Pombal, 1915.
(Fonte: www.arquipelagos.pt, acedido a 20 de Maio de 2009)

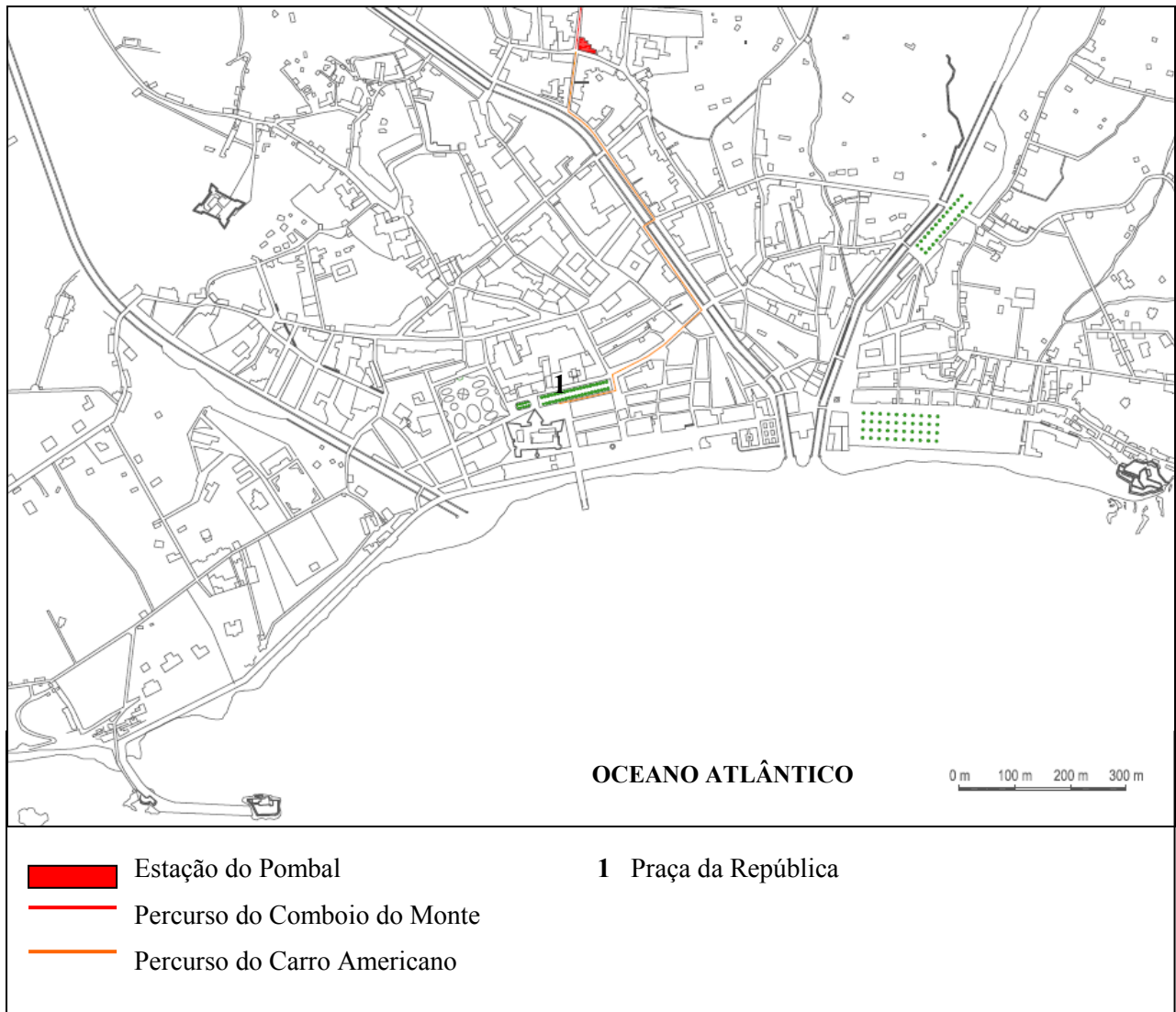


Fig. 45: Planta do Funchal com o trajecto do Carro Americano e início do percurso do Comboio do Monte, 1911. (Fonte: autora)

3.2.3.2. Rede de iluminação pública eléctrica

No que respeita à rede de iluminação pública, de acordo com Maurício Fernandes “a primeira tentativa institucional para dotar o Funchal de iluminação pública remonta ao ano de 1821 (...), mas só por iniciativa do Conselheiro José Silvestre Ribeiro (governador da ilha entre 1846 e 1852), foram colocados alguns candeeiros”⁴¹. À semelhança de outras cidades portuguesas e europeias da época, opta-se pela colocação de alguns candeeiros abastecidos a azeite em alguns pontos da cidade, considerados centrais, como a Praça da República e as ruas 31 de Janeiro e 5 de Outubro. O Funchal adquirira, então, uma dimensão e actividade turística que justificavam o alargamento da área iluminada, garantindo a segurança e comodidade da população residente e estrangeira, pelo que, segundo o autor, por volta de 1849 contava a cidade com 70 candeeiros, muitos destes de propriedade privada pertencentes a cidadãos ingleses. Contudo, o centro urbano necessitava de um mais eficiente sistema de iluminação, tendo-se introduzido o petróleo como combustível por volta do ano de 1866.

Duas décadas depois, o Funchal reclamou a iluminação a gás, mas a eminente evolução da electricidade nas cidades europeias e em algumas cidades portuguesas, como Lisboa e Porto⁴², tornavam a proposta da iluminação a gás retrógrada. A substituição da luz de petróleo pela luz eléctrica foi uma das importantes conquistas de modernidade que alterou profundamente o quotidiano das cidades e que se deve à revolução científica e industrial. A utilização da electricidade, além do acesso a vários bens de consumo, permitiu ao centro urbano do Funchal criar uma imagem moderna propícia à promoção e incremento da actividade turística. No Funchal, “tal como na velha Europa, a electricidade contribuiu para a modificação da paisagem urbana”⁴³. Em 1894 foram iniciados os trabalhos e a instalação de máquinas geradoras de energia eléctrica, tendo-se criado a *The Madeira Electric Lighting Company Limited*, firma inglesa. Esta empresa instalou a central eléctrica na Praça Académica, acendendo as primeiras lâmpadas da rede eléctrica em 1897⁴⁴. Estava inaugurada a primeira experiência de iluminação eléctrica na

⁴¹ FERNANDES, Maurício - **A iluminação pública no Funchal**. In *Isleña*, n.º 12, Jan. – Jun. 1993, p. 80.

⁴² As cidades de Lisboa, Porto, Braga e Vila Real, já no fim da década de 1880 haviam optado pela electricidade (FERNANDES: 1993, p. 82)

⁴³ FERNANDES, Maurício - **A iluminação pública no Funchal**. In *Isleña*, n.º 12, Jan. – Jun. 1993, p. 83.

⁴⁴ **Luiz electrica**. In *Comércio da Madeira*, 20 de Junho de 1897, p. 2.

Praça Académica no emergente centro urbano. A rede primitiva abrangia a Praça da Constituição, o Jardim Municipal, a Praça Académica, o Hotel do Carmo, o café Golden Gate, a Praça da Restauração, a Rua do Aljube e o Campo da Barca. Ora, estes locais assinalam também o centro urbano, pois, as áreas periféricas, distantes, pobres e subalternas da cidade não eram objecto prioritário para a implantação da rede eléctrica.

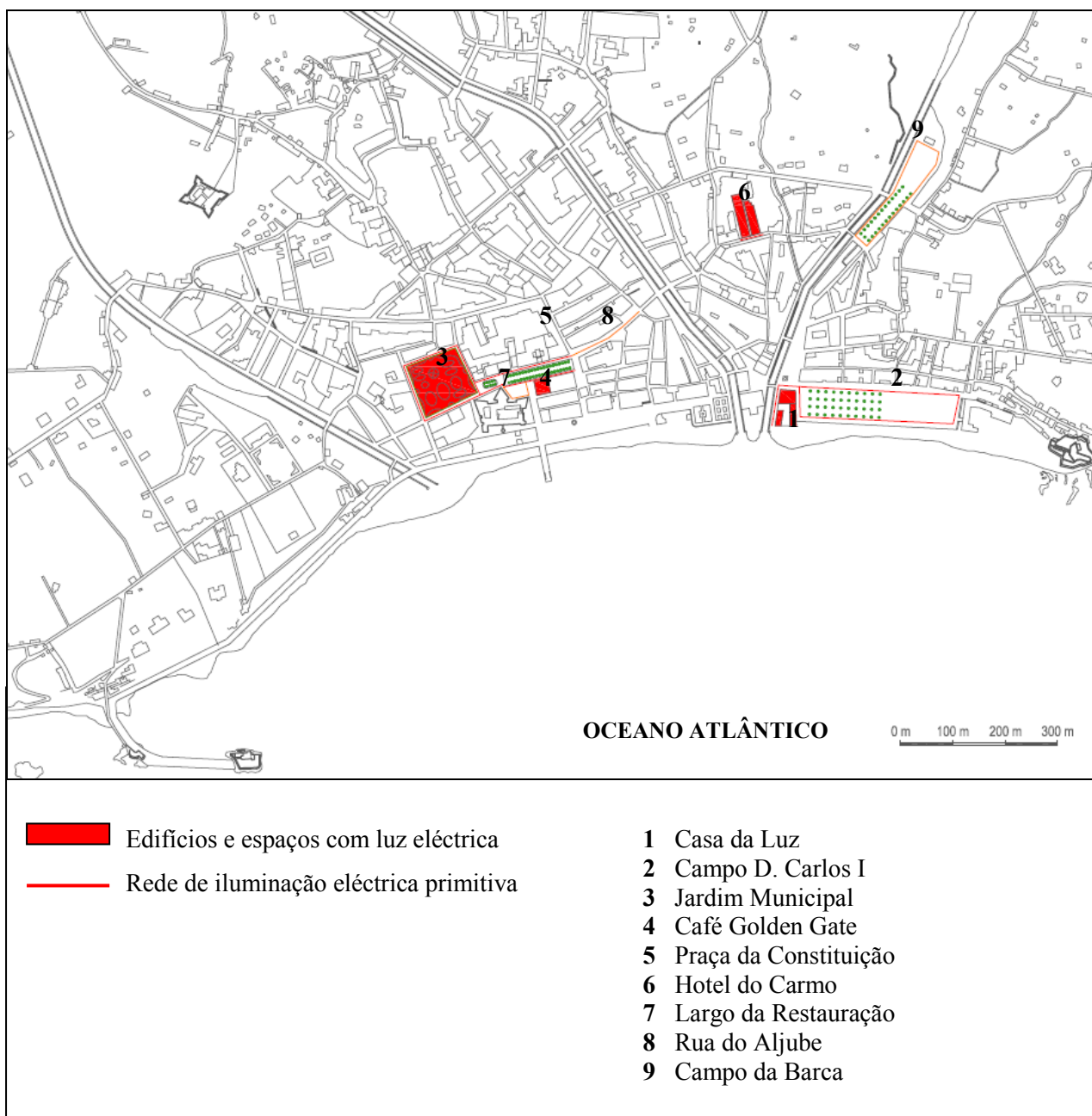


Fig. 46: Planta do Funchal com a rede de iluminação eléctrica, 1911.

(Fonte: autora)

3.3. Contributos das transformações urbanísticas do espaço não edificado para a formação do centro urbano do Funchal

Como se pretendeu demonstrar neste capítulo, no dealbar do século XX a morfologia urbana do Funchal passava por um processo de reformulação que antevia reformas profundas na rede de viária, quer pela rectificação e alinhamento de traçados como a Estrada da Pontinha, quer pela abertura de novas vias como a Rua da Praia. Estas acções de alinhamentos e alargamentos das vias existentes e de abertura de novas vias, incluíam também a definição de vias estruturantes, como a ruas do Aljube, 5 de Outubro e 31 de Janeiro. Esta reformulação deveu-se não apenas a motivos que se prendem com a maior fluidez no trânsito, mas sobretudo de forma a valorizar o espaço público para a criação de um verdadeiro centro urbano turístico. Como se pode verificar, a maior regularidade da rede viária na faixa litoral entre as ribeiras de Santa Luzia e de São João, deixam claro o espaço de maior centralidade na cidade, o centro urbano (fig.47) por oposição à rede viária menos regular, fora desta zona, denotando um espaço periférico.

O turismo era o motor da economia funchalense, pelo que, além da rede viária, era vital dotar o centro urbano de espaços públicos e espaços verdes que satisfizessem as necessidades nesse sentido. A demolição das muralhas permitiu a libertação de espaços antes ocupados, para a abertura de vias e para a criação de espaços públicos que em muito contribuíram para a definição do centro urbano. Desta forma, destaca-se a criação da Praça da Rainha e da Rua da Praia como elementos marcantes deste processo que, como a criação da Entrada da Cidade (fig.47), foram determinantes para a definição do centro urbano do Funchal, de acordo com os padrões do embelezamento urbano.

A Praça da República, o Largo da Restauração e o Jardim Municipal (fig.47) vieram confirmar esta tendência de centralização de espaços públicos e espaços verdes no centro urbano, que se integraram nas medidas de embelezamento, como contrapartida à maior densidade urbana neste local e como medidas higiénicas e sanitárias, que se destacam no centro urbano como o refere Benevolo.

Por outro lado, a criação da Entrada da Cidade e do Cais também constituíram um forte contributo da definição do centro urbano. A Avenida Zarco construiu-se de acordo com o urbanismo europeu vigente, ladeada por árvores frondosas e amplos passeios, conduzindo à praça da cidade, o elemento de máxima centralidade no centro urbano, que abarcava as funções comerciais, administrativas e turísticas.

Também a criação das primeiras redes de infra-estruturas na cidade se destacou na modernização urbana do Funchal com a criação do Caminho de Ferro do Monte e do Carro Americano, como resposta às necessidades de deslocação de estrangeiros abastados e da burguesia local. A instalação da rede eléctrica, foi outro importante contributo no processo de modernização das cidades que, no Funchal, se poderá referir que esta infra-estrutura muito se deve às exigências de comodidade associadas à actividade turística, a base da economia da cidade. Neste sentido, a instalação da primitiva rede eléctrica pública não se fez em toda a cidade mas nos locais conotados com os requisitos de centro urbano, dos quais esta infra-estrutura era um deles. Foi na zona do Jardim Municipal, na Praça da República, no Largo da Restauração e na Rua do Aljube, assim como nos hotéis mais populares que se instalou a rede eléctrica, ou seja, nos espaços públicos centrais e nos equipamentos de turismo.

A conjugação destes factores – regularização da rede viária, abertura de avenidas, criação de espaços públicos e construção das primeiras redes de infra-estruturas – e a identificação dos locais da cidade onde foram ocorrendo, contribuiu para propor uma hipótese de delimitação do primeiro centro urbano do Funchal (fig. 47), de acordo com as transformações urbanísticas verificadas no espaço urbano histórico ao nível do espaço não edificado, representada na figura seguinte.

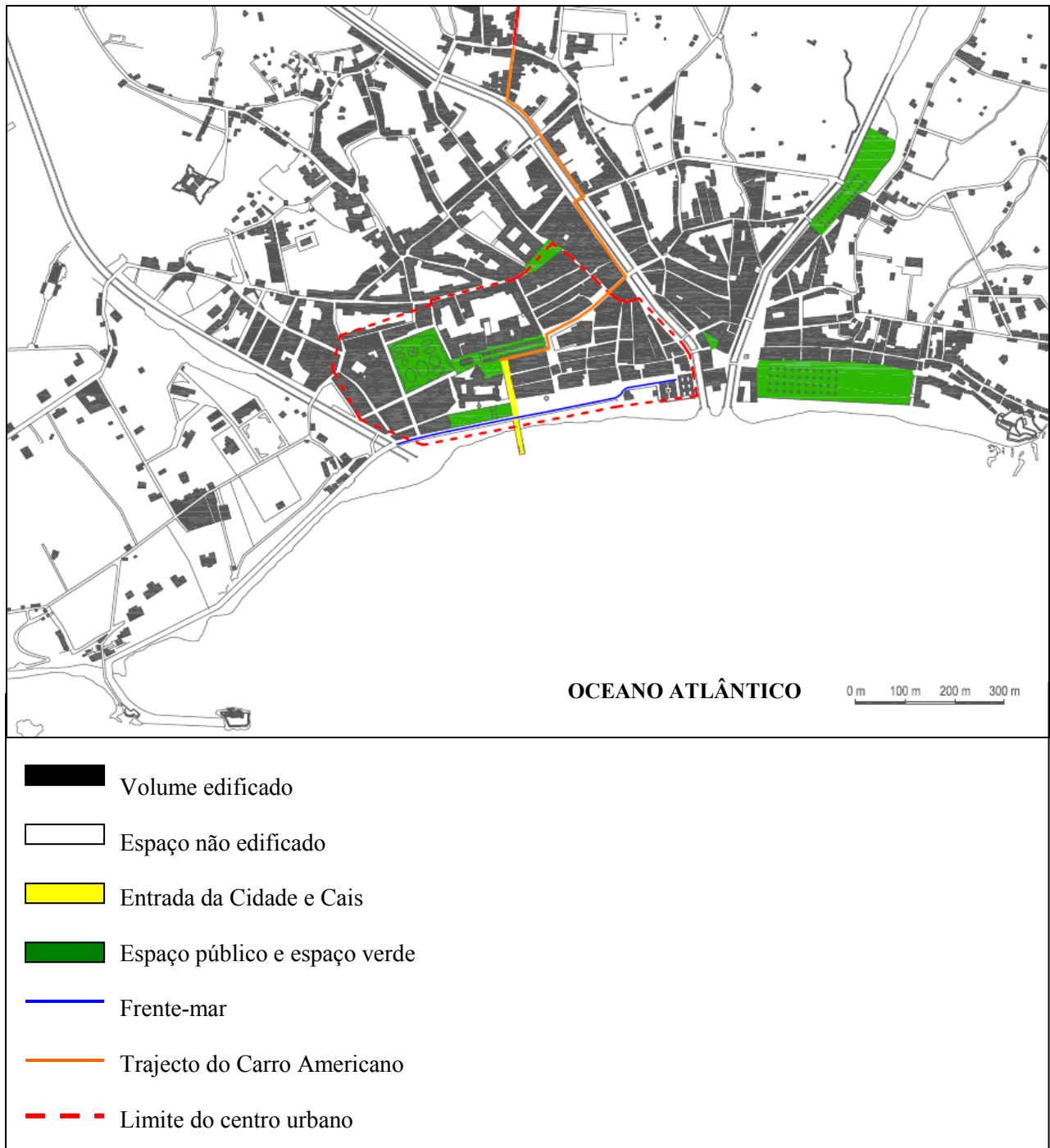


Fig. 47: Planta do Funchal com aproximação à delimitação do centro urbano, 1911.

(Fonte: autora)

CAPÍTULO 4. CONTRIBUTO DAS TRANSFORMAÇÕES DE EDIFÍCIOS NA FORMAÇÃO DO CENTRO URBANO

Complementando a análise efectuada no Capítulo 3, centrado nas transformações urbanísticas de formação do centro urbano relativas ao espaço não edificado, pretende-se neste capítulo abordar o contributo das transformações urbanísticas para a formação do centro urbano do Funchal ocorridas no espaço edificado. Exemplos dessas transformações são descritos por Gravagnuolo: criação de equipamentos, construção de habitação burguesa, adaptação de antigos edifícios às funções modernas e que têm, no caso do Funchal, como se pretende demonstrar neste capítulo, uma expressão marcante nos edifícios religiosos a partir de 1834 com o processo de desamortização. No espaço urbano histórico onde se foi definindo o centro urbano, novas funções se foram fixando, como cafés e hotéis, casas de espectáculo e um conjunto de espaços ligados ao sector terciário. Verificou-se, tal como refere o autor como uma das transformações de modernização, uma centralização dos equipamentos públicos, terciários e administrativos, enquanto a habitação da classe operária, os hospitais e os cemitérios, se remeteram para o território que virá a afirmar-se como periférico.

4.1. Adaptação de edifícios religiosos às funções modernas: dualidade centro-periferia

Anteriormente, no subcapítulo 2.3. – *Decadência urbana nos alvares da modernidade e proposta de reabilitação* introduzimos a questão das ocupações inglesas, situando-a no contexto temporal e espacial da ilha no começo do século XIX. De facto a segunda ocupação aspirava à instalação definitiva das tropas no Funchal. Este argumento poderá ser reforçado na ocupação do Colégio dos Jesuítas, que funcionava como Seminário, do Convento da Encarnação, havendo-se transferido as religiosas para o Convento de Santa Clara e do Convento de São Francisco. Também o Palácio de São Lourenço foi tomado pelas tropas que se ali instalaram, como fizeram com as demais edificações defensivas. De certa forma, a ocupação inglesa desencadeou um processo de transformação materializado na adaptação das antigas construções religiosas da cidade.

Este processo tornou-se mais expressivo a partir da década de 1830 na sequência da desamortização, ou seja, da incorporação na Fazenda Pública do Estado dos bens religiosos, com vista a que com a sua venda em hasta pública se recheassem os endividados cofres do Estado. Um pouco por todo o país se atribuíam novos usos de carácter moderno aos antigos edifícios religiosos e as cidades tornavam-se mais receptivas à urbanística moderna.

Poder-se-á referir que a desamortização foi nas cidades portuguesas uma oportunidade para concretizar algumas das práticas que marcavam a modernização das cidades europeias da época, devido à disponibilização de terrenos e imóveis para novas finalidades. Neste processo, as transformações ocorridas nos espaços desamortizados e as novas funções a estes atribuídas vão contribuir para a definição do centro urbano numa determinada parte concreta do espaço urbano histórico. Contudo, noutras partes do espaço urbano histórico, dera lugar a novas funções características da periferia, concretizando o modelo da cidade moderna. Como se pretende demonstrar a desamortização representará no Funchal um duplo contributo quer na identificação do centro urbano quer da periferia. Ainda que o objectivo desta Dissertação seja claro quanto ao estudo da formação do centro urbano do Funchal esta temática representa apenas uma das faces do modelo da cidade moderna; a periferia que extravasa os propósitos desta investigação. No entanto no caso da desamortização a dissociação torna-se difícil dada a evidência do seu contributo para ambas as partes da cidade moderna: centro e periferia.

4.1.1. Transformações na forte presença de edifícios religiosos na Cidade Oitocentista

No primeiro quartel do século XX e confirmado que estava o centro urbano, como se analisará no capítulo seguinte, existia no Funchal um único convento a funcionar como tal⁴⁵, Convento de Santa Clara. Os restantes conventos que assinalavam na malha urbana uma forte presença de edifícios religiosos para além das já referidas igrejas e capelas – os conventos de São Francisco, da Encarnação, das Mercês e do Bom Jesus – que foram sendo erguidos após a fixação do assentamento urbano e que se haviam mantido como

⁴⁵ CALDEIRA, Abel – *O Funchal no primeiro quartel do século XX*. 1964, p. 68.

instituições religiosas até 1834, estavam já ocupados por outras funções ou tinham dado lugar a construções novas. Assim poder-se-ão identificar dois tipos de transformações nos espaços religiosos: a demolição dos edifícios para dar lugar a outras funções ou a manutenção dos imóveis com a sua subsequente adaptação às novas funções.

O Convento de Santa Clara (fig.48) servia o seu propósito inicial e durante a segunda ocupação inglesa recebeu as religiosas do Convento da Encarnação. Este último (fig.48) fundado em 1660, foi extinto em 1890, com a morte da última religiosa (como sentenciava a lei da desamortização que permitia a permanência ao culto até que morresse o seu último representante) e o edifício foi demolido em 1906, restando apenas a Capela de Nossa Senhora da Encarnação. No local onde se erguia o extinto convento foi construído, três anos mais tarde, o novo edifício do Seminário Diocesano do Funchal (fig. 48). Contudo, a memória do Convento está presente no topónimo de Calçada da Encarnação, assim denominada no século XVII e que ainda hoje se mantém.

O Convento das Mercês foi demolido em 1912 para permitir o alargamento da Travessa das Capuchinhas (fig. 48). A restante parcela de terreno não ocupada pela via foi absorvida pelo edifício que depois se ergueu um edifício escolar, perdendo-se a memória do convento do qual resta apenas o topónimo de Rua das Mercês.

O Convento do Bom Jesus, instalado num edifício barroco seiscentista, permaneceu até o início do século XX habitado por religiosas. O edifício manteve-se dedicado à vida espiritual e religiosa, como espaço de recolhimento feminino, desempenhando as funções de assistência social. Mantém-se actualmente como Recolhimento do Bom Jesus (fig. 48).

Quanto ao Convento de São Francisco, como seguidamente se abordará, foi demolido para a construção do Jardim D. Amélia, cujas obras se iniciaram em 1880. Desta forma a implementação de um espaço público verde naquele espaço veio a ser um forte contributo para a definição do centro urbano do Funchal.

Já no que respeita ao Colégio dos Jesuítas, com a segunda ocupação inglesa consolidou-se a transformação em quartel militar, uma função típica da periferia, pelo constitui um contributo na definição da periferia.

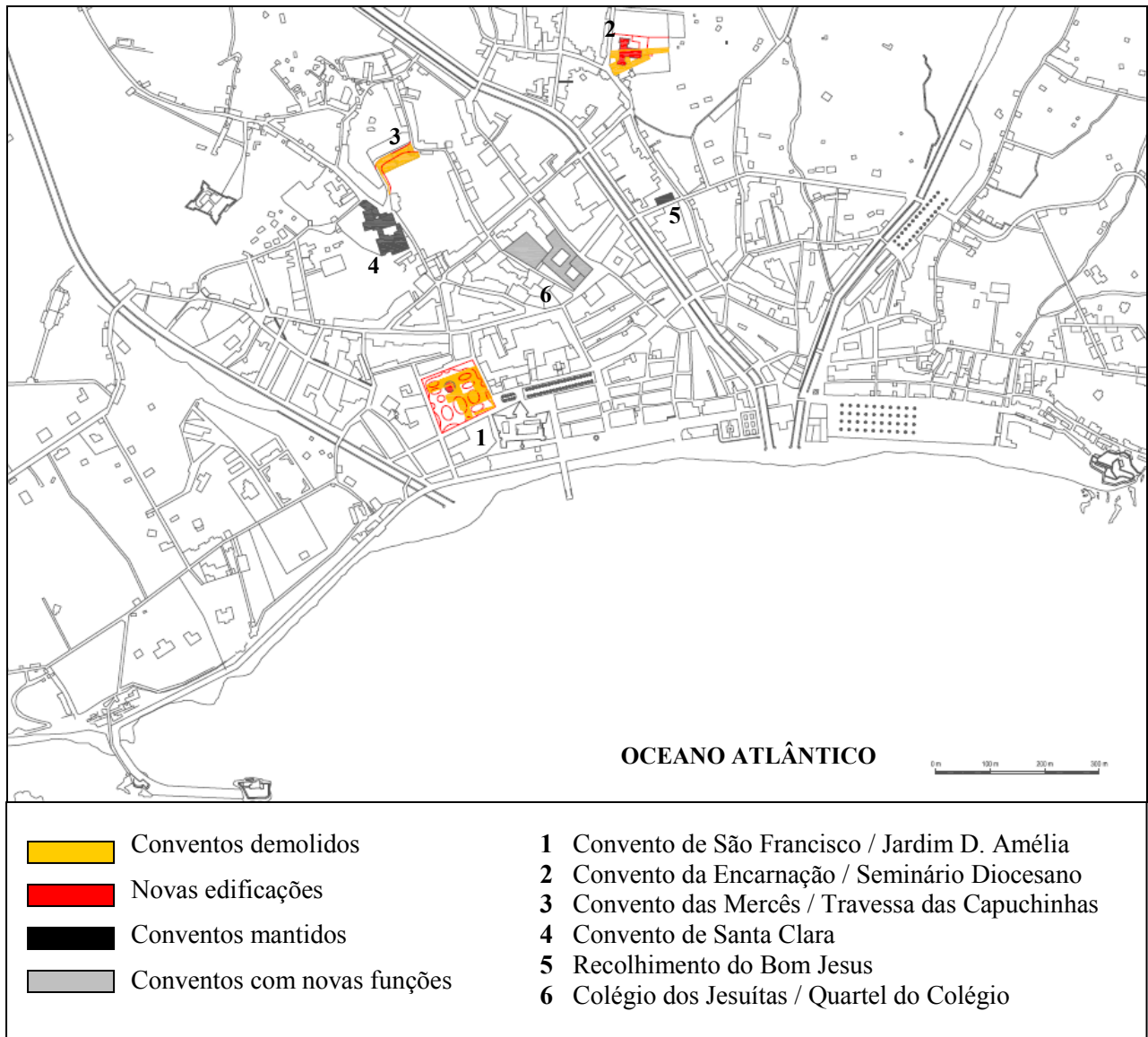


Fig. 48: Planta do Funchal com distribuição dos conventos e transformações ocorridas, 1912. (Fonte: autora)

4.1.2. Construção do Jardim D. Amélia: um contributo na génese do centro urbano

A partir de meados do século XIX, iniciou-se em Portugal como na vizinha Espanha “*um processo de produção e solo urbano capaz de fazer frente às demandas burguesas, para enfrentar a construção da cidade identificada com os seus interesses de classe*”⁴⁶, que encontrou resposta na desamortização eclesiástica. Também no Funchal este contributo se fez sentir, como se confirma no exemplo marcante do antigo convento de São Francisco. Este complexo religioso, que existia desde o século XVI, foi extinto e demolidas todas as edificações em data incerta mas anterior a 1880 ano em que já não existia, por se terem iniciado as obras para a construção do novo Jardim D. Amélia, erigido no lugar que a demolição deixara livre. Este Jardim, posteriormente denominado por Jardim Municipal constituiu um exemplo marcante das acções de embelezamento características da identificação do centro urbano do Funchal. A extinção deste convento cuja igreja fora encerrada logo em 1834 enquadra-se portanto no processo de “*extinção das ordens religiosas em Portugal*”⁴⁷.

O Jardim D. Amélia, como refere Abel Caldeira, passou a constituir um “*recinto público dos mais aprazíveis*”⁴⁸ do centro urbano do Funchal no início do século XX. Era cercado por um muro com uma galeria de ferro e a entrada fazia-se por quatro portões de ferro. No centro existia o coreto e o quiosque com uma pequena esplanada a um canto (fig. 49).

A construção do Jardim que absorveu os terrenos do convento (fig. 50) visava o embelezamento e a conseqüente imagem urbana moderna deste centro urbano de vocação turística cada vez mais afirmada através do contributo deste espaço ajardinado e arborizado. Desta forma, confirma-se esta parte do espaço urbano histórico como respondendo aos requisitos de beleza exigidos aos centros urbanos, como elemento urbano qualificador quer da imagem quer da higiene, como refere Benevolo.

⁴⁶ MORA, Alfonso – *La construcción histórica de Valladolid*. 2005, p. 92.

⁴⁷ CARITA, Rui – *O Colégio dos Jesuítas no Funchal*. Vol. I, 1987, p. 268.

⁴⁸ CALDEIRA, Abel – *O Funchal no primeiro quartel do século XX*. 1964, p. 109.

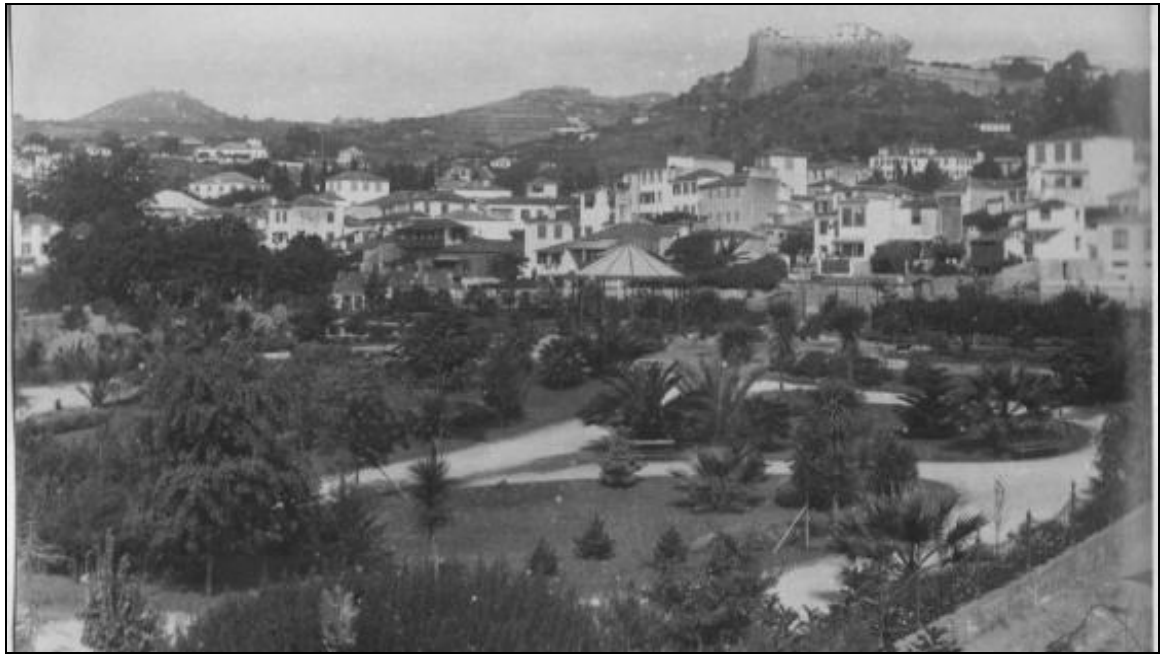


Fig. 49: Jardim Municipal, 1895.

(Fonte: www.arquipelagos.pt, aceso a 20 de Maio de 2009)

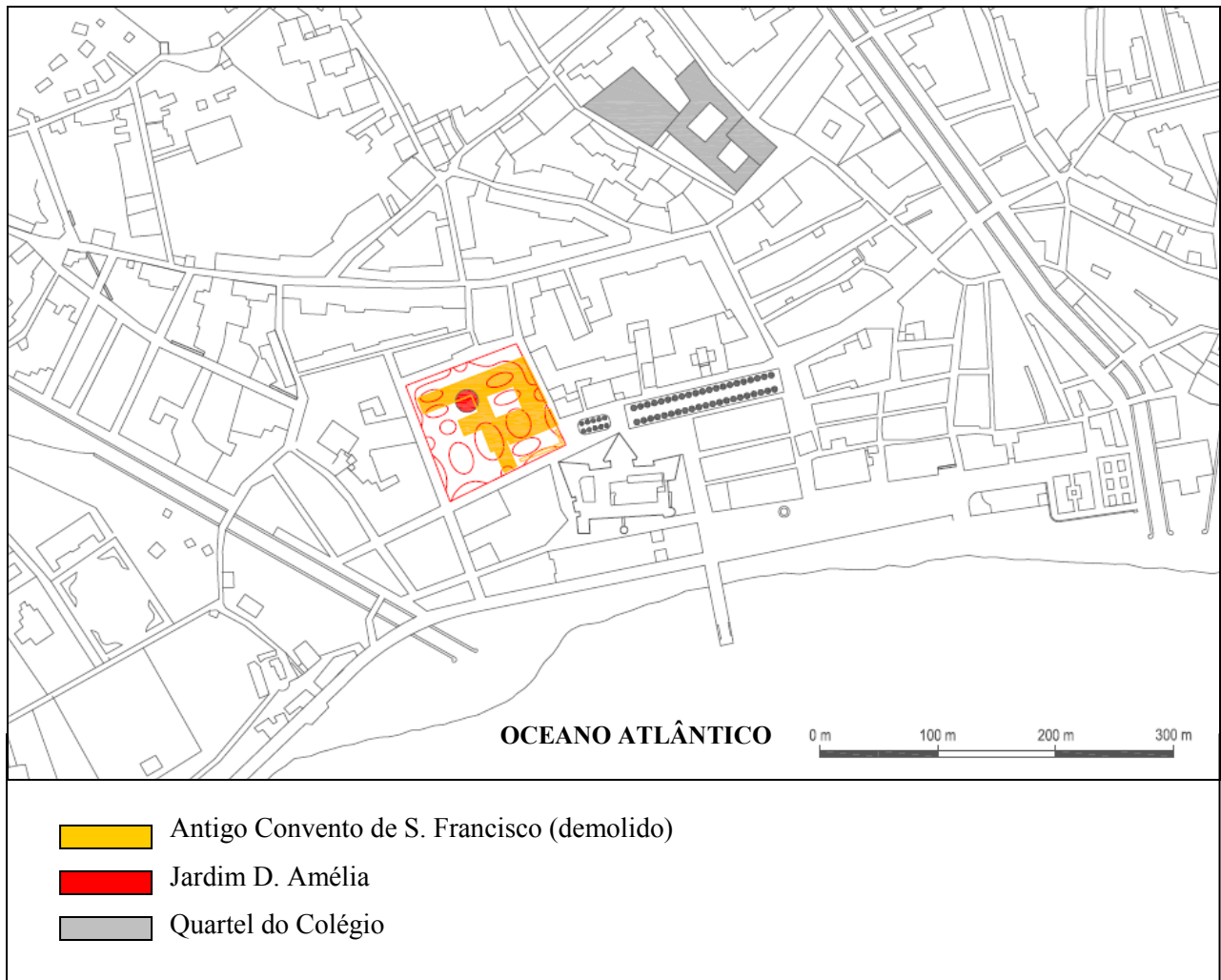


Fig. 50: Planta do Jardim Municipal sobre o espaço do antigo Convento de São Francisco, 1911. (Fonte: autora)

4.1.3. Transformação do Colégio dos Jesuítas em Quartel: um contributo na génese da periferia

O Colégio dos Jesuítas é um notável exemplo das transformações urbanísticas modernas a que a cidade esteve sujeita ao longo do processo conducente à formação do centro urbano, no reverso da medalha, ou seja, pelo seu contributo na definição de um espaço periférico. Este facto, destaca este exemplo dos demais, motivo pelo qual é neste ponto abordado mais extensamente, visando uma análise detalhada das distintas funções que o edifício foi desempenhando e, sobretudo, do contributo destas na definição da periferia.

O edifício do Colégio dos Jesuítas foi inicialmente construído para servir de casa religiosa e de colégio a partir de 1570, após o saque ao Funchal, tema abordado no início desta investigação. Aquando da primeira ocupação inglesa em 1801⁴⁹, o imóvel tinha sido tomado e todas as suas dependências foram, então, adaptadas a aquartelamento das tropas britânicas. O edifício do Colégio foi restituído à prática religiosa quando as forças britânicas deixaram a cidade em 1802 mas na segunda ocupação repetiu-se o feito por um período mais alargado de 7 anos, abrindo os precedentes para uma reformulação arquitectónica de maior expressão. Esta segunda ocupação consolidou a transformação do imóvel em quartel militar, indiciando a evolução urbanística do local como espaço periférico (fig. 50). Após a desocupação do edifício pelas tropas britânicas o Colégio foi tomado pelas reformas liberais, tal como sucedeu a muitos edifícios religiosos em todo o país a partir de 1834 e foi adaptado de vez a aquartelamento militar⁵⁰.

Ora, a partir de 1834 o regime liberal adoptou uma política que visava a ocupação do património acumulado durante vários séculos pelas ordens religiosas. Aparece, desta forma, uma classe militar como figura de grande impacto na cidade e na vida política nacional, à qual estavam, então, entregues alguns elementos marcantes da cidade, como era o Colégio dos Jesuítas. António Pedro de Azevedo, General do Real Corpo de Engenheiros, tendo realizado um importante trabalho no levantamento das fortificações do Funchal entre os finais da década de 1830 e o ano de 1868, incluindo o Colégio dos

⁴⁹ CARITA, Rui – **O Colégio dos Jesuítas no Funchal**. Vol. I. Funchal: Secretaria Regional da Educação, 1987, p. 252.

⁵⁰ Recentemente foram recuperadas as instalações e restituído o nome do Colégio dos Jesuítas; até então era popularmente conhecido como o “Quartel”, tendo até servido para as instalações provisórias de uma superfície comercial.

Jesuítas já transformado em quartel militar, caracteriza o edifício, fazendo referência ao extinto convento.

No que respeita a obras realizadas no imóvel no sentido de o adaptarem a quartel refira-se, de acordo com Rui Carita, na obra *O Colégio dos Jesuítas no Funchal*, a destruição de parte da escadaria da igreja logo em 1835⁵¹ para ampliar o espaço livre do fronteiro Largo do Colégio e alargamento e rectificação do alinhamento da Rua do Castanheiro em 1847 de modo a “promover o aformosamento e comodidade da cidade”⁵². No interior do imóvel foram realizadas obras de lajeamento do piso térreo (fig. 47) e a construção da cozinha em 1851 e melhorada sete anos depois, dispondo de uma pequena fonte de água potável visível na planta apresentada (fig. 48).

Em 1863 já havia sido lajeado o piso térreo onde se localizavam as casernas (fig. 47 e 49). Refira-se que “o amplo quartel do Colégio é um aposento vantajosamente situado comodamente disposto (mas) ressentente-se contudo do seu traçado primitivo e do tipo das características edificações dos padres da Companhia.”⁵³



Fig. 51: Planta do andar térreo do Quartel do Colégio com suas confrontações, por António Pedro de Azevedo, 1862.

(Fonte: 5558-1A-12A-16 (DSE) – CRT/2003 – DIE/GEAEM).

⁵¹ É ainda visível na *Planta da Cidade do Funchal* executada sob as ordens do Brigadeiro Oudinot, datada de 1805 (fig. 11), a escadaria e a sua configuração antes da ampliação do Largo do Colégio.

⁵² António Pedro de Azevedo, citado por CARITA, *O Colégio dos Jesuítas no Funchal*. Vol. I, 1987, p. 255.

⁵³ Idem, p.253.

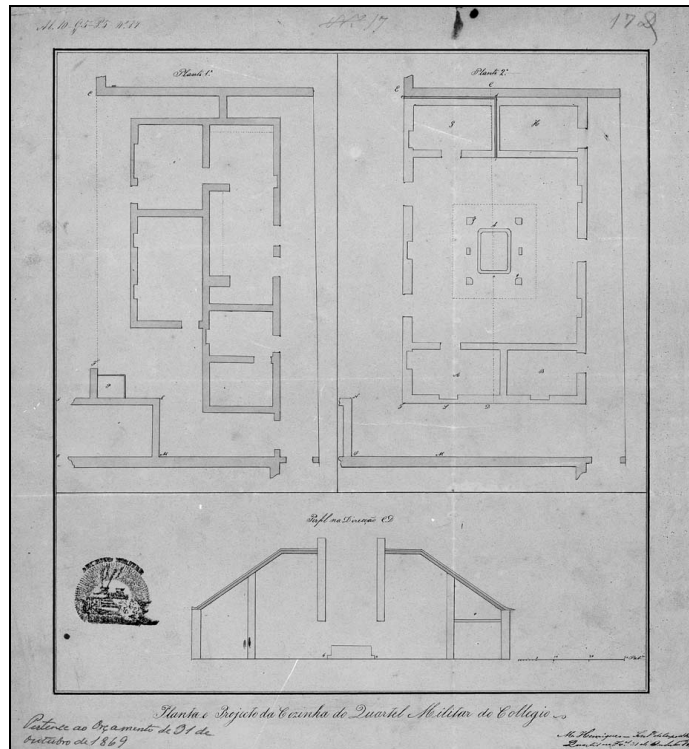


Fig. 52: Projecto da cozinha do Quartel do Colégio, por António Pedro de Azevedo, 1869. (Fonte: 4345-4-56-50 (DSE) – CRT/2003 – DIE/GEAEM).

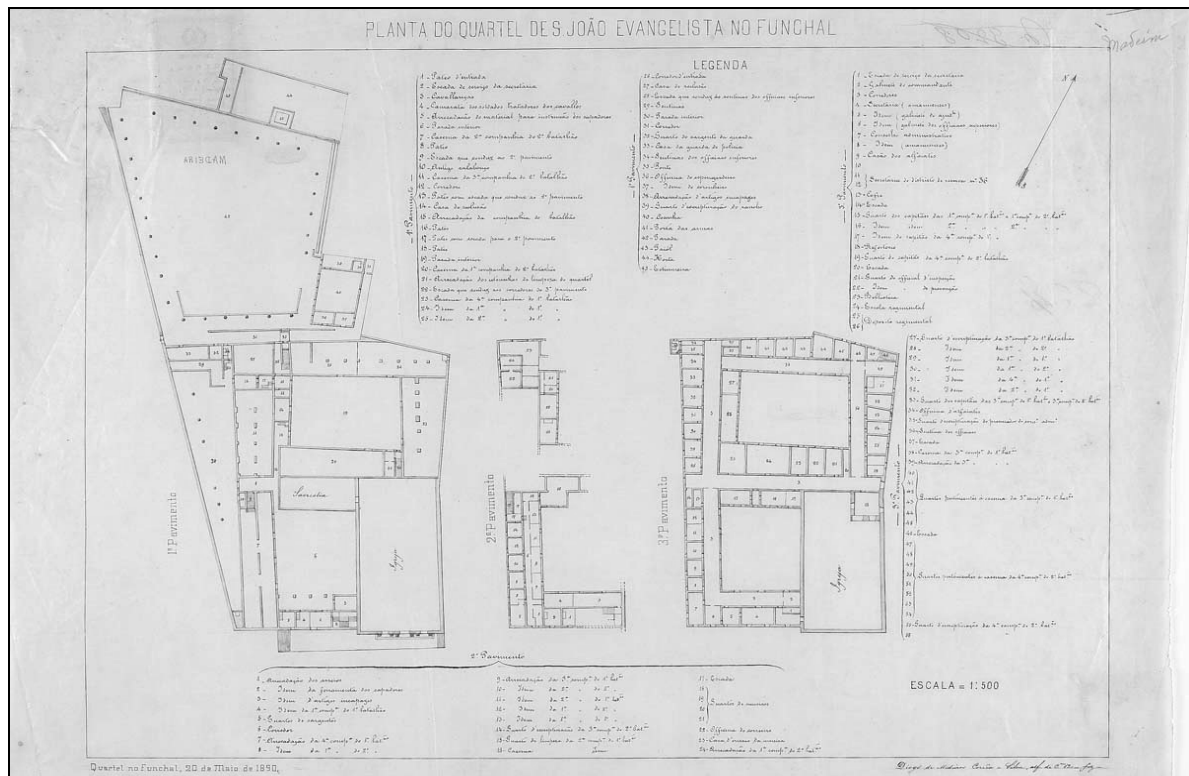


Fig. 53: Planta do Quartel do Colégio, 1890. (Fonte: 1352-1A-12-15 (DSE) – CRT/2003 – DIE/GEAEM).

4.2. Criação de equipamentos: dualidade centro-periferia

À semelhança do contributo das transformações nos complexos religiosos desamortizados, também a criação de equipamento é indissociável da dualidade centro-periferia.

No que respeita à construção de edificações de maior relevo, associadas a serviços públicos motivados pelo processo de modernização da cidade, destaca-se, de acordo com Abel Caldeira na obra, *O Funchal no primeiro quartel do século XX*, no início deste século, a instalação do novo edifício da Câmara Municipal do Funchal (fig. 54) a Sul do Quartel do Colégio, de uma agência do Banco de Portugal situada atrás da Sé no ano de 1890⁵⁴ e do Banco da Madeira em data que não se conseguiu apurar (fig. 54). Além destes exemplos do terciário, fixar-se-ão outras agências bancárias de menor expressão, todas elas localizadas nas imediações da Sé, como se pode constatar pela obra de Abel Caldeira⁵⁵, assinalando o local de maior centralidade no conjunto urbano.

Junto ao calhau, a Oeste da Ribeira de Santa Luzia, erguia-se o Mercado e a Praça do peixe (fig. 54), e a Este da Ribeira de João Gomes construiu-se a *Casa da Luz* (fig. 54), a central de abastecimento eléctrico da cidade aquando da instalação desta rede de infra-estruturas. No que concerne à actividade comercial, assinala-se a presença de inúmeras lojas destinadas ao comércio de uma grande variedade de produtos, na sua maioria centradas nas ruelas da envolvente à Sé, como se como se pode constatar pela obra de Abel Caldeira⁵⁶.

Existiam na cidade quatro hospitais a funcionar: o Hospital da Santa Casa da Misericórdia e o Hospital de São Lázaro e, mais recentes, o Hospital Militar a norte de Santa Maria e o Hospital Inglês, situado nas Angústias (fig. 54), construídos em data que não se conseguiu apurar, mas que são referidos como existentes entre 1900 e 1915 por

⁵⁴ Segundo o que se conseguiu apurar com o apoio do Gabinete de Imprensa e Relações Públicas do Banco de Portugal, aproveitando para agradecer a ajuda prestada, a Agência do Banco no Funchal ocupou em 1890 de forma provisória, o rés-do-chão de um edifício arrendado situado atrás da Sé, que se assinala na figura XX. O arquivo do Banco não possui qualquer tipo de projecto, reforçando que este edifício não foi projectado para este tipo de utilização. Em 1910 o Banco adquiriu dois edifícios contíguos situados na Praça da República, e em 1911 foi projectada a demolição desses edifícios para a construção nesse lugar do actual edifício. O projecto no entanto ficou dependente da abertura pela CMF da actual Avenida Zarco já na década de 1930, pelo que a aprovação final arrastou-se até 1937, logo fora do âmbito temporal desta investigação.

⁵⁵ CALDEIRA, Abel – *O Funchal no primeiro quartel do século XX*. 1964, p. 37.

⁵⁶ Idem, pp. 44-56.

Abel Caldeira⁵⁷. Destaca-se também os cemitérios das Angústias e de Santa Luzia junto aos terrenos do Seminário Diocesano e o Britânico nas imediações da Capela de São Paulo (fig. 54). Junto ao Cemitério das Angústias localizava-se o Asilo da Mendicidade e o Hospício (fig. 54), instituição hospitalar destinada à cura de doenças pulmonares.

A cidade dispunha de um Corpo de Bombeiros, com quatro estações⁵⁸: Estação Central, localizada na Rua 5 de Outubro, a Estação de São Paulo, a Estação do Teatro, anexa ao Teatro D. Maria Pia e a Estação das Torneiras, no início da Rua Bela de São Tiago (fig. 54).

Desta forma assinalamos os equipamentos e funções característicos do centro e que contribuíram para a formação do centro urbano do Funchal: A Câmara Municipal do Funchal, os bancos de Portugal e da Madeira, a Alfândega, o Mercado e a Praça do Peixe e o Teatro (fig. 54). Por oposição a estes, assinalamos os equipamentos característicos da periferia: as estações de bombeiros de São Paulo e das Torneiras, os hospitais da Misericórdia, de São Lázaro, Militar e Inglêss, o Hospício e o Asilo, os cemitérios de Santa Luzia, das Angústias e Britânico, a Casa da Luz e o Quartel do Colégio (fig. 54).

⁵⁷ CALDEIRA, Abel – **O Funchal no primeiro quartel do século XX**. 1964, pp. 100-103.

⁵⁸ Idem, p. 152.

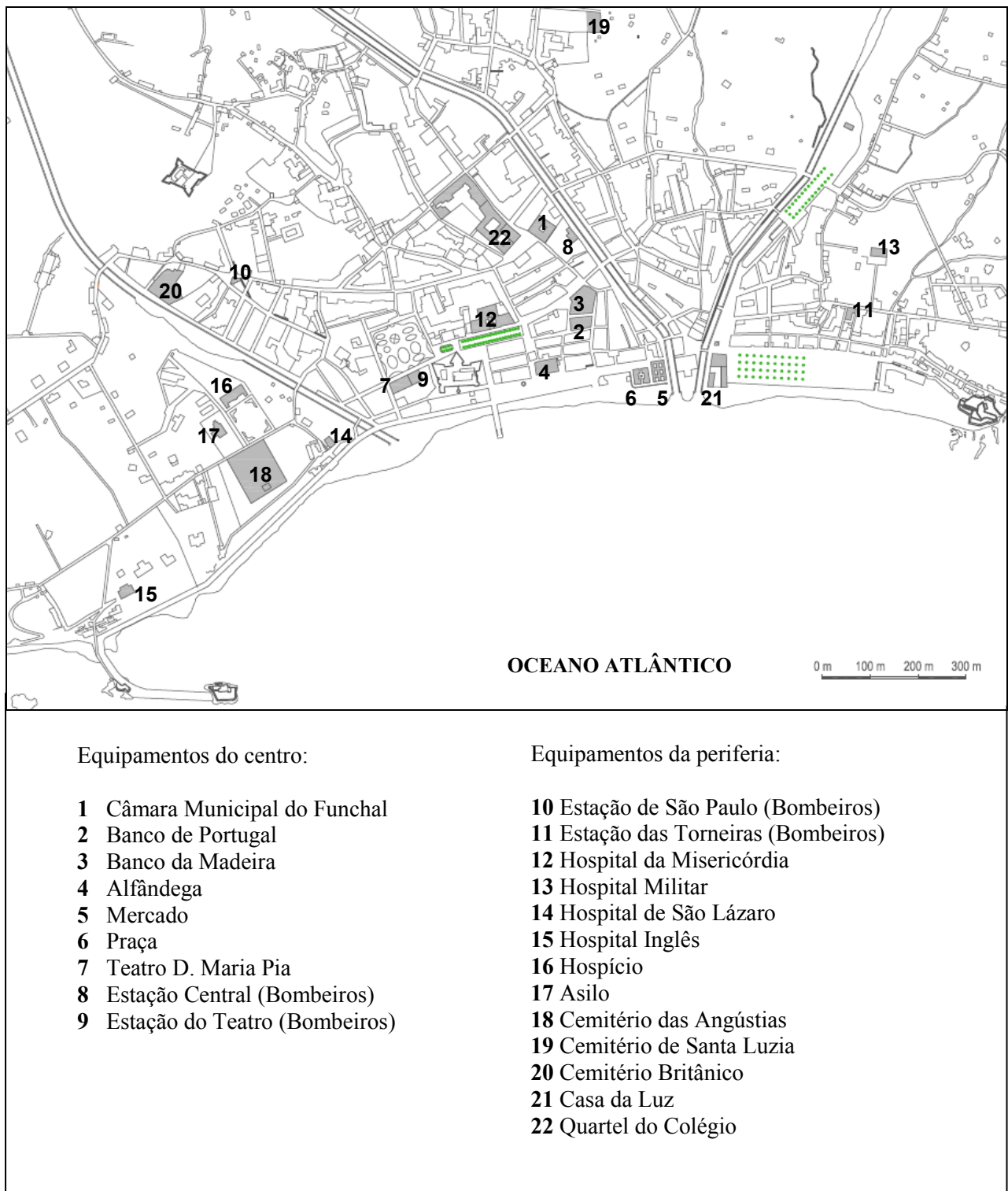


Fig. 54: Planta do Funchal com distribuição de equipamentos da cidade, 1911.

(Fonte: autora)

4.2.1. A presença do terciário e a habitação burguesa: afirmação do centro urbano

A definição dos centros urbanos, de acordo com Mora, passa pela assimilação do espaço histórico que abarca todas as funções da cidade, por oposição a uma periferia predominantemente habitacional. Desta forma, o novo centro urbano assume um carácter cada vez mais terciário e é reformulado ao nível das infra-estruturas e dos equipamentos. Sobre a sua distribuição na cidade, Benevolo localiza no centro urbano, além dos parques e jardins públicos (abordados no item 3.3 – *Embelezamentos urbanos, espaços públicos e infra-estruturas*), a função comercial e os serviços, o que “*exprime a preeminência da função terciária, à qual todas as outras estão subordinadas.*”⁵⁹. Gravagnuolo complementa esta referência ao referir que o centro urbano concentra os equipamentos públicos de cariz terciários; como as agências bancárias; e administrativos; como a Câmara Municipal.

Seguindo estes pressupostos de centralização associados às actividades terciárias, poder-se-ão identificar os equipamentos que se foram instalaram no espaço histórico do Funchal e analisar a sua distribuição na malha urbana de modo a perceber onde se foi definindo o centro urbano: a Câmara Municipal, o Banco da Madeira, a Agência do Banco de Portugal, o Mercado, a Praça do Peixe, a Estação Central dos Bombeiros, o Teatro Funchalense (fig. 55) e um conjunto outras de casas de espectáculo ou unidades de alojamento para o turismo. Desta forma, será possível interpretar o contributo dos equipamentos e actividades terciárias na formação do centro urbano do Funchal, resultando na análise gráfica apresentada na figura n.º55.

Verificamos uma concentração deste tipo de equipamentos e funções no espaço urbano histórico entre as ribeiras de São João e de Santa Luzia, seguindo ainda a lógica estabelecida na formação da cidade e da terciarização da zona envolvente à Sé. Resta ainda referir a instalação dos equipamentos associados ao turismo e dos espaços de representação da burguesia naquele espaço, na envolvente da Sé e da Praça da República, como se irá verificar no subcapítulo seguinte.

No que respeita à habitação burguesa, na zona das Angústias cuja ocupação iniciou-se após a elaboração do Plano para a Nova Cidade das Angústias de 1805, como concluímos no capítulo 2, consolidava-se um bairro burguês no início do século XX

⁵⁹ BENEVOLO, Leonardo – *Projectar a cidade moderna*. 1980, p. 11.

constituído na continuidade do espaço urbano histórico e como área de expansão extramuros do centro urbano.

A Rua da Carreira passou a constituir uma das artérias estruturantes do centro urbano Funchal e ali se situavam muitas residências de famílias abastadas, constituindo os núcleos habitacionais burgueses de São Pedro e de Santa Clara, pelo que a esta parte do espaço histórico urbano corresponderá a conotação de centro urbano.

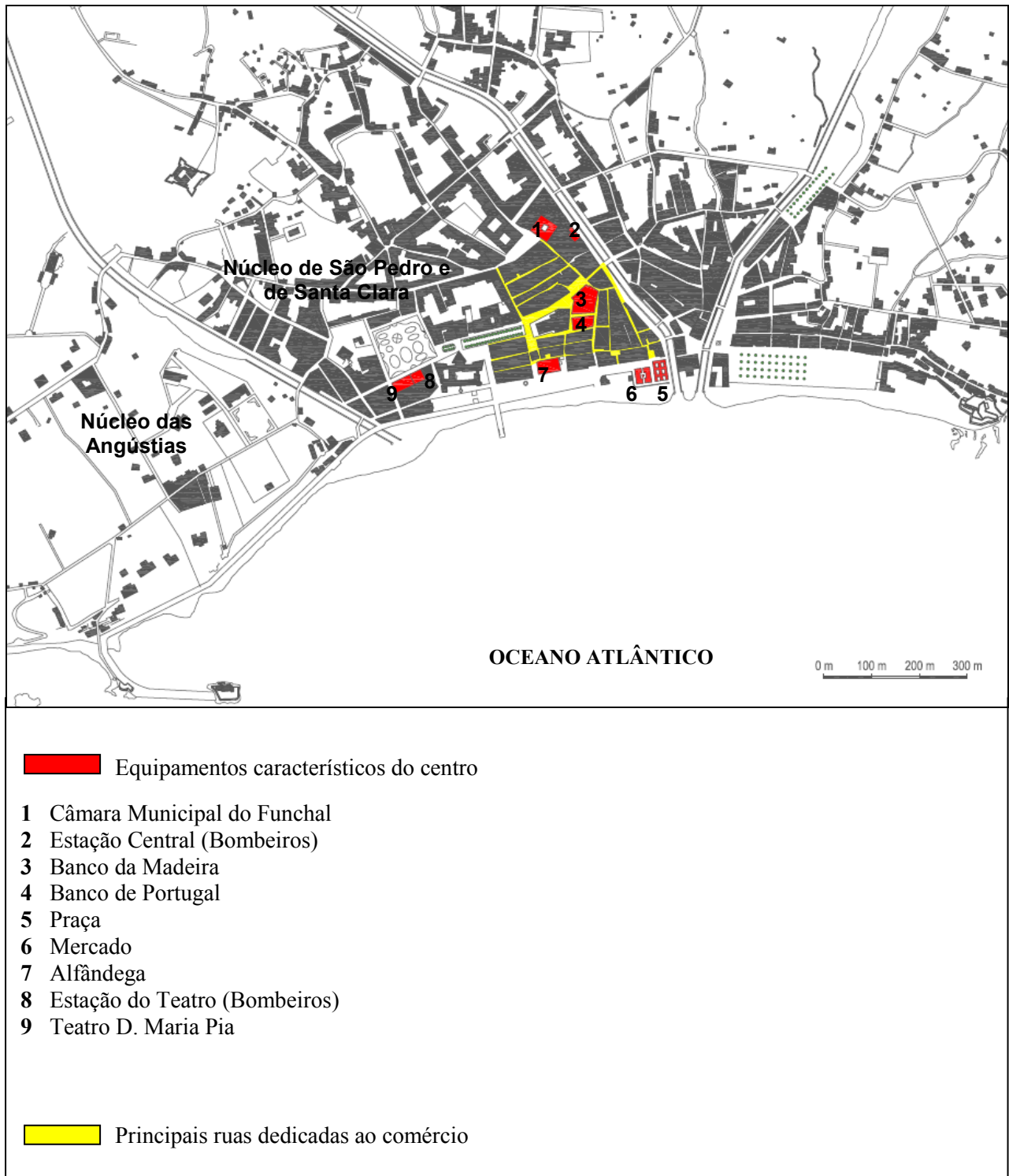


Fig. 51: Planta do Funchal com distribuição de equipamentos característicos do centro, 1911. (Fonte: autora)

4.2.2. Equipamentos turísticos e de lazer: afirmação do centro urbano

Logo à Entrada da Cidade, na Avenida Zarco e na Praça da República, segundo Abel Caldeira⁶⁰, entre 1900 e 1915 existiam hospedarias e muitas quintas que os estrangeiros podiam alugar por determinado período de tempo aos que vinham de fora. Sobre estes hotéis e outras unidades de alojamento a funcionar na cidade (fig. 56) refiram-se: o Hotel Bela Vista, na zona das Angústias; o Hotel Continental, na Rua 5 de Outubro; o Hotel Europa o Hotel Funchal, na Rua Direita; o Hotel Golden Gate, na Avenida Arriaga, (fig. 57); o Hotel Mondariz; o Hotel Universal, o Reid's Carmo Hotel; e a Pensão Phoenix.

No Funchal foram-se localizando também vários cafés, bares e restaurantes (fig. 56) que eram frequentados por pessoas da classe burguesa, consideradas de alta categoria social, bem como locais de colóquio “*onde se discutiam assuntos sociais e políticos e onde apareciam as novidades do dia*”⁶¹. Refiram-se a Casa Havanesa, situada na Rua do Aljube; A Brasileira, a norte do pequeno jardim da Praça da República; o Café Suíço, no Largo do Pelourinho; o Monte Estoril, onde também havia danças; o Standard, na Praça da República; o Café Mónaco, frequentado pela comunidade britânica, instalado num pavilhão de madeira a norte do Palácio de São Lourenço. A grande parte dos cafés localizava-se nas proximidades da Praça da República, da Entrada da Cidade e da Praça da Rainha

A par destes estabelecimentos, existiam espaços destinados à diversão da classe burguesa. Aos já referidos os encontros familiares nas praças do centro urbano, como a Praça da República, a Praça da Rainha e o Jardim Municipal, juntavam-se algumas casas de teatro, de cinema e de espectáculos de variedades (fig. 56), tais como: o Teatro D. Maria Pia, em frente ao Jardim Municipal que ainda hoje se mantém um importante pólo da cultura funchalense, com o nome de Teatro Baltasar Dias (fig. 58); o Cinema Jardim, localizado na parte norte do Jardim D. Amélia; o Cinema Almirante Reis, no Campo D. Carlos I; Cine Victória; Salão Central; Salão Ideal, na Rua 31 de Janeiro; Salão-Teatro Variedades; Teatro Águia d'Ouro, que existiu num pavilhão de madeira na Praça da

⁶⁰ CALDEIRA, Abel – *O Funchal no primeiro quartel do século XX*. 1964, pp. 103 e 104.

⁶¹ Idem, p. 20.

Rainha; Teatro Canavial. Existiam, ainda, diversos clubes, como o Clube de Recreio Musical e outros ligados à prática desportiva.

Estes equipamentos turísticos representam-se na figura n.º 56, sendo claro que o Jardim D. Amélia e a Praça da República monopolizavam a localização de grande parte destes estabelecimentos, logo um lugar de grande centralidade dentro do centro urbano.

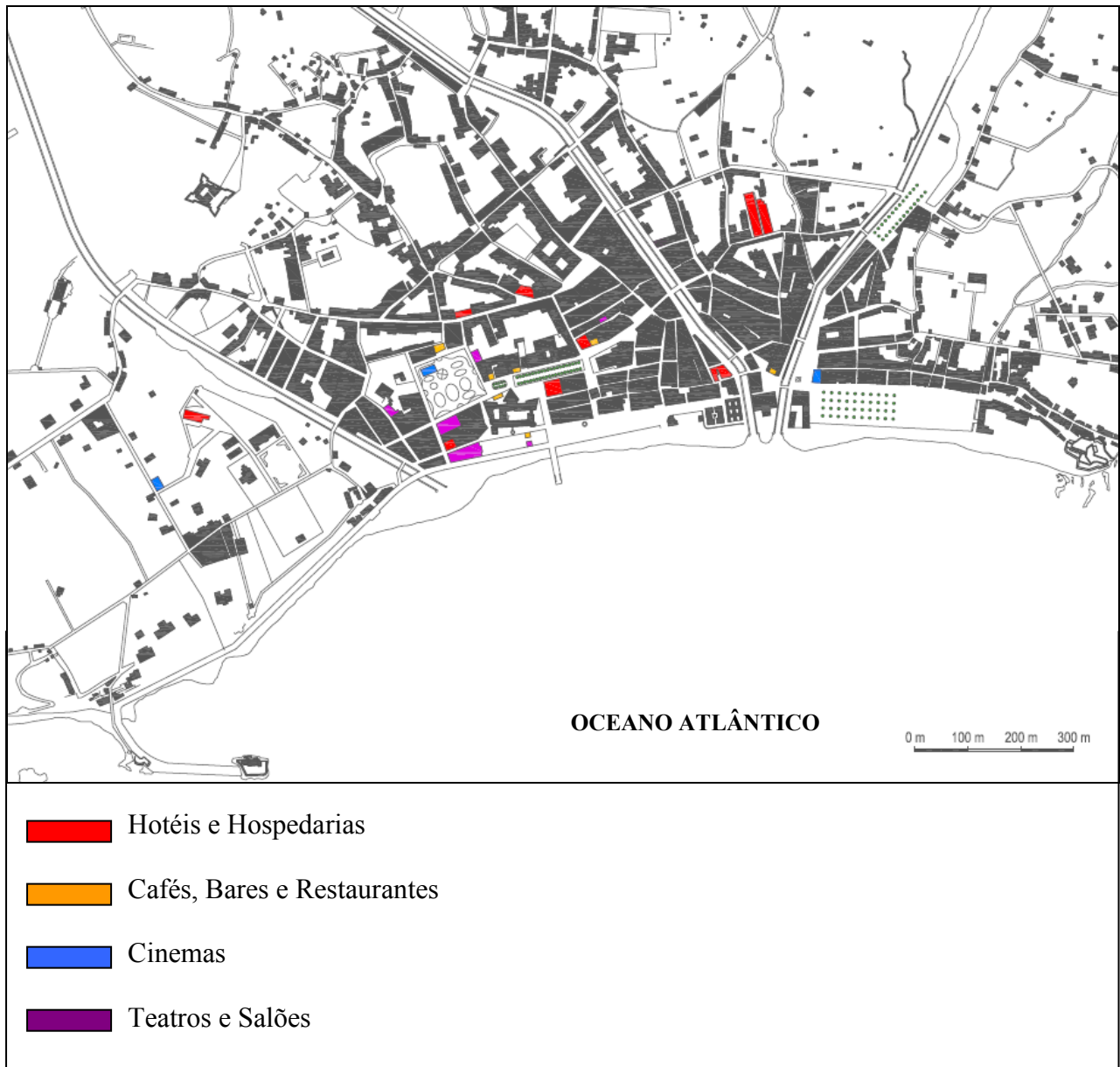


Fig. 56: Planta do Funchal com distribuição de estabelecimentos turísticos e de lazer, 1911. (Fonte: autora)



Fig. 57: Hotel Golden Gate, 1931.

(Fonte: www.arquipelagos.pt, acessido a 20 de Maio de 2009)



Fig. 58: Teatro D. Maria Pia visto do Jardim Municipal, após 1895.

(Fonte: www.arquipelagos.pt, acessido a 20 de Maio de 2009)

4.2.3. Equipamentos da periferia

No reverso da formação do centro urbano está a periferia. Como anteriormente foi já justificado ainda que esta Dissertação não tenha como objectivo analisar a formação das primeiras periferias urbanas do Funchal, é certo que estas zonas são a outra face do processo de modernização urbana do Funchal que com o centro urbano constituem a dicotomia própria da cidade moderna. Ora, se no centro urbano se localizavam os equipamentos públicos, terciários e administrativos, de acordo com os autores Benevolo e Gravagnuolo, para a periferia deslocava-se a função residencial de renda baixa e todos os equipamentos que, quer pela sua dimensão, quer pela função que cumprem, não se adaptam aos requisitos de beleza e salubridade do centro. São exemplos os bairros operários, os hospitais e as fábricas.

Poder-se-ão identificar os seguintes equipamentos característicos da periferia: hospitais de São Lázaro, Militar e Inglês, cemitérios das Angústias, de Santa Luzia e Britânico, Asilo, Hospício, estações dos bombeiros de São Paulo e das Torneiras e a Casa da Luz (fig. 59), localizados na generalidade a Norte, a Oeste e a Este da Praça da República, sendo a partir desta praça que se denota a tendência centrífuga que dita a localização destas funções.

A habitação popular permanecia ainda concentrada no Bairro de Santa Maria e ao longo das margens das ribeiras de Santa Luzia e de João Gomes. Esta localização da habitação popular consolidava a tendência que vinha a ditar a ocupação desta zona desde a origem do povoamento do Funchal no século XV, como se verificou no sub-capítulo 2.1. *Génese urbana*, desde a formação à evolução moderna da cidade, como zona residencial. Cada vez mais a habitação pobre tendia a afastar-se do espaço urbano histórico, sendo este ocupado crescentemente por comércio, serviços e pelos equipamentos de apoio à actividade turística, culminando na definição do centro urbano.

Em síntese, na figura n.º59 apresenta-se uma hipótese de distribuição dos equipamentos da Cidade do Funchal de acordo com o modelo centro-periferia.

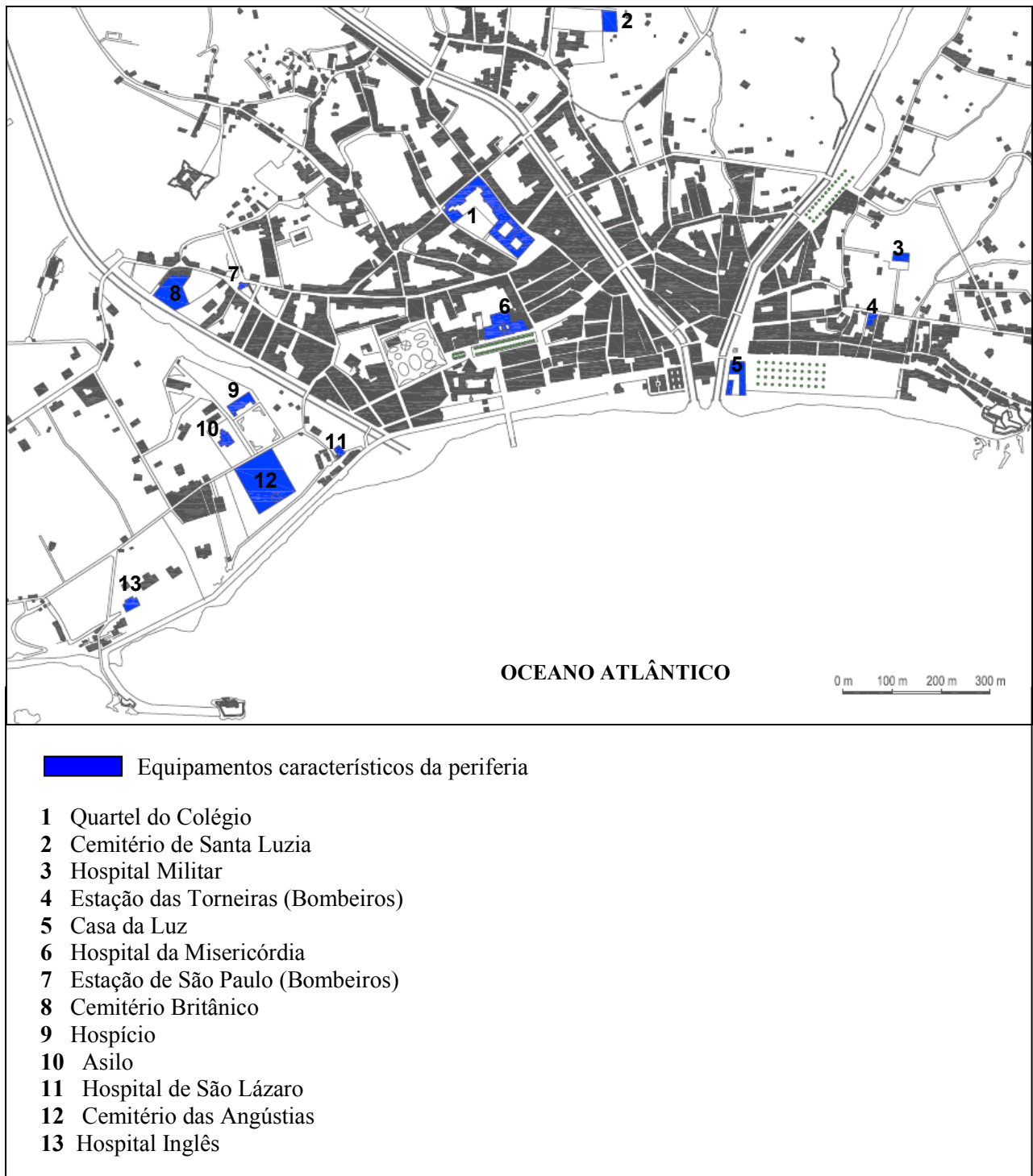


Fig. 59: Planta do Funchal com distribuição de equipamentos característicos da periferia, 1911. (Fonte: autora)

4.3. Síntese: edifícios marcantes na formação do centro urbano do Funchal

No início do século XX era notória a intenção de reforçar na cidade a instalação de equipamentos que a projectassem no turismo internacional, dispondo já de inúmeros espaços públicos e jardins no centro urbano, que se começaram a delinear na sequência da desamortização como é o caso do Jardim D. Amélia ocupando terrenos ao extinto convento de São Francisco com os quais a sociedade burguesa se identificava, como se tem vindo a constatar.

Verificou-se também uma concentração de um conjunto de equipamentos, comércio e serviços vocacionados para o turismo localizados com especial relevância nas proximidades da Praça da Constituição e do Jardim Municipal. Esta forte presença destes elementos do terciário é interpretada como associada à forte centralidade que a Praça da Constituição e o Jardim Municipal representavam na cidade. Poder-se-á considerar estes dois locais como representando o topo da hierarquia no requisito da centralidade na cidade do Funchal. Esta centralidade a partir destes dois locais desenvolvia-se e estendia-se até à Entrada da Cidade, onde os turistas, logo à chegada, dispunham de um conjunto de equipamentos capazes de satisfazer as necessidades de alojamento e diversão.

No que respeita à adaptação de antigos edifícios religiosos às novas funções, destaca-se a demolição do Convento de São Francisco para a construção do Jardim D. Amélia e entre os equipamentos característicos do centro urbano e que contribuíram para a formação deste no Funchal, destaca-se o Mercado e a Praça do Peixe, bem como as principais ruas ocupadas pela actividade comercial, por edifícios de serviços; como as agências bancárias; e de administração, como a Câmara Municipal ou a Alfândega, refira-se o caso da Rua do Aljube.

Quanto aos equipamentos turísticos, poder-se-á concluir que a grande parte dos hotéis e unidades de alojamento, bem como cafés, restaurantes, teatros e salões de diversão se concentrava nas imediações na Praça da República e do Jardim Municipal, como, aliás, se vinha a verificar desde finais do século XVIII, com a criação do Teatro Funchalense ou Casa da Ópera a Norte do Palácio de São Lourenço. Embora alguns destes equipamentos não se localizassem na envolvente próxima dos locais de maior presença da actividade turística e comercial, a cidade disponha de transportes de tracção animal, como o Carro de Bois e o Carro Americano que acediam facilmente à zona das Angústias onde se localizava a habitação da burguesia e o Hotel Bela Vista. Poder-se-á

concluir que na sua maioria os hotéis localizam-se no que virá a ser o centro urbano na proximidade da Praça da República e do Jardim D. Amélia; contudo, algumas unidades situam-se na periferia, como o Hotel do Carmo ou na área de expansão extramuros do centro urbano, como a referida zona habitacional das Angústias, motivadas pela paisagem panorâmica e o sossego e servidos por meios de transporte que permitem à classe burguesa neles alojada aceder rápida e facilmente ao centro urbano.

No que concerne à habitação burguesa, remetia-se para os núcleos de São Pedro e de Santa Clara, seguindo as directrizes lançadas na formação da cidade, e para a nova zona habitacional das Angústias iniciada em inícios do século XIX, em virtude das catástrofes naturais a que o espaço histórico estava sujeito, os aluviões. Este facto associado à maior segurança das populações perante catástrofes naturais justifica a extensão do centro urbano através do bairro burguês para as Angústias. A tendência lançada no início de Oitocentos pelo *Plano para a Nova Cidade nas Angústias* (fig. 4) levou à criação de uma extensão do centro urbano, que se formava polarizado nas imediações do Jardim Municipal, da Praça da Constituição e da Praça da República, na zona habitacional burguesa das Angústias.

Em oposição a estes equipamentos característicos do centro, outros contribuíram claramente para a definição de uma parte do território urbano como periferia. Destaca-se a adaptação do Colégio dos Jesuítas a Quartel militar, a instalação de hospitais, cemitérios e asilos nas vertentes Este e Oeste da periferia. Gravagnuolo refere a propósito a tendência centrífuga que afasta do centro urbano os “*equipamentos incómodos*”⁶², porque associados à doença, à morte e à insalubridade assim como as unidades industriais, como a Casa da Luz no caso do Funchal. Sobre este aspecto importa referir a localização do Cemitério das Angústias, do Asilo e do Hospício próximo do bairro habitacional de maior pujança económica do Funchal. Ora, a localização destes equipamentos incómodos define uma área periférica nas proximidades da habitação burguesa associada ao centro urbano, mas esta localização crê-mos dever-se à particularidade de se ter desenvolvido do Funchal o turismo terapêutico que privilegiava aquela zona para a cura de doenças pulmonares. De igual forma, este tipo de turismo era praticado pelas classes abastadas, pelo que se justifica a proximidade dos equipamentos

⁶² GRAVAGNUOLO, Benedetto – *Historia del Urbanismo en Europa, 1750-1960*. 1998, p. 39.

como hospitais e asilos próximo da habitação burguesa. Refira-se que um dos hospitais era o Hospital Inglês, que, de certa forma, reforça esta tendência.

No que respeita à habitação, tal como nas cidades europeias, a localização da habitação da classe operária confirmou a periferia, seguindo uma tendência que se ditou na formação da cidade, como é exemplo o bairro de Santa Maria a Este da Ribeira de João Gomes.

Em suma, alguns dos aspectos abordados ao longo deste capítulo contribuíram para a definição do centro urbano, de acordo com o modelo centro-periferia que se impõe no processo de modernização da cidade, como referem alguns dos autores mencionados⁶³. Desta forma, pela interpretação dos factores anteriormente apresentados e tendo em conta a análise efectuada no que respeita aos espaços não edificados do capítulo anterior, propõe-se a seguinte delimitação do primeiro o centro urbano da cidade do Funchal como se apresenta na figura n.º60.

⁶³ BENEVOLO, Leonardo – *Projectar a cidade moderna*. 1980 e *As origens da urbanística moderna*. 1990, GRAVAGNUOLO, Benedetto – *Historia del Urbanismo en Europa, 1750-1960*. 1998 ou MORA, Alfonso – *La construcción histórica de Valladolid*. 2005 e *Los centros urbanos*. 1980.

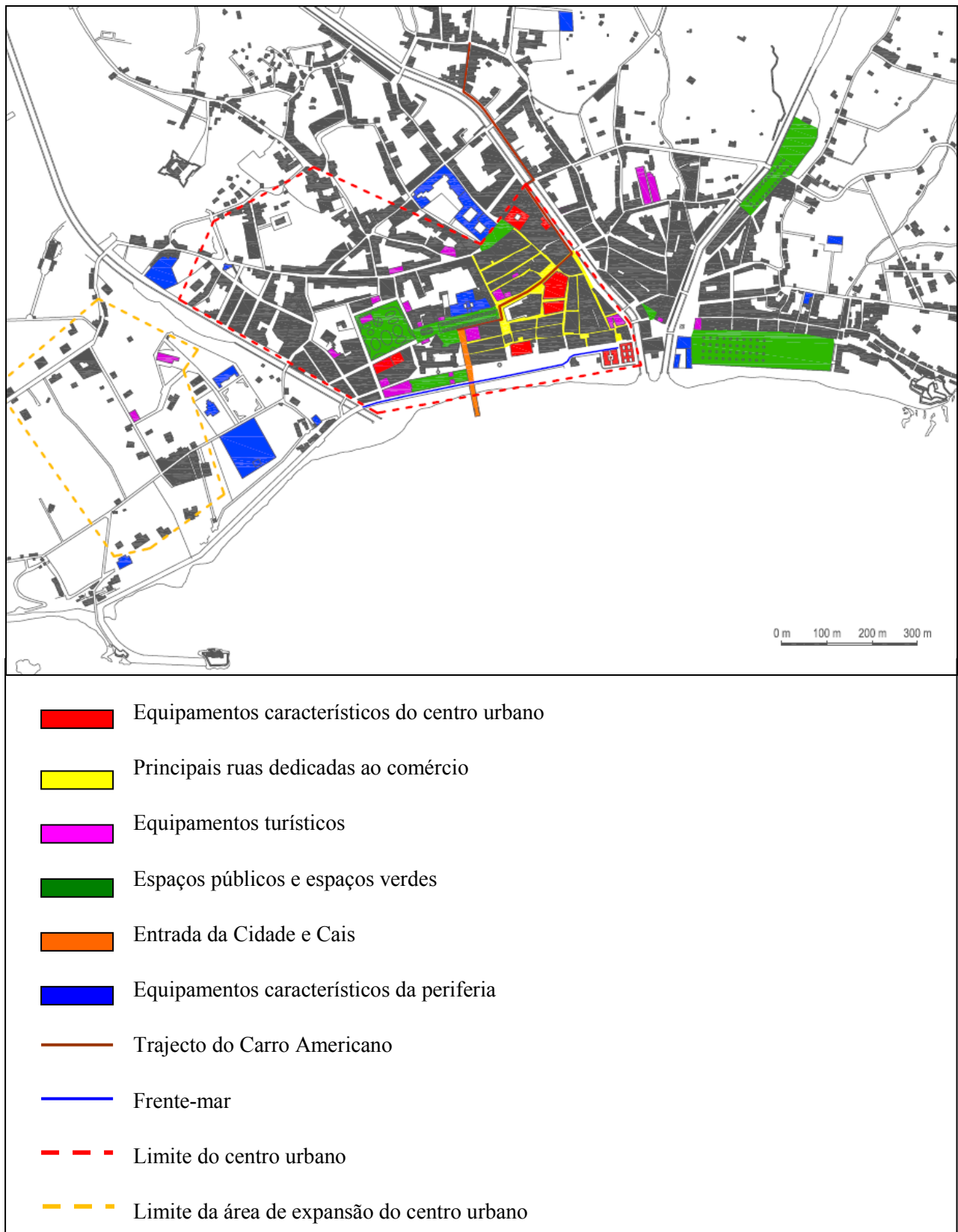


Fig. 60: Planta do Funchal com delimitação do centro urbano, 1911. (Fonte: autora)

CAPÍTULO 5. CONSOLIDAÇÃO DO CENTRO URBANO COM O PLANO VENTURA TERRA

Se por um lado a Cidade do Funchal havia iniciado um processo de reformulação da sua morfologia no sentido da modernização urbana, deixando clara a delimitação do centro urbano pela presença da habitação burguesa, do terciário, de jardins, equipamentos de lazer e divertimento ou dos espaços públicos; por outro lado é certo que tais transformações urbanísticas foram ocorrendo sem qualquer plano prévio. Este facto que estava de acordo com o contexto das demais cidades portuguesas, no qual à excepção das maiores urbes como Lisboa ou Porto, não havia planos prévios, contrariava a tendência verificada nas mais proeminentes cidades europeias da época como Londres, Paris ou Barcelona, salvaguardas as devidas diferenças. A institucionalização das transformações urbanísticas na cidade do Funchal tem lugar em 1915 com o primeiro plano urbanístico elaborado para o conjunto da cidade.

Neste capítulo pretende-se compreender de que forma é que os conteúdos prepositivos do designado Plano Ventura Terra, contribuíram para consolidar o centro urbano do Funchal, que se vinha a definir mais claramente desde 1834. Pretende-se analisar como é que esta figura pioneira do urbanismo em Portugal pretendeu sancionar os requisitos inerentes ao centro urbano (centralidade, beleza e regularidade) num contributo definitivo à sua delimitação. Ora, este elemento precoce do urbanismo em Portugal irá sancionar inequívoca e definitivamente as transformações urbanísticas em curso há 80 anos de afirmação do primeiro centro urbano do Funchal.

5.1. Surgimento do planeamento urbanístico formal em Portugal

Em Portugal poder-se-á assinalar o início do urbanismo como disciplina formal de intervenção na cidade⁶⁴, com a criação regulamentar da primeira figura de plano urbanístico; o Plano Geral de Melhoramentos, em 1865. Contudo, este plano destinava-se a intenções essencialmente de carácter político e apenas às duas maiores cidades do país, Lisboa e Porto, motivada pelo grande crescimento populacional que haviam registado. Neste contexto, o Plano Geral de Melhoramentos é entendido como uma peça fundamental do urbanismo português Oitocentista, o único plano oficialmente instituído

⁶⁴ LÔBO, Margarida - *Planos de urbanização, A época de Duarte Pacheco*. 1995.

na lei, motivo pelo qual acabou por se estender a outras cidades que não as duas maiores como estava previsto, como foi o caso do Funchal.

Por outro lado, dada a inexperiência de termos de praxis e a escassez de profissionais diplomados nesta disciplina do saber, que começavam a frequentar as Escolas Europeias da especialidade como a escola de Paris, como foi o caso de Ressano Garcia, autor do plano de Lisboa, estes planos demoraram alguns anos até serem aprovados. O Plano Geral de Melhoramento de Lisboa, da autoria do já referido Ressano Garcia entrou em vigor em 1903 e o Plano Geral de Melhoramento do Porto da autoria do britânico Barry Parker (que trabalhara no desenvolvimento do modelo da cidade jardim em Inglaterra) entrou em vigor em 1915. Ora, 1915 é precisamente o ano da conclusão do Plano Geral de Melhoramento do Funchal, que se iniciara dois anos antes sob a autoria de Ventura Terra, facto este que reforça o carácter pioneiro e precoce deste plano no contexto português, a par do que acontecia nas duas maiores cidades do país.

De uma forma geral, o plano gizado para a cidade de Lisboa abordava essencialmente duas vertentes: a antecipação da expansão da cidade para Norte com a conhecida zona das avenidas novas; e a construção de um amplo espaço verde central, o Parque Eduardo VII que revelava a preocupação da época com o embelezamento e a salubridade do espaço urbano, como aliás se tem vindo a constatar no caso do Funchal.

O plano para a cidade do Porto⁶⁵ focava essencialmente questões relacionadas com a reforma urbana, no sentido de adaptar a cidade existente às novas necessidades e não como no caso de Lisboa de propor qualquer zona de expansão. Para tal, à malha urbana existente era sobreposta uma nova estrutura viária que se desenvolvia a partir dos pontos focais do espaço urbano histórico, que se poderá comparar à metodologia seguida por Haussmann em Paris, de rasgar amplas avenidas à custa da demolição de grande parte do tecido urbano compacto e insalubre, apoiado numa política de expropriações que facilitavam a tarefa.

⁶⁵ Plano Geral de Melhoramentos do Porto, elaborado pelo arquitecto Barry Parker, aprovado pela Câmara Municipal do Porto em 1915.

5.2. Objectivos gerais que motivaram a elaboração do Plano Ventura Terra

Os primeiros passos para a criação de um plano de melhoramentos para o Funchal foram dados pela Câmara Municipal em 1912, data em que esta entidade convida Ventura Terra a visitar a cidade e a dar início aos trabalhos, perante a necessidade de modernização do espaço urbano. Como se tem vindo a constatar, no início do século XX, o turismo de lazer e terapêutico constituía a base da economia funchalense, com os respectivos espaços e equipamentos simbolicamente localizados no centro urbano.

Embora já se tivesse em alguns momentos como o do plano de expansão urbana para as Angústias, repensado alguns troços da cidade, estava por realizar uma proposta que abrangesse o conjunto urbano no seu todo. Havia por outro lado que dotar alguns locais da cidade que ainda não dispunham de infra-estruturas como a rede eléctrica e de uma eficaz rede viária, que consolidassem este quadro e projectassem definitivamente a urbe para o turismo internacional.

Não havia saneamento básico e a maioria dos arruamentos ainda se apresentavam estreitas e tortuosas, comparativamente aos padrões utilizados em alguns troços pelas referidas reformas viárias, que se confinavam ao centro urbano e de acordo com os padrões das cidades modernas de então. Além disso os arruamentos eram mal calcetadas, apesar de algumas reformas de rectificação de alinhamentos como anteriormente se deu conta, implicando a demolição das muralhas.

Assim, Ventura Terra, na memória descritiva e justificativa do Plano Geral de Melhoramentos caracterizava a cidade do Funchal como “*completamente destituída dos requisitos que fazem a formosura e comodidade dos sistemas de viação das cidades modernas mais avançadas (...), verificando-se que as suas partes componentes foram quase sempre lançadas ao acaso e sem a menor atenção por uma boa disposição da via pública*”⁶⁶. Perante este cenário, o objectivo essencial do plano era conferir à morfologia urbana do Funchal “*a disposição geral que mais logicamente convém ao aproveitamento da sua admirável situação, tendo em vista satisfazer quanto possível às necessidades do que supomos ser o seu brilhante futuro*”⁶⁷. De acordo com o autor do plano, o diagnóstico da cidade identificava um espaço urbano que tendia a desenvolver-se de

⁶⁶ Memória Descritiva e Justificativa do *Plano Geral de Melhoramentos do Funchal*, de Ventura Terra, 1915 (Fonte: DRAC), p.1.

⁶⁷ Idem, p.1.

forma considerável, justificando assim, a execução de um plano formal que regulamentasse este desenvolvimento, pondo termo às intervenções avulsas em pequenos troços da urbe. Pensar a cidade no seu todo através de uma proposta de plano era portanto uma aspiração necessária no sentido de concretizar o objectivo de a confirmar como uma das mais importantes cidades de turismo da Europa. O plano procurava dar realce às qualidades paisagísticas e turísticas da cidade marítima que melhor preenchessem estes requisitos.

O motivo que justificava a premência da elaboração deste plano era essencialmente relacionado com o desenvolvimento turístico que a Cidade do Funchal vinha a ter e que a colocava nos roteiros europeus como uma das mais procuradas estâncias de veraneio. Como tal, era determinante que o desenvolvimento da cidade se fizesse de acordo com os padrões do urbanismo em vigor nas mais desenvolvidas cidades europeias e tirando partido das vantagens e especificidades do Funchal, para, assim, oferecer aos turistas todas as comodidades da cidade moderna conjugadas com as características que conferiam individualidade à Cidade do Funchal. Para mais, esta intenção de planear o desenvolvimento do Funchal não era nova, embora não constituísse num plano urbanístico, a *Planta do Funchal* elaborada pelo Brigadeiro Oudinot em 1804, além de representar os estragos causados pelo aluvião do ano anterior, previa algumas propostas como a construção de uma zona habitacional burguesa no lugar das Angústias, de malha ortogonal. Desta forma, apesar de não ter sido efectivado, pois apenas se construiu a fonte e o cemitério poder-se-á concluir que a formalização do planeamento urbano na cidade era já um objectivo em inícios do século XIX.

5.3. Conteúdos prepositivos do Plano Ventura Terra em prol da cidade turística

À semelhança do Plano Geral de Melhoramento de Lisboa, também o conteúdo prepositivo do Plano de Ventura Terra de 1915 se centrava em medidas e propostas que procuravam dar resposta essencialmente a dois problemas urbanos: a circulação viária e os embelezamentos. Neste sentido, o arquitecto propunha “*cortar a cidade com amplas e apropriadas Praças e Avenidas, Parques, Jardins, Bairros de várias categorias (...) de*

modo que o conjunto de todos os esforços (...), chegue ao melhor, mais harmónico e mais útil resultado final.”⁶⁸

Entre 1913 e 1915 Ventura Terra traçou alguns projectos parcelares que se deveriam realizar na cidade, enquanto estudava o conteúdo definitivo do plano de melhoramentos, em conformidade com o enquadramento legal vigente desde 1865 da figura dos planos gerais de melhoramentos, a única existente. Assim, segundo Teresa Vasconcelos⁶⁹ o arquitecto pretendia, o arquitecto pretendia uma imediata abertura de novas vias para depois proceder aos melhoramentos necessários, de acordo com o natural crescimento e desenvolvimento urbanos. A versão provisória do plano designada por ante-projecto foi aprovado na sessão camarária de 23 de Abril de 1914 e a 4 de Maio de 1915 Ventura Terra comunicava à autarquia a conclusão da versão final do *Plano Geral de Melhoramentos do Funchal* (fig. 61).

O plano tinha como objectivo principal criar a imagem de um Funchal moderno com todas as comodidades de prestação de serviços, comércio, alojamento, locais de lazer e circulação viária que uma cidade turística deve ter, aproveitando as suas admiráveis condições naturais – que a colocavam como a estância de veraneio e terapêutica mais procurada pelos europeus. A concretização deste objectivo iria contribuir para projectar a cidade para o futuro enquanto destino turístico da burguesia europeia.

Para tal, o conteúdo prepositivo do plano, ou seja, as suas propostas de intervenção urbana, incidia sobre os melhoramentos urbanos a promover pela iniciativa municipais e de cariz público, no sentido de resolver o problema da viação pública e as suas relações com os melhoramentos particulares que se exigiam nomeadamente nos edifícios. Tais medidas centravam-se essencialmente no espaço consolidado ou preexistente da cidade e em particular onde emergira o centro urbano.

Tal como o plano de Lisboa, com o Plano Ventura Terra pretendia-se também antecipar o crescimento organizado da cidade, atentando aos requisitos de embelezamento urbano e de trânsito automóvel que ditavam o urbanismo da época, em prol de “*uma boa disposição da via pública.*”⁷⁰

⁶⁸ Memória Descritiva e Justificativa do *Plano Geral de Melhoramentos do Funchal*, de Ventura Terra, 1915 (Fonte: DRAC), p. 1.

⁶⁹ VASCONCELOS, Teresa – *O Plano Ventura Terra e a modernização do Funchal, 1º metade do século XX*. 2008, p. 39.

⁷⁰ Memória Descritiva e Justificativa do *Plano Geral de Melhoramentos do Funchal*, de Ventura Terra, 1915 (Fonte: DRAC), p. 1.



Fig. 61: Pormenor da planta do *Plano Geral de Melhoramentos do Funchal*, de Ventura Terra, 1915. (Fonte: DPE/CMF, policopiado)

Em síntese o Plano Ventura Terra era composto por propostas que incidiam sobretudo sobre a rede viária, sobre os espaços públicos e sobre os espaços verdes. Desta forma, enunciar-se-ão em detalhe as propostas componentes do plano, de acordo com a Memória Descritiva que o constituía.

- Praça n.º 9 (Entrada da Cidade) e Avenida n.º 1 (marginal).

Partindo do pressuposto que toda a vida do Funchal dependia do movimento permitido pela infra-estrutura portuária, a partir da qual entravam e se distribuíam pela cidade a enorme massa de turistas, imponha-se a necessidade de melhoramentos quer nesta estrutura portuária quer na Entrada da Cidade.

Assim, o plano propunha a criação de uma grandiosa Entrada da Cidade (fig. 62), composta por uma praça; designada por praça n.º9; para a qual contribuía a ampliação da já criada Avenida Zarco, sacrificando parte do Palácio de São Lourenço e outros casarios preexistentes e pela nova Avenida Marginal (fig. 62), que resultava da abertura de um amplo eixo viário, arborizada e com três faixas de rodagem, acompanhando o traçado da existente Frente-mar, pela faixa litoral desde a foz da Ribeira de São João até ao Forte de

São Tiago. Esta alameda pretendia garantia-se, o acesso directo ao centro urbano desde o cais de desembarque.

- Avenidas n.ºs 5, 6 e 7 (centrais) e avenida n.º 4 (de Santa Luzia).

Com a abertura das avenidas n.ºs 5, 6 e 7, como o plano as designava, dotadas de amplos passeios laterais arborizados, pretendia-se distribuir o trânsito precedente da Entrada da Cidade e da Avenida Marginal pelo centro urbano. As Avenidas Centrais, como também eram designadas, (fig. 62) levariam ao designado “coração da cidade”, o centro urbano.

Por outro lado, a Avenida de Santa Luzia, que iria absorver os traçados das preexistentes ruas 5 de Outubro e 31 de Janeiro, passava a ligar a Av. Marginal à zona habitacional das Angustias, constituindo um elemento urbano marcante na ligação destas duas partes do centro urbano. Por outro lado permitia ainda a ceder à Estação do Comboio, motivos de lazer da classe burguesa. Um troço desta avenida resultava ainda do encanamento da Ribeira de Santa Luzia pondo termo a este resquício de insalubridade no centro urbano e a dotação em toda a sua extensão de passeios laterais, *“será uma das mais belas avenidas do Funchal (...), estendendo-se desde a avenida marginal até próximo da Estação do ascensor ou caminho de ferro do Monte, onde terá por terminus uma ampla e bela praça ou rotunda.”*⁷¹

- Nova Praça da República.

No que respeita às transformações propostas para esta praça, Ventura Terra pretende garantir o seu alinhamento directo com a Entrada da Cidade. Deste modo propõe nesta praça a criação de passeios centrais e laterais devidamente arborizados e alinhados com a Entrada da Cidade (fig. 62). A Norte da Praça, onde funcionava o Hospital da Misericórdia e alguns estabelecimentos comerciais, deveriam implantar-se os edifícios públicos mais importantes, como o Palácio das Repartições Públicas, tal como se vinha a impor no processo de formação do centro urbano.

⁷¹ Memória Descritiva e Justificativa do *Plano Geral de Melhoramentos do Funchal*, de Ventura Terra, 1915 (Fonte:DRAC), p. 3.

- Avenidas n.^{os} 2, 3 e 4 (de Oeste, de Leste e de Norte ou de Santa Luzia).

Para além das avenidas no centro urbano pontuadas por praças, de modo a reforçar o seu desempenho como espaços de lazer e estadia, o plano propõe uma rede de traçados viários, designados por avenidas n.^{os} 2, 3 e 4 cujo objectivo é permitirem a disseminação do trânsito desde a Praça da República até às zonas periféricas a Oeste, Este e Norte (fig. 63). Estes traçados tinham pois a função de permitir o fácil acesso ao centro urbano terciário a partir de bairros periféricos. Seriam avenidas amplas, rectilíneas e arborizadas; numa antevisão à imagem e semelhança das avenidas do centro urbano.

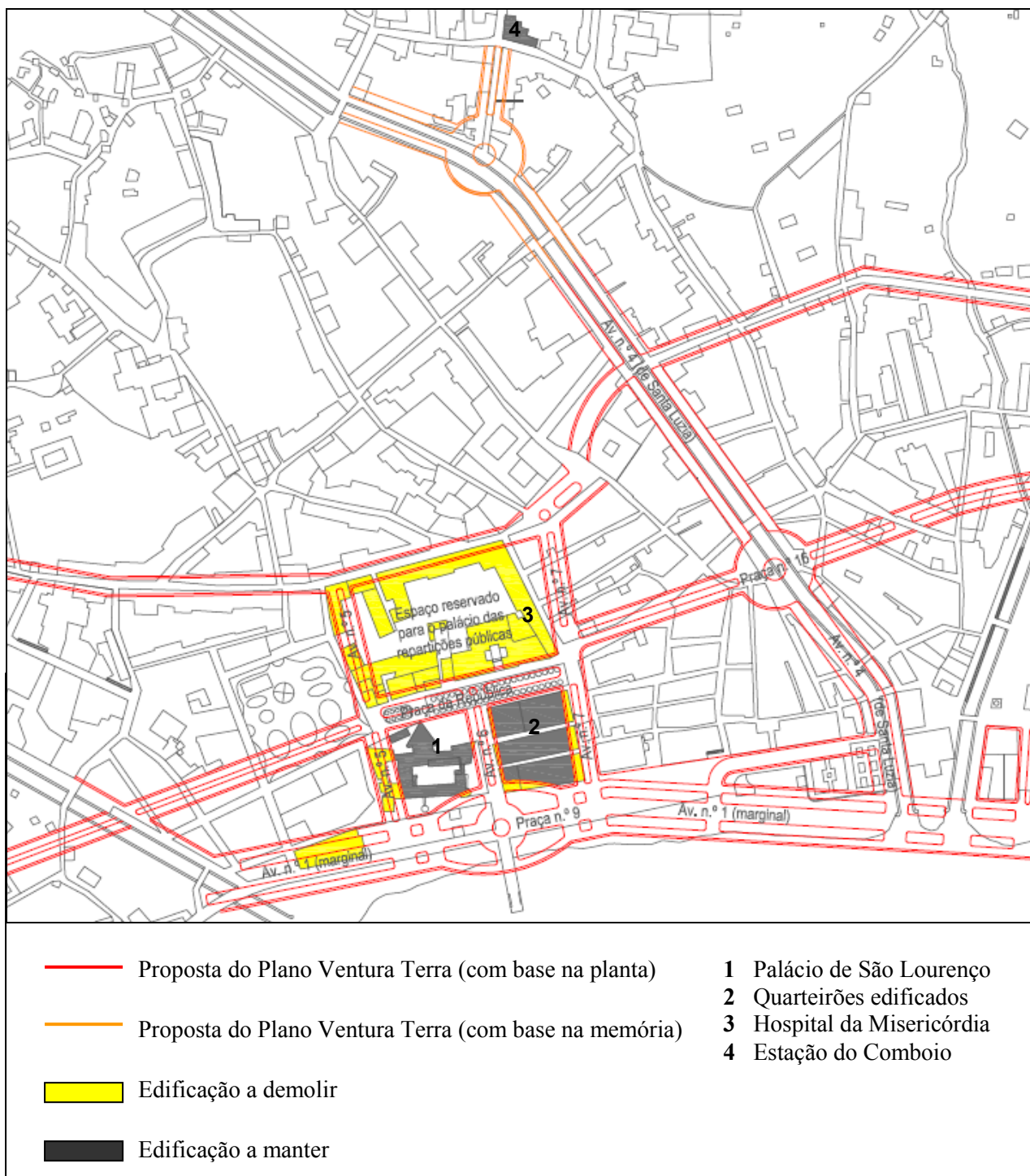


Fig. 62: Proposta do Plano Ventura Terra para a Entrada da Cidade, 1915. (Fonte: autora)

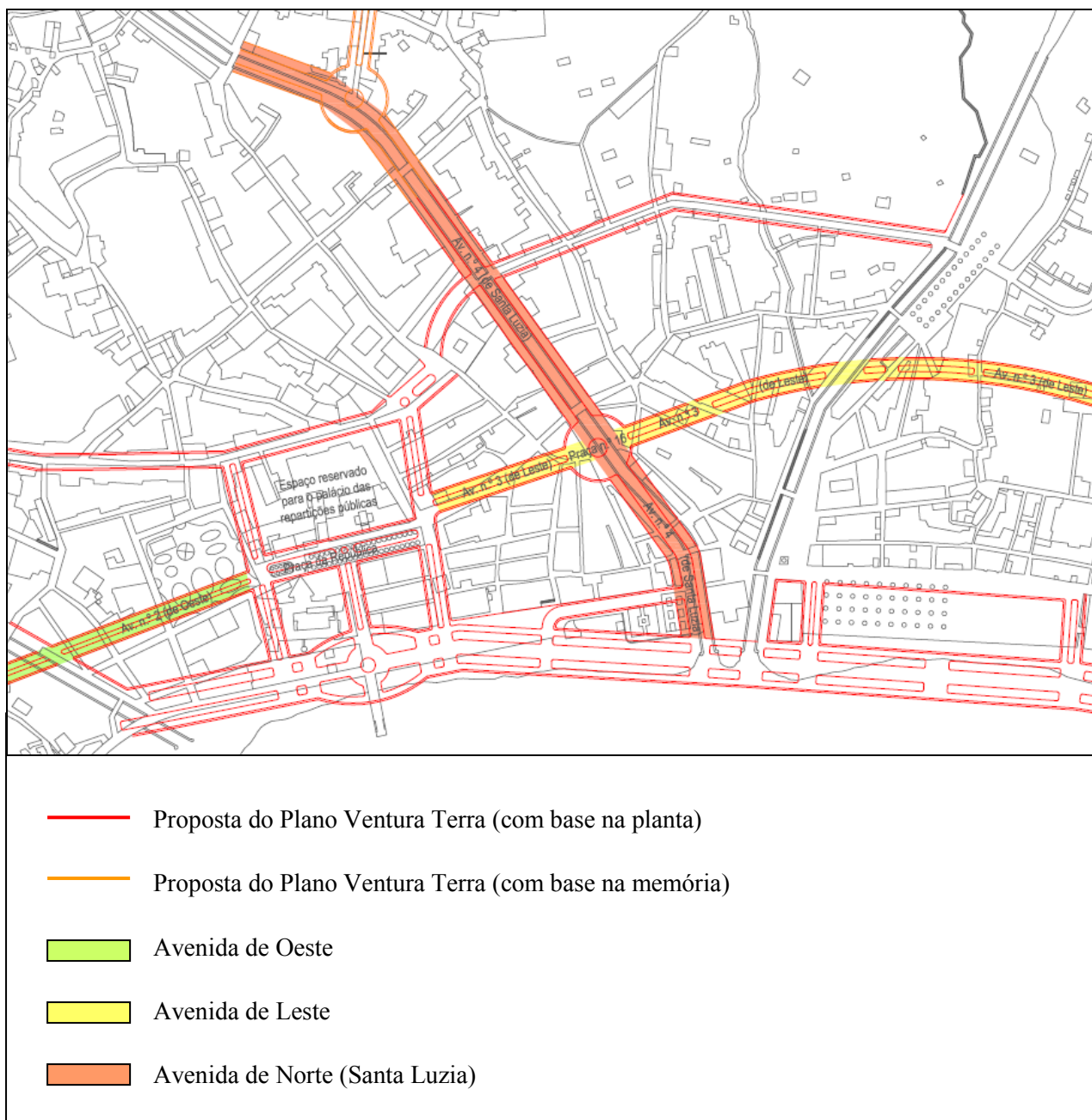


Fig. 63: Proposta do Plano Ventura Terra para as avenidas de Oeste, de Leste e de Norte, 1915. (Fonte: autora)

- Novo Bairro Oriental.

A Este do centro urbano, numa zona periférica onde se erguia o bairro operário de Santa Maria, Ventura Terra projectou um novo bairro residencial (fig. 64) igualmente destinado às classes trabalhadoras, o qual seria facilmente acedido pelas avenidas de Leste e Marginal e logo estaria em contacto directo com o centro urbano. Disponibilizava-se, assim, no novo bairro oriental, habitação cómoda e higiénica à população de operários com algum poder económico.

- Novo Bairro Ocidental.

Pelo que se pode apurar, a Oeste do centro urbano, na proximidade do bairro burguês das Angústias, o plano previa a construção do Bairro Ocidental, destinado à habitação das classes abastadas. Poder-se-á interpretar esta proposta como o sancionamento do centro urbano nesta zona das Angústias, reforçando o cariz de um bairro burguês. Ao local se acedia por amplas avenidas e era atravessado pela avenida de Oeste, com acessos rápidos e cómodos ao centro urbano, como já antes se verificava através da Rua Imperatriz Maria Amélia. Ora, a preocupação nas ligações viárias deste bairro ao centro urbano intramuros evidenciam também o seu carácter de continuidade e extensão, como local de residência burguesa, do centro urbano.

O projecto do bairro, de construção de edificações ricas, unifamiliares, amplas e de baixa densidade construtiva, poder-se-á considerar inspirado no modelo das *ciudades-jardins*. Contudo, a proposta de Ventura Terra não detalhava a localização das edificações a erguer; tratava sim de dotar aquele território das infra-estruturas de acesso essenciais à instalação destas tipologias de edificios de habitação. Tratava-se de definir a cidade através do traçado dos grandes eixos viários; metodologia idêntica à de outros exemplos europeus e aos objectivos regulamentados na lei para a figura do plano de melhoramentos.

Estas duas áreas de expansão urbana propostas pelo Plano Ventura Terra para a cidade do Funchal em 1915, são o exemplo claro de um dos pressupostos da cidade moderna, a segregação entre a classe burguesa e as classes menos abastadas. Assim, poder-se-á falar numa cidade de duas e separadas realidades sociais materializadas na segregação dos bairros habitacionais burgueses; no plano localizado a Ocidente e dos bairros habitacionais de renda baixa; no plano localizados a Oriente.

- Praças, rotundas, parques e jardins.

Apesar do seu cariz social distinto, em ambos os bairros anteriormente analisados foram projectadas praças e rotundas nos cruzamentos das avenidas (fig. 65), com o objectivo de constituírem “*excelentes pontos de vista, óptimas para colocação de monumentos*”⁷². As medidas de embelezamento urbano, passavam pela criação de parques ajardinados e arborizados nos referidos bairros (fig. 65), tirando partido dos belos pontos de observação panorâmica que permitiam da cidade. Tal como se vinha a constatar desde finais de Oitocentos, estes espaços públicos de lazer desempenhavam um papel importante e notável na vida da cidade, em prol da salubridade, do recreio da população, do conforto e da imagem urbana qualificada aos olhos dos turistas que a cidade recebia.

Ora, as grandes avenidas, praças centrais e espaços ajardinados eram os principais elementos urbanos projectados no Plano Ventura Terra, que se pretendia pudessem ser executados pela iniciativa camarária, aos quais se deveriam subordinar as novas edificações particulares. Desta forma, a Cidade do Funchal seria palco de uma grandiosa transformação de iniciativa pública que incentivaria os demais melhoramentos urbanos, com o plano, como base para os mesmos

Pretendia-se dotar a cidade de um sistema moderno espaços públicos, belas avenidas com árvores frondosas, praças e jardins, aptos a receber belos monumentos e artísticos edificios. Consequentemente, os melhoramentos do porto de mar, os monumentos e as edificações, as redes de abastecimento de água e de esgotos, a expansão da rede eléctrica, entre outras acções, seriam fundamentais para transformar o Funchal, numa das mais belas e modernas cidades do mundo civilizado, como refere expressamente Ventura Terra.

⁷² Memória Descritiva e Justificativa do *Plano Geral de Melhoramentos do Funchal*, de Ventura Terra, 1915, p. 5.

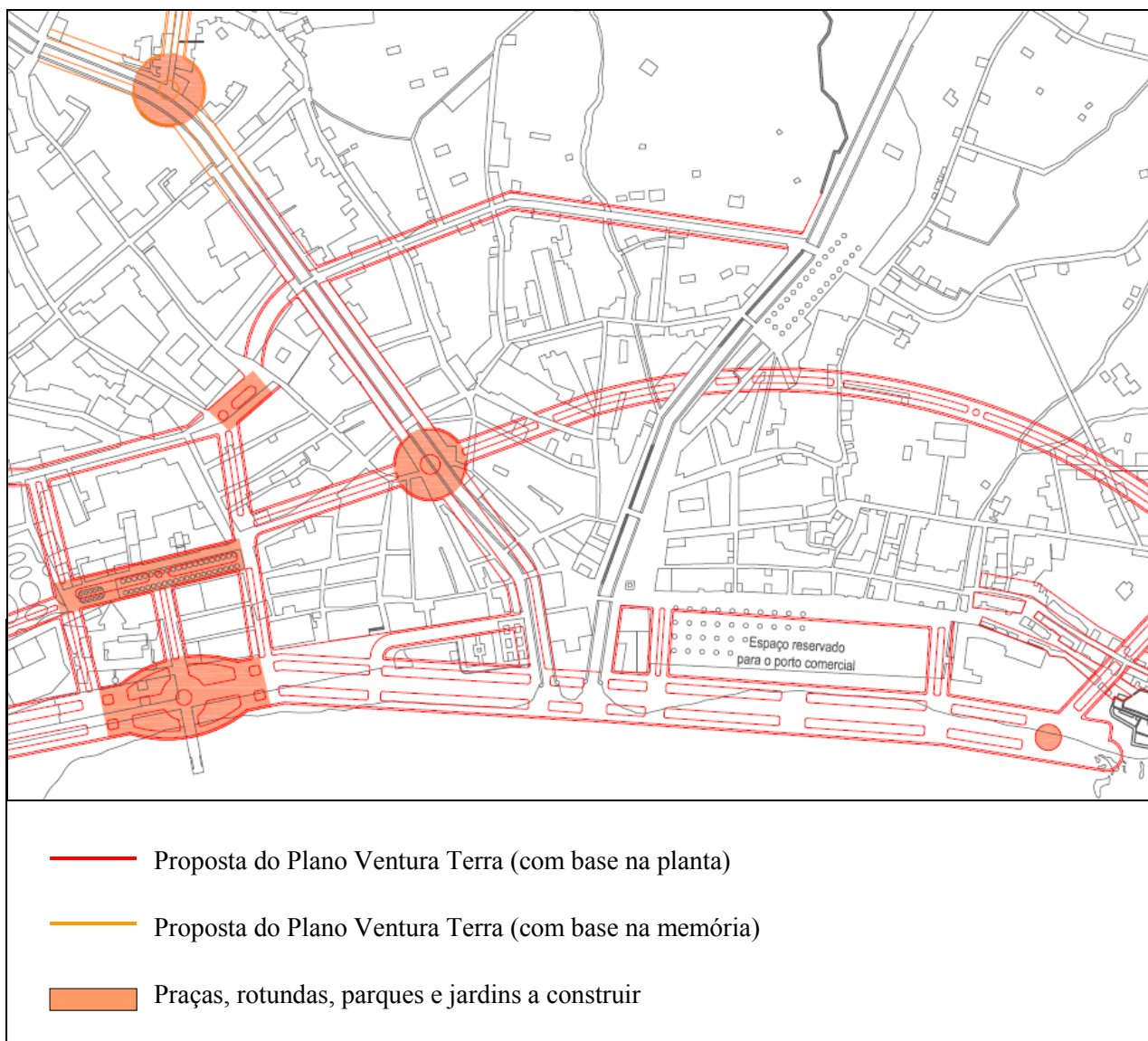


Fig. 65: Proposta do Plano Ventura Terra para a construção de praças, rotundas, parques e jardins. 1915. (Fonte: autora)

5.4. Contributos definitivos no reforço da centralidade

Tendo em conta as transformações urbanísticas em curso desde início do século XX – analisadas nos capítulos 3 e 4 –, o plano de Ventura Terra seguia a política de embelezamento urbano e de reformulação viária que se vinha a impor à cidade, enfatizando a rede viária como elemento estruturante e determinante da morfologia urbana, ao qual o desenvolvimento citadino passaria a estar subordinado. Atentando à proposta do plano anteriormente descrita, constatamos que o plano, de uma forma geral, seguia as premissas do processo de modernização da cidade e de formação do centro urbano do Funchal. Desta forma, é evidente que em 1915 estaria já definido o centro urbano, o que Ventura Terra designa, na Memória Descritiva, como o *coração da cidade*, por oposição às zonas a Este, a Oeste e a Norte deste, designadas por *periferia*.

5.3.1. Acessibilidade

Em primeiro lugar, referimo-nos à Entrada da Cidade, já existente desde finais do século XIX. A proposta de Ventura Terra era constituída pela ampliação da Avenida Zarco e pela abertura de uma *avenida marginal* (fig. 66) que sancionava a frente marítima criada após a demolição do troço Frente-mar da muralha.

A Avenida de Santa Luzia (fig. 66) resultaria da cobertura da ribeira com o mesmo nome, na tentativa de resolver o problema do aspecto repugnante daquele curso de água para onde desaguavam os esgotos de grande parte das casas da cidade. O plano seguia, assim, a política de salubridade que se vinha a praticar desde finais do século XIX, quando se iniciou o derrube das muralhas. Além disso, consolidava-se o traçado das ruas 5 de Outubro e 31 de Janeiro.

Ainda no que respeita à questão das avenidas, a reformulação viária que vinha a impor-se na cidade já preconizava a abertura de avenidas e o alargamento das existentes, pelo que a proposta de Ventura Terra não era precursora neste sentido. Contudo as avenidas eram, agora, remetidas para o primeiro plano, constituindo a base para o desenvolvimento futuro da cidade.

Quanto à distribuição da habitação no território, permanecia a lógica que ditava a localização da função residencial desde a formação da cidade, como temos vindo a

constatar: a Este do centro urbano ficava a habitação das classes trabalhadores, no que era o Bairro de Santa Maria, agora, Bairro Oriental; a Oeste, na zona das Angústias, o território reservava-se à construção da habitação da burguesia, em ricas e luxuosas edificações.

5.3.2. Espaços públicos

No que respeita a jardins e praças, mantinha-se a Praça da República, o Jardim Municipal, a Praça da Rainha e o Campo da Barca (fig. 67). O plano sancionava as medidas de embelezamento urbano e de salubridade praticada desde finais de Oitocentos.

5.3.3. Equipamentos

Quanto aos equipamentos o arquitecto pretendia criar uma base que permitisse os melhoramentos e intervenções públicas e privadas de que a urbe carecia, enquanto cidade turística muito frequentada por europeus abastados. Assim, quanto à criação de equipamentos, verifica-se apenas a demolição do quarteirão a Norte da Praça da República onde se inseria o edifício do Hospital da Misericórdia para a construção do Palácio das Repartições Públicas (fig. 68), de forma a que se concentrassem os edifícios públicos mais importantes na envolvente daquela praça, logo sancionando a tendência de centralização do terciário no centro urbano. De igual modo, o Campo D. Carlos I reservava-se à criação das estruturas do porto comercial do Funchal (fig. 68), o que confirma a localização de equipamentos de grandes dimensões fora do centro urbano, ou seja, na periferia.

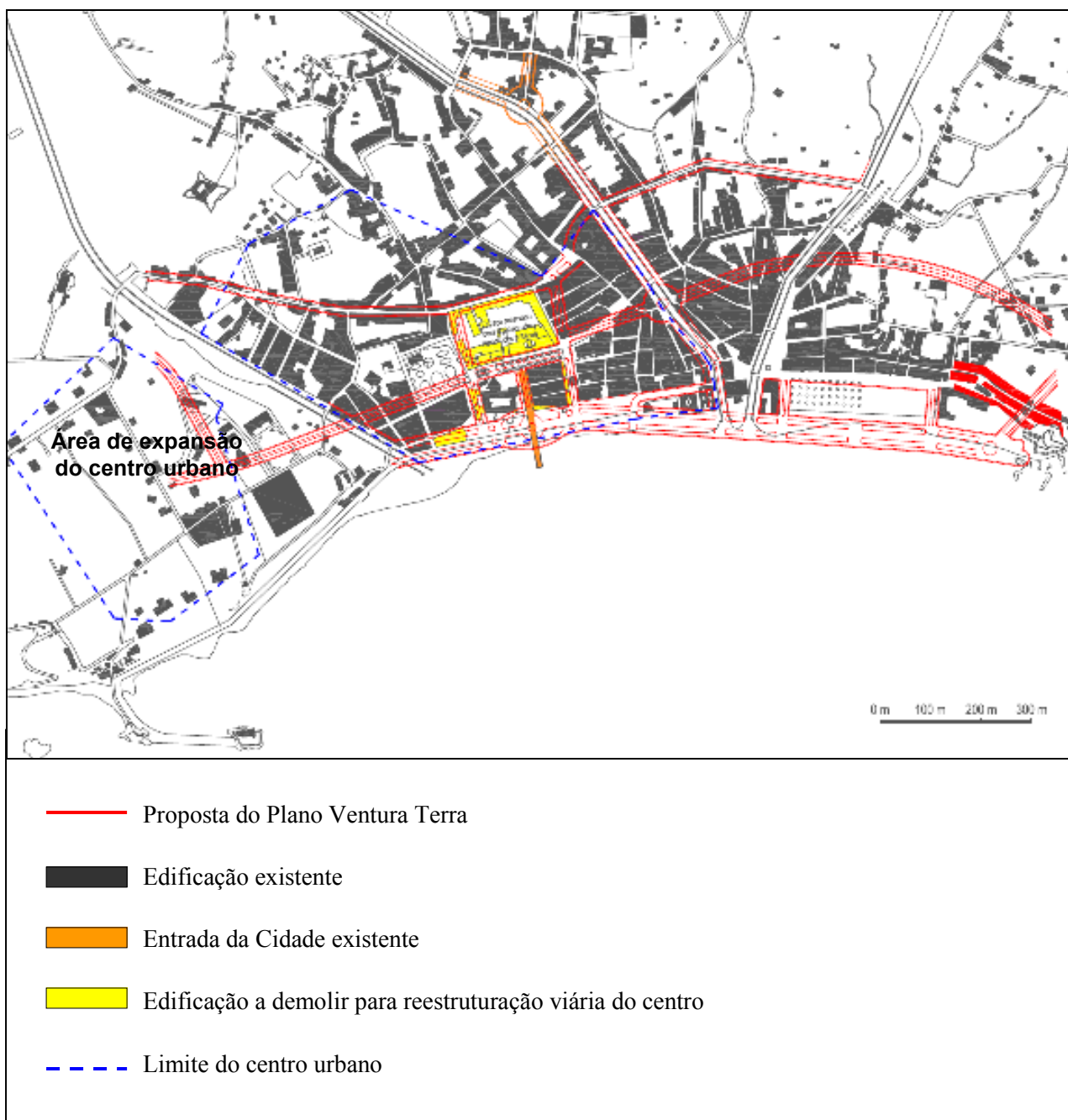


Fig. 66: Proposta do Plano Ventura Terra: acessibilidade, 1915. (Fonte: autora)

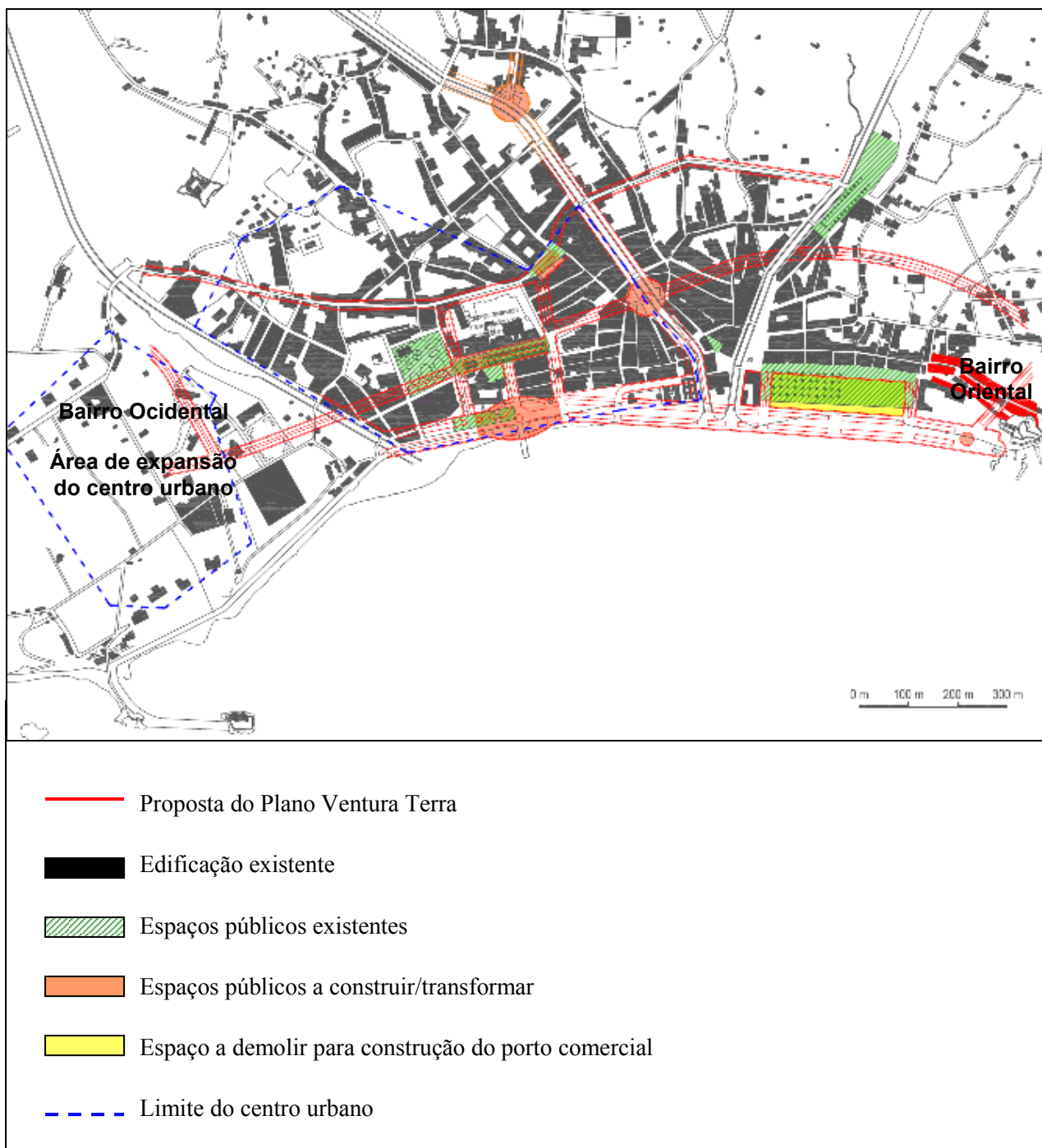


Fig. 67: Proposta do Plano Ventura Terra: espaços públicos, 1915. (Fonte: autora)

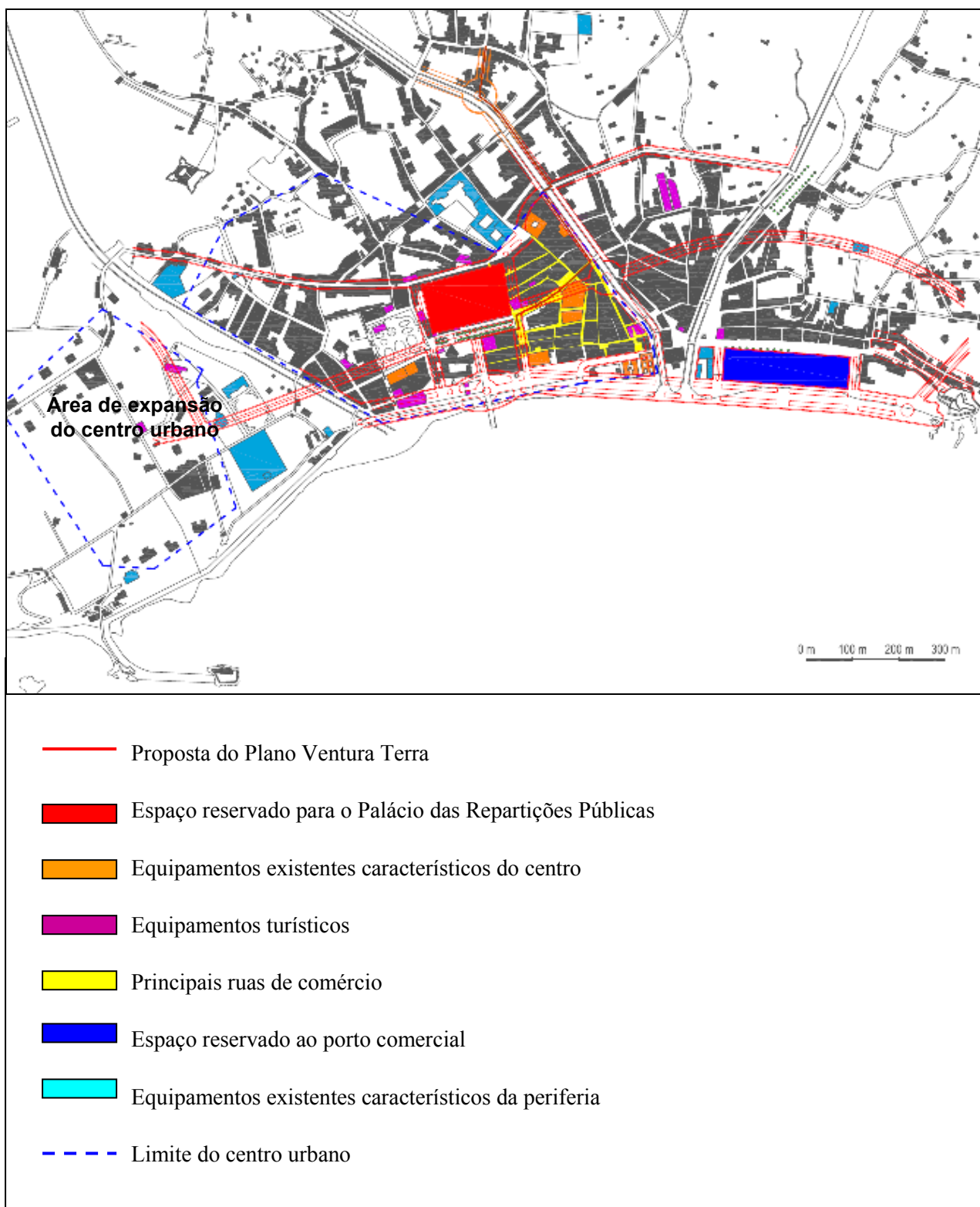


Fig. 68: Proposta do Plano Ventura Terra: equipamentos, 1915. (Fonte: autora)

5.5. Síntese: institucionalização do centro urbano

A proposta de Ventura Terra institucionaliza em 1915 o planeamento urbanístico cujo propósito é claramente reforçar o cariz do centro urbano do Funchal. Regulamenta as transformações urbanísticas que nele devem ocorrer e analisa-o tendo em consideração a sua inserção no conjunto da cidade.

Poder-se-á concluir que, de um modo geral, os conteúdos prepositivos do Plano Ventura Terra sancionam a tendência de modernização urbana em curso desde o ano simbólico de 1834. Contudo, pela primeira vez e de modo pioneiro no contexto português da época, a par das duas maiores cidades de Lisboa e Porto, as transformações urbanísticas são institucionalizadas e regulamentadas preconizando três vertentes fundamentais de acção:

- Uma vasta acção de demolições no centro urbano de modo a rasgar algumas avenidas que ocuparão o topo da hierarquia viária da cidade, elementos de centralidade e acessibilidade onde se localizam os mais proeminentes estabelecimentos do terciários (Teatro, cafés, hotéis, edifícios da administração ou agências bancárias). O plano pretende deixar bem marcado no centro urbano, o reforço da regularidade dos traçados, do embelezamento urbano pautado pelos inúmeros espaços arborizadas quer ao longo das avenidas quer nos jardins públicos e das já referidas actividades de comércio e serviços. Refira-se o exemplo da importância da Entrada da Cidade e a Praça da República, enquanto elementos urbanos de maior centralidade, que polarizavam a localização dos edifícios públicos, o comércio, os espaços públicos de lazer e a particularidade do exemplo funchalense que o distingue da generalidade das outras cidades da época, o relevo dado aos estabelecimentos turísticos (fig. 69);
- Confirmava a criação da frente marítima, como um grande passeio público onde a classe burguesa podia observar e ser observada, no qual se inseria a criação da Avenida Marginal. Este eixo, permitiria também facilitar o trânsito das actividades portuárias ao centro urbano, tal como se previa com a demolição do troço Frente-mar da muralha;
- Reforçava-se a periferia da cariz habitacional como no caso do bairro de Santa Maria, nas imediações da Ribeira de Santa Luzia e com a construção do Bairro Oriental para a classe menos abastada, num exemplo que assumida segregação face à classe burguesa que encontrava o seu bairro junto à preexistente zona residencial da classe

abastada nas Angústias, com o Bairro Ocidental (fig. 69). Este bairro era uma extensão do centro urbano, com o qual mantinha acessibilidade privilegiada através de avenidas de perfil *boulevard*, amplas, arborizadas e rectilíneas.

Ora, o arquitecto não hesitava em propor acções de demolição do tecido urbano, o que, para alguns autores, como Aragão Correia, constituía um atentado à identidade histórica urbana do Funchal, destruindo “*sem contemplação, a antiga orgânica urbana e igualmente valores arquitectónicos indiscutíveis*”⁷³. Contudo, esta metodologia não se poderá considerar dissonante da generalidade dos planos que em Portugal virão a generalizar-se um pouco por todos os aglomerados urbanos na década de 1930, os designados Planos Gerais de Urbanização que substituíram os Planos Gerais de Melhoramentos.

Ainda que não tenha constituído objecto de estudo nesta Dissertação, o modo através do qual se concretizariam tais demolições, pois o objecto de estudo neste capítulo centra-se no conteúdo prepositivo do Plano Ventura Terra, tendo como principais fontes de informação os próprios documentos escritos e desenhados que o constituem, avança-se a hipótese de que tais obras públicas de iniciativa municipal seriam suportadas pelo recurso a expropriações por utilidade pública, prática esta pioneira na época. Esta hipótese coloca-se tendo como referência outros casos de outras cidades portuguesas.

Em suma, a proposta do plano preconizada por Ventura Terra teve um grande impacto no modo de entender e caracterizar a cidade⁷⁴. Se por um lado, pela análise do plano é evidente a tentativa de reformular o centro urbano do Funchal segundo a prática urbana moderna, com especial atenção para a rede viária e para a questão do embelezamento e salubridade, por outro, Ventura Terra não se coíbia de concretizar estes objectivos através da demolição de edifícios de grande pendor na malha urbana funchalense, como o Palácio de São Lourenço e parte da Sé.

Concretizado nas suas linhas mestras, ao longo do século, servindo de inspiração ao planeamento municipal por muitos e longos anos, poder-se-á dizer que a cidade actual e a sua evidente abertura à frente de mar muito deve às propostas de Ventura Terra, como nos casos da construção das avenidas do Mar, Zarco e Arriaga, a abertura e

⁷³ CORREIA, António Aragão Mendes - **Alguns tópicos para a classificação urbanística da Madeira**, in *Isleña*, n.º 9, Jul.–Dez. 1991, p. 30.

⁷⁴ CARITA, Rui – **Planos e projectos de urbanização para o Funchal**, in *Margem*, n.º 1, Set. 1995, p. 29.

prolongamento da Entrada da Cidade e a construção do Palácio do Governo Regional a Norte da Praça da República.

Conclui-se pois que o Plano Geral de Melhoramentos de Ventura Terra, que na sua ideologia se assemelha aos demais planos gerais elaborados para algumas cidades portuguesas, foi uma peça fundamental do planeamento urbanístico do Funchal no início do século XX. Pelo que, a sua análise detalhada, o conhecimento e interpretação das suas propostas são um acervo indispensável à compreensão da cidade actual, pois esta é, também, o resultado das transformações prefiguradas no plano no sentido da sua modernização, sancionamento do centro urbano e projecção da cidade para o turismo internacional que, ainda hoje, constitui a base da economia funchalense.

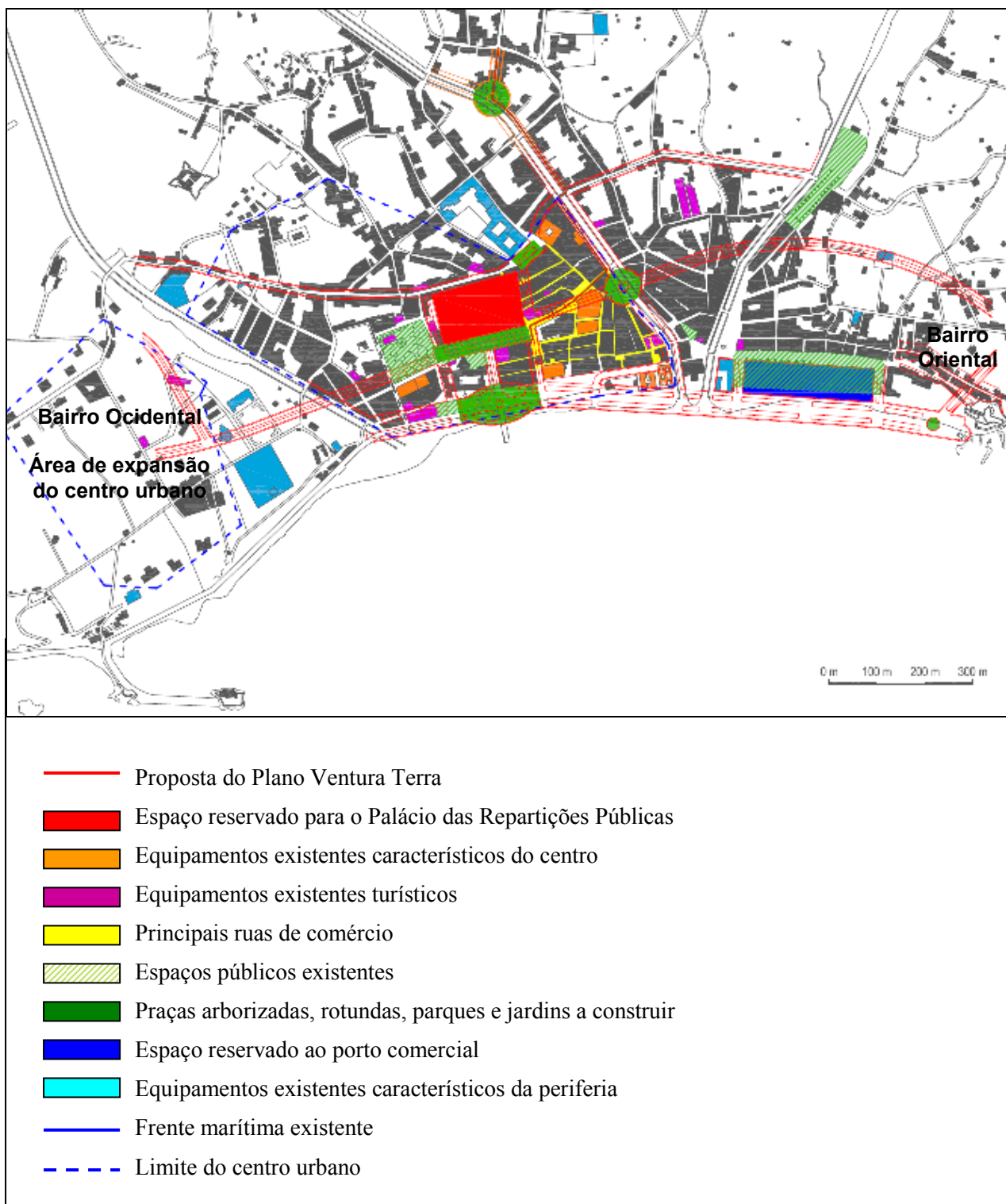


Fig. 69: Proposta do Plano Ventura Terra: centro urbano do Funchal, 1915.

(Fonte: autora)



Fig. 70: Proposta do *Plano Geral de Melhoramentos* sobre a planta do Funchal, 1915.

(Fonte: autora)

CAPÍTULO 6. CONCLUSÕES

Como em qualquer outra, na cidade do Funchal destaca-se no espaço urbano histórico um centro urbano com características singulares cuja definição se deve às transformações urbanísticas modernas numa época de grande desenvolvimento turístico e económico.

Com o se conclui no capítulo 2, o início do século XIX, que corresponde ao ponto de partida para esta Dissertação, ou seja, antes de terem início as transformações urbanísticas que conduziram à formação do centro urbano do Funchal, é marcado pela reestruturação da cidade parcialmente destruída pelo aluvião de 1803. Neste contexto, resulta da intervenção do Brigadeiro Oudinot na reparação dos estragos, o encanamento das três ribeiras do Funchal que hoje conhecemos e o plano para a *Nova Cidade nas Angústias*, de certa forma, precursor da ideologia urbana moderna depois se aplicou à cidade. O plano proponha a construção de uma área habitacional burguesa na zona privilegiada a Oeste da Ribeira de São João, zona que se consolidou como área de expansão do centro urbano intramuros com forte cariz de bairro burguês. Pouco tempo depois a abertura da Rua Imperatriz Maria Amélia veio a fomentar a instalação de casas senhoriais naquela zona, enquanto que a classe operária permanecia a Leste, nas margens da Ribeira de Santa Luzia e no Bairro de Santa Maria, áreas que viriam a firmar-se periféricas.

Numa época em que pela Europa se sentiam os resultados do desenvolvimento industrial, no Funchal não existiam indústrias que sustentassem o processo de modernização. Contudo, vinha a consolidar-se um desenvolvimento turístico que colocava o Funchal como um dos destinos mais procurados pela burguesia europeia. Ao longo do século XIX e no transitar para o século XX, a economia baseou-se no turismo, sendo que este motivou a reformulação da morfologia urbana no sentido modernização cidade, como temos vindo a constatar. Neste aspecto a modernização da cidade do Funchal distingue-se das demais, por ter sido fomentada pelo desenvolvimento do sector turístico; as transformações a que se submeteu a cidade seguiram o processo de modernização das cidades europeias, mas também com algumas especificidades associadas à actividade turística.

No capítulo 3, concluímos que, no que respeita às transformações urbanísticas ao nível do espaço não edificado conducentes à formação do centro urbano, o derrube das muralhas e consequente reforma viária marcou o início deste processo, libertando a cidade da carga antiga que carregava. Ao mesmo tempo, tal como na generalidade das cidades europeias, libertaram-se espaços para a criação de praças e jardins públicos, atentando ao embelezamento e à salubridade da urbe, assim como às necessidades de representação da classe burguesa. Ainda associadas ao forte desenvolvimento turístico, foram criadas no emergente centro urbano as primeiras infra-estruturas de apoio a esta actividade, como os transportes, com Caminho de Ferro do Monte e o Carro Americano, a rede eléctrica pública que se instalou nos espaços frequentados pelas classes abastadas, e a criação do cais, da Entrada da Cidade e do porto do Funchal.

Podemos concluir no capítulo 4, no que concerne aos espaços edificados, que a cidade do Funchal expande-se seguindo o modelo urbano centro-periferia: afasta do emergente centro urbano todos os equipamentos indesejados, como hospitais, cemitérios e habitação operária, enquanto que se intensifica o comércio, os serviços e o lazer naquela área. Desta forma caracterizamos o processo formação de um centro urbano da cidade do Funchal, terciarizado e turístico, por oposição à periferia habitacional e respondemos à primeira hipótese de investigação traçada.

Quanto aos aspectos que contribuíram de forma única e específica, distinta da generalidade, para a definição e formação do primeiro centro urbano do Funchal, segunda questão traçada, no emergente centro urbano instalou-se conjunto de equipamentos de apoio ao turismo em virtude do forte desenvolvimento desta actividade da cidade. De facto, já desde finais do século XVIII, a forte presença de comerciantes estrangeiros, sobretudo ingleses ligados à exportação vinícola, motivou a criação precoce dos primeiros equipamentos de lazer, nomeadamente o Teatro Funchalense, no espaço urbano histórico que se firmou como centro. No início do século XX estava, então, consolidado um conjunto de equipamentos destinados ao alojamento e à recreação da burguesia residente e estrangeira no centro urbano do Funchal. Para além disso, a grande actividade marítima motivou a criação de uma estrutura portuária e a criação de uma frente marítima e Entrada da Cidade no centro urbano, com os requisitos de beleza apropriados à condição de cidade turística.

Com o Plano Geral de Melhoramentos do Funchal elaborado pelo arquitecto Ventura Terra em 1915, concluímos no capítulo 5 que se assiste ao sancionar destas

transformações urbanísticas que conduziram à formação e institucionalização do centro urbano. O plano proponha uma reestruturação da morfologia urbana que incidia sobre a abertura de avenidas e a criação de praças e jardins, tendo em vista o desenvolvimento urbanístico das grandes cidades europeias da época. Além disso enfatizava a ideia de cidade turística virada para o futuro e que oferecia as comodidades das grandes cidades europeias aliadas às especificidades locais que a colocavam como importante estância turística.

Não restam dúvidas de que o plano sancionava as transformações urbanísticas que contribuíram para a consolidação do centro urbano, como a Entrada da Cidade e a Praça da República, enquanto momentos mais importantes do espaço urbano e onde se concentravam os edifícios e espaços públicos, o comércio e os estabelecimentos turísticos, e a área habitacional da Angústias como zona de expansão do centro urbano destinada à habitação das classes abastadas. Por oposição a este centro urbano reforçava-se a periferia com a proposta de construção do novo bairro operário Oriental. Desta forma podemos averiguar qual o contributo do primeiro plano urbanístico elaborado para a cidade em 1915 na consolidação do centro urbano da cidade do Funchal.

Um dos objectivos desta tese, a par da caracterização do processo de formação e consolidação do centro urbano do Funchal, era salientar a importância do Plano Ventura Terra na compreensão da cidade contemporânea, tentando trazer à luz do dia esta grandiosa figura do planeamento urbanístico do Funchal que, de certa forma, tem sido esquecida.

Lamentamos o facto do Plano não estar devidamente acomodado em instalações próprias e digitalizado na sua totalidade, pelo que não nos foi possível determinar a localização do mesmo, nem aceder à sua totalidade. Cientes de que esta tese representa apenas a primeira fase de um estudo que se pretende mais profundo e abrangente, cremos ter contribuído para o enriquecimento do conhecimento ao nível deste tema, especificamente debruçado sobre o processo de formação e consolidação do primeiro centro urbano do Funchal inserido no espaço urbano histórico.

Importa ainda salientar que esta dissertação resulta directamente da bibliografia e das peças desenhadas analisadas, pelo que este estudo beneficiaria com a análise de fontes de outras natureza que venham, certamente, a surgir. Cientes também este estudo foca a formação do centro urbano do Funchal, seria da mesma forma oportuno um futuro estudo centrado na formação e evolução das áreas periféricas, não apenas no sentido de

compreender o processo evolutivo destas, mas também para uma melhor compreensão do centro urbano e da relação entre estas duas áreas que se distinguiram no processo de modernização da cidade do Funchal e que constituem a cidade actual.

BIBLIOGRAFIA

FORMAÇÃO DA CIDADE MODERNA

BENEVOLO, Leonardo – **Projectar a cidade moderna**. Lisboa: Presença, 1987.

BENEVOLO, Leonardo – **As origens da urbanística moderna**. Lisboa: Presença, 1990.

GRAVAGNULO, Benedetto – **Historia del Urbanismo en Europa 1750-1960**. Madrid: Akal, 1998.

LÔBO, Margarida Souza - **Planos de urbanização, A época de Duarte Pacheco**. Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 1995.

MORA, Alfonso Álvarez – **Los centros urbanos: hacia la recuperación popular de la ciudad**. Madrid: Nuestra Cultura, 1980.

MORA, Alfonso Álvarez - **La construcción histórica de Valladolid: proyecto de ciudad y lógica de clase**. Valladolid: Universidad de Valladolid, Secretariado de Publicaciones e Intercambio Editorial, 2005.

HISTÓRIA DA CIDADE DO FUNCHAL

CALDEIRA, Abel Marques – **O Funchal no primeiro quartel do séc. XX: pequeno elucidário da vida, pessoas e costumes citadinos da época**. Funchal: Editorial Eco do Funchal, 1964.

CARITA, Rui – **Introdução à arquitectura militar na Madeira: a Fortaleza-Palácio de São Lourenço**. Funchal: Direcção Regional dos Assuntos Culturais, 1981.

CARITA, Rui – **Paulo Dias de Almeida, tenente coronel do Real Corpo de Engenheiros e a sua descrição da Ilha da Madeira de 1817-1827**. Funchal: Direcção Regional dos Assuntos Culturais, 1982.

CARITA, Rui – **O Colégio dos Jesuítas no Funchal, Memória Histórica**. Volumes I e II. Funchal: Secretaria Regional da Educação, 1987.

CARITA, Rui – **História da Madeira**. Vol.1 Povoamento e a produção açucareira (1420-1566). Funchal: Secretaria Regional da Educação, 1989.

CARITA, Rui – **História da Madeira**. Vol.2 A crise da segunda metade do século XVI (1566-1600). Funchal: Secretaria Regional da Educação, 1991.

CARITA, Rui – **História da Madeira**. Vol.3 As dinastias de Habsburgo e Bragança (1600-1700). Funchal: Secretaria Regional da Educação, 1993.

CARITA, Rui – **História da Madeira**. Vol.4 O século XVIII; arquitectura de poderes. Funchal: Secretaria Regional da Educação, 1996.

CARITA, Rui – **A arquitetura militar na Madeira nos séculos XV a XVII**. Funchal/Lisboa: Universidade da Madeira, 1998. Vol.1.

CARITA, Rui – **História da Madeira**. Vol.5 Século XVIII; Economia e Sociedade. Funchal: Secretaria Regional da Educação, 1999.

CARITA, Rui – **História da Madeira**. Vol.6 As Ocupações Inglesas e as Lutas Liberais (1801-1834). Funchal: Secretaria Regional da Educação, 2004.

CARITA, Rui - **História da Madeira**. Vol.7 José Silvestre Ribeiro. Funchal: Secretaria Regional da Educação, 2008.

CORREIA, António Aragão Mendes – **Pelourinhos da Madeira**. Funchal: Edição da Junta Geral do Distrito Autónomo do Funchal, 1959.

FERREIRA, Maria Fátima Araújo de Barros, JARDIM, Gastão e GUERRA, Jorge Valdemar – **Arquivo Histórico da Madeira**. Funchal: Arquivo Regional da Madeira, 1997. Vol.XX.

FERNANDES, Julieta M.^a R.V.– **Os Transportes na Madeira**. Funchal: Direcção Regional dos Assuntos Culturais,1982.

FRUTUOSO, Gaspar – **Livro Segundo das Saudades da Terra**. Ponta Delgada: Edição do Instituto Cultural de Ponta Delgada, edição de 1968. (manuscrito original de 1584)

Funchal em Mapas e Números. Funchal: Câmara Municipal do Funchal, 2007.

MENDES, José Manuel Melim – **Memórias do Funchal, O Bilhete Postal Ilustrado até a Primeira Metade do Século XX**. Funchal: Edição de autor, 2007.

MONTEIRO, José Leite – **O Palácio de São Lourenço na cidade do Funchal**. Funchal: Junta Geral do Distrito do Funchal, 1950.

RIBEIRO, Orlando – **A Ilha da Madeira até meados do século XX, Estudo geográfico**. Lisboa: Instituto da Cultura e Língua Portuguesa, Ministério da Educação, 1985.

VASCONCELOS, Teresa Maria Teixeira Mendes – **O Plano Ventura Terra e a modernização do Funchal (1º metade do século XX)**. Funchal: Funchal 500 Anos, 2008.

REVISTAS E PERIÓDICOS

CORREIA, António Aragão Mendes - **Alguns tópicos para a classificação urbanística da Madeira**, in *Islenha*, n.º 9, Jul.–Dez. 1991, pp. 21-31.

CARITA, Rui – **A defesa do Funchal: séc. XV a XVII**, in *Islenha*. Funchal: DRAC. n.º 12, Jan.–Jun. 1993, pp.32-40.

CARITA, Rui – **Planos e projectos de urbanização para o Funchal**, in *Margem*, n.º 1, Set. 1995, pp. 27-31.

CARITA, Rui – **As obras de defesa da Madeira no século XVIII**, in *Islenha*, n.º 23, Jul.–Dez. 1998, pp. 167-178.

Demolição do Forte das Fontes, in *Diário Popular*, 25 de Setembro 1897. Arquivo Regional da Madeira, Col. MF. Per. (Jor.) n.º 1465, Cota 172.

FERNANDES, Maurício – **Funchal porto de mar**, in *Islenha*, n.º 9, Jul.–Dez. 1991, pp. 32-35.

FERNANDES, Maurício – **A iluminação pública no Funchal**, in *Islenha*, n.º 12, Jan. – Jun. 1993, pp. 80-83.

FERNANDES, Maurício – **A propósito de mobiliário urbano, Elementos de estética cidadina**, in *Margem*, n.º1, Set. 1995, pp. 14-16.

FERNANDES, Maurício – **Cenas do turismo marítimo: o porto que nunca existiu**, in *Islenha*, n.º 23, Jul.–Dez. 1998, pp. 72-78.

Festejos (artigo relacionado com a demolição das muralhas no Bairro de Santa Maria), in *Diário Popular*, 11 de Julho 1897. Arquivo Regional da Madeira, Col. MF. Per. (Jor.) n.º 1465, Cota 172.

GOMES, José L. de Brito – **Crónica dos tempos idos, O verão no Monte**, in *Jornal da Madeira*, 14 de Agosto de 1979. Arquivo Regional da Madeira, n.º 14662 - Série II - Ano XLVIII.

GUERRA, Jorge – **A casa da Ópera**, in *Islenha*, n.º 11, Jul.–Dez. 1992, pp. 113-149.

Luiz eléctrica, in *Comércio da Madeira*, 20 de Junho de 1897. Arquivo Regional da Madeira, Col. MF. Per. (Jor.) n.º 1427, Cota 148.

Melhoramentos no Funchal, in *Diário Popular*, 11 de Julho de 1897. Arquivo Regional da Madeira, Col. MF. Per. (Jor.) n.º 1465, Cota 172.

Parabéns (artigo relacionado com a demolição das muralhas no Bairro de Santa Maria), in *Diário Popular*, 11 de Julho 1897. Arquivo Regional da Madeira, Col. MF. Per. (Jor.) n.º 1465, Cota 172.

SANTOS, Rui – **A demolição da muralha da cortina da cidade**, in *Islenha*, n.º 25, Jul.–Dez. 1999, pp. 38-58.

ARTIGOS ON-LINE

GOMES, Maria Eduarda de Sousa – **O Convento da Encarnação do Funchal, Subsídios para a sua História (1660-1777)**. Funchal: Região Autónoma da Madeira, CEHA. (acedido a 12 de Janeiro de 2009, URL: www.ceha-madeira.net/livros/eduarda0.html)

FLORENÇA, Teresa – **O Funchal "luxuoso" de Ventura Terra**. In *Diário de Notícias da Madeira, Suplemento Revista*, 23 Julho 2006. (acedido a 20 de Novembro de 2008, URL: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=376792>)

IAPXX Inquérito à Arquitectura do Século XX em Portugal. Madeira

(acedido a 20 de Novembro de 2008,

URL: http://80.251.166.147/Uploads/DefaultSite/9IAPXX_Madeira.pdf)

Funchal/500 Anos: A cidade que pode ir até onde quiser, in *Notícias.rtp.pt*

(acedido a 21 de Novembro de 2008,

URL: <http://tv1.rtp.pt/noticias/?article=60355&visual=3&layout=10>)

História. Portal da Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira.

(acedido a 21 de Novembro de 2008, URL: <http://www.alram.pt>)

Funchal 500 Anos. Portal de Funchal 500 Anos – Uma porta para o futuro. (acedido a 21

de Novembro de 2008, URL: <http://www.funchal500anos.com>)

As primeiras luzes do Funchal. Museu Casa da Luz (acedido a 20 de Abril de 2009,

URL: www.museucasadaluz.com)

Recuperação do Comboio do Monte. Câmara Municipal do Funchal. (acedido a 27 de

Abril de 2009, URL: <http://www.cm-funchal.pt/cm-funchal/Default.aspx?ID=1508>)

As Quintas. Câmara Municipal do Funchal. (acedido a 27 de Abril de 2009,

URL: <http://www.cm-funchal.pt/cm-funchal/Default.aspx?ID=1472>)

Hotéis da Época. Câmara Municipal do Funchal. (acedido a 27 de Abril de 2009,

URL: <http://www.cm-funchal.pt/cm-funchal/Default.aspx?ID=1471>)

ARQUIVOS CONSULTADOS

Arquivo da Câmara Municipal do Funchal

Arquivo Regional da Madeira

Biblioteca Pública Regional da Madeira

Departamento de Planeamento Estratégico - Câmara Municipal do Funchal

Planta do Funchal, de Mateus Fernandes (cópia), 1570. (Fonte: DPE/CMF, policopiado)

Plan of the Town of Funchal, do Capt. Skinner, 1775. (Fonte: DPE/CMF, policopiado)

Planta da Cidade do Funchal, do Brigadeiro Oudinot, 1804. (Fonte: DPE/CMF, policopiado)

Planta da Cidade do Funchal, do Brigadeiro Oudinot, 1805. (Fonte: DPE/CMF, policopiado)

Planta da baía do Funchal, de António Gauldino da Costa, 1840. (Fonte: DPE/CMF, policopiado)

City of Funchal in the Island of Madeira, de Ellen M. Taylor, 1882. (Fonte: DPE/CMF, policopiado)

Planta do Funchal, de Figueira sobre elementos de Adriano Trigo e Aníbal Trigo, 1905. (Fonte: DPE/CMF, policopiado)

Planta do Plano Geral de Melhoramentos do Funchal, de Ventura Terra, 1915. (Fonte: DPE/CMF, policopiado)

Planta dos fortes e tramos da muralha ainda existentes, de Rui Carita, 198-. (Fonte: DPE/CMF, policopiado)

Gabinete de Informação Geográfica - Câmara Municipal do Funchal

Direcção Regional dos Assuntos Culturais

Memória Descritiva e Justificativa do Plano Geral de Melhoramentos do Funchal, de Ventura Terra, 1915. (Fonte: DRAC, policopiado).

Orçamento do Plano Geral de Melhoramentos do Funchal, de Ventura Terra, 1915. (Fonte: DRAC, policopiado).

Foto Sol

Praça da Rainha, após 1870 (Fonte: Foto Sol)

Vista sobre a Estrada da Pontinha, Rua da Praia e Cais Regional, 1901 (Fonte: Foto Sol)

Cais Regional, 1910 (Fonte: Foto Sol)

Portal Arquipélagos

Praça da Rainha, 1870. (Fonte: www.arquipelagos.pt, acessido a 20 de Maio de 2009)

Entrada da Cidade, 1878. (Fonte: www.arquipelagos.pt, acessido a 20 de Maio de 2009)

Mapa da Ilha da Madeira, c.1880. (Fonte: www.arquipelagos.pt, acessido a 20 de Maio de 2009)

Praça da Constituição, 1880. (Fonte: www.arquipelagos.pt, acessido a 20 de Maio de 2009)

Praça da Constituição, Largo da Restauração e Avenida Zarco, 1885. (Fonte: www.arquipelagos.pt, acessido a 20 de Maio de 2009)

Porto do Funchal, c. 1890. (Fonte: www.arquipelagos.pt, acessido a 20 de Maio de 2009)

Jardim Municipal, 1895. (Fonte: www.arquipelagos.pt, acessido a 20 de Maio de 2009)

Teatro D. Maria Pia, após 1895. (Fonte: www.arquipelagos.pt, acessido a 20 de Maio de 2009)

Comboio no hangar da Estação do Pombal, c.1900. (Fonte: www.arquipelagos.pt, acessido a 20 de Maio de 2009)

Comboio do Monte, c. 1900. (Fonte: www.arquipelagos.pt, acessido a 20 de Maio de 2009)

Baía do Funchal vista do Cais Regional, 1910. (Fonte: www.arquipelagos.pt, acessido a 20 de Maio de 2009)

Carro Americano, 1915. (Fonte: www.arquipelagos.pt, acessido a 20 de Maio de 2009)

Praça da República, 1925. (Fonte: www.arquipelagos.pt, acessido a 20 de Maio de 2009)

Hotel Golden Gate, 1931. (Fonte: www.arquipelagos.pt, acessido a 20 de Maio de 2009)

Gabinete de Estudos Arqueológicos de Engenharia Militar – Direcção de Infra-estruturas do Exército

Fortaleza de São Lourenço, por Paulo Dias de Almeida, 1805. (Fonte: 1316-2-22A-109_a (DSE) – CRT/2003 – DIE/GEAEM)

Planta do Quartel do Colégio, por António Pedro de Azevedo, 1859. (Fonte: 1330-2-22A-109 (DSE) – CRT/2003 – DIE/GEAEM)

Planta do andar térreo do Quartel do Colégio com suas confrontações, por António Pedro de Azevedo, 1862. (Fonte: 5558-1A-12A-16 (DSE) – CRT/2003 – DIE/GEAEM)

Forte Novo de São Pedro, por António Pedro de Azevedo, 1862. (Fonte: 5539-1A-12A-16 (DSE) – CRT/2003 – DIE/GEAEM)

Planta do Forte da Alfândega, por António Pedro de Azevedo, 1863. (Fonte: 9902-1A-12A-16 (DSE) – CRT/2003 – DIE/GEAEM)

Planta dos Fortes de São José e do Ilhéu, por António Pedro de Azevedo, 1864. (Fonte: 1314-2-22A-109 (DSE) – CRT/2003 – DIE/GEAEM)

Planta do Forte de São Filipe, por António Pedro de Azevedo, 1866. (Fonte: 5544-1A-12A-16 (DSE) – CRT/2003 – DIE/GEAEM)

Planta do Forte do Pico, por António Pedro de Azevedo, 1866. (Fonte: 5550-1A-12A-16 (DSE) – CRT/2003 – DIE/GEAEM)

Planta da cozinha do Quartel do Colégio, por António Pedro de Azevedo, 1869. (Fonte: 4345-4-56-50 (DSE) – CRT/2003 – DIE/GEAEM)

Planta do Quartel do Colégio, 1890. (Fonte: 1352-1A-12-15 (DSE) – CRT/2003 – DIE/GEAEM)

Projecto de melhoramento do Campo D. Carlos I, (cópia do projecto original datado de 1897). (Fonte: 1352-1A-12-15 (DSE) – CRT/2003 – DIE/GEAEM)

Planta do Forte de São Lázaro, por António Pedro de Azevedo, 18--. (Fonte: 5541-1A-12A-16 (DSE) – CRT/2003 – DIE/GEAEM)

Planta da parte do Forte de São José não demolida na construção do molhe da Pontinha, 1903. (Fonte: 5506-1A-12A-16 (DSE) – CRT/2003 – DIE/GEAEM)

ANEXOS

Anexo 1. Descrição da Ilha da Madeira na segunda metade do século XVI, pelo Doutor Gaspar Frutuoso.

*“ A ilha da Madeira que, como tenho dito, lhe pôs nome assim o felicíssimo capitão primeiro dela, João Gonçalves Zarco, por causa do muito, espesso e grande arvoredado de que era coberta e toda cheia de infinidade de madeira, á alta, com montes e rochedos mui fragosos, que, por ser muito fragosa, dizem que seu nome próprio era, ou deveria ser, ilha das Pedras; tão afamada e guerreira com seus ilustres e cavaleirosos capitães, e tão magnânimos, e com generosos e grandiosos moradores; rica com seus frutos; celebrada com seu comércio, que Deus pôs no mar oceano ocidental para escala, refúgio, colheita e remédio dos navegantes, que de Portugal e de outros regnos vão, e de outros portos e navegações vêm para diversas partes, além dos que para ela somente navegam, levando-lhe mercadorias estrangeiras e muito dinheiro para se aproveitar do retorno que dela levam para suas terras; saudosa com altíssimos montes e fundos vales, povoados de alto e frondoso arvoredado de diversas árvores, regada com grandes e frescas ribeiras de doces e claras águas; enobrecida com muitas e grandes povoações de soberbos e sumptuosos edifícios; esmaltada com ricas e Formosas quintans; ornada de ricos e custosos pomares de esquisitas e diversas frutas; enfeitada com artificios e deleitosos jardins de várias e curiosas ervas e flores; um rubi, finalmente que, com seu esplendor, cor e formosura, dá graça a toda a redondeza do anel do Universo em circuito, pois com seu licor e doçura, com o néctar e ambrósia, provê as Índias ambas, a Oriental aromática e a Ocidental dourada, chegando e adoçando seus frutos, de extremo a extremo, quase todo o mundo. ”*⁷⁵

⁷⁵ FRUTUOSO, Doutor Gaspar – **Livro Segundo das Saudades da Terra**. Ponta Delgada: Edição do Instituto Cultural de Ponta Delgada, 1968, p.99.

Anexo 2. Descrição da Cidade do Funchal na segunda metade do século XVI, pelo Doutor Gaspar Frutuoso.

“Descrição da nobre cidade do Funchal e do que há pela costa da Igreja do Corpo Santo, onde ela começa, até à praia formosa, que está além dela.

(...) há pela costa calhau miúdo e areia, o qual é o porto da cidade, onde ancoram naus e navios, que ali carregam e descarregam, tão povoado e cursado sempre deles, com tanto tráfego de carregações e descarregações que parece outra Lisboa. E deste quarto de légua de calhau miúdo e areia pela costa é a compridão da grande e nobre cidade do Funchal, ali se mostra aos olhos mui soberba, tão bem assombrada nos edificios como nos moradores (...).”⁷⁶

⁷⁶ FRUTUOSO, Doutor Gaspar – **Livro Segundo das Saudades da Terra**. Ponta Delgada: Edição do Instituto Cultural de Ponta Delgada, 1968, p.109.

Anexo 3. *Planta do Funchal*, desenhada por Mateus Fernandes, c. 1570



Fig. 71: *Planta do Funchal* desenhada por Mateus Fernandes, c. 1570.

(Fonte: DPE/CMF, policopiado)

Anexo 4. Descrição da Cidade do Funchal, pelo Tenente-Coronel Paulo Dias de Almeida em 1817

“O Funchal é a capital da Ilha. Fundada em pequeno terreno é cortado por 3 caudalosas ribeiras, a de S. Paulo, a St.^a Luzia e a de João Gomes. É dominada de altos montes a Norte, a Leste, os altos do Palheiro do Ferreiro, e a Oeste, pelo Pico de S. João e terreno das Angústias, terreno onde se tem projectada a nova Cidade, e onde se tem edificado muitas casas, depois que o Bispo fez encanar as Fontes de S. João para aquele lugar, que não tinha água, concorrendo para tão boa os funchalenses portugueses, e estrangeiros, a qual foi por mim (Paulo Dias de Almeida) projectada e principiada em 7 de Fevereiro de 1814, correndo ao público no dia 20 de Junho do mesmo ano.

Também neste mesmo terreno das Angústias é onde se estabeleceu o Cemitério Público da Santa Casa, Estampa 3.^a, obra há muito tempo recomendada por Sua Magestade.

O Hospital da Santa Casa é um muito bom edifício, porém em muito má posição, muito pobre de ar e sem ter onde convalesçam os doentes. Quanto seria vantagoso ao público de tivessem removido o hospital para o Convento das Freiras da Incarnação, no tempo em que elas estavam unidas com as de Santa Clara, por ser aquele o sítio mais arejado da cidade e com uma grande cerca para a coalescência dos doentes.

Há três conventos de freiras e dois recolhimentos, um do Bom Jesus e outro das Orfãs, este pertencente à Misericórdia. O convento de Santa Clara é o mais rico; o das Mercês vive de esmolas e não tem rendimento algum e o da Incarnação não tem rendimento com que se possa sustentar e de cada vez mais vão-se admitindo freiras.

Há um Convento de Frades Franciscanos, em muito bom edifício.”⁷⁷

⁷⁷Excerto da descrição da Cidade do Funchal da obra «DESCRIPÇÃO DA ILHA DA MADEIRA EM GERAL / E CADA HUMA DE SUAS FREG.^{as}, VILAS E LUGARES / EM PARTICULAR: SUAS PRODUÇÕES, NÚMERO / DE FOGOS, SEUS HABITANTES E ESTADO ACTUAL DE / SUAS FORTIFICAÇÕES, EM 1817 / POR / PAULO DIAS DE ALMEIDA / TEN. ° C. D'ENGR. ^a» (exemplar original existente na Biblioteca Nacional de Lisboa) reproduzida na obra citada do Prof. Dr. Carita, **Paulo Dias de Almeida e a Descrição da Ilha da Madeira**, pp. 57 e 58.

No que respeita à divisão administrativa, de acordo com a “*Descrição*” de Paulo dias de Almeida, o Distrito do Funchal dividia-se a Leste com a Ribeira de Gonçalo Aires e a Oeste com a Ribeira dos Socorridos, como vemos na figura 17. Compreendia, nesta altura, 9 freguesias e contava com 23.308 habitantes e 5.986 fogos. O Tenente-Coronel refere ainda que se produziam 2.846 pipas de vinho e 146 moios de trigo, cevada e centeio, sendo a paisagem urbana fortemente caracterizada pelas latadas de vinha rasteiras e pelos socalcos de pedra e terra que se formavam nas encostas de forma a permitir o aproveitamento do terreno para cultivo. No ano de 1821, de acordo com o levantamento efectuados por Paulo Dias de Almeida, na Cidade do Funchal existiriam cerca de 24.500 habitantes, destes concentrando-se 14.000 habitantes nas quatro freguesias mais centrais (Sé, Santa Luzia, Santa Maria e São Pedro), enquanto que os restantes se distribuíam pelas restantes freguesias⁷⁸.

⁷⁸Para esta estimativa baseamo-nos na “*Descrição*” de Paulo Dias de Almeida publicada por CARITA, Rui - **Paulo Dias de Almeida, tenente coronel do Real Corpo de Engenheiros e a sua descrição da Ilha da Madeira de 1817-1827**. Funchal: Direcção Regional dos Assuntos Culturais, 1982, p. ?? . Contudo, neste obra não se encontra referência às actuais freguesias do Monte e Imaculado Coração de Maria, pelo que não foi contabilizada a população destas para o cálculo estimado da população do Funchal.

Anexo 5. *Planta da baía do Funchal*, de António Galdino da Costa, 1840.

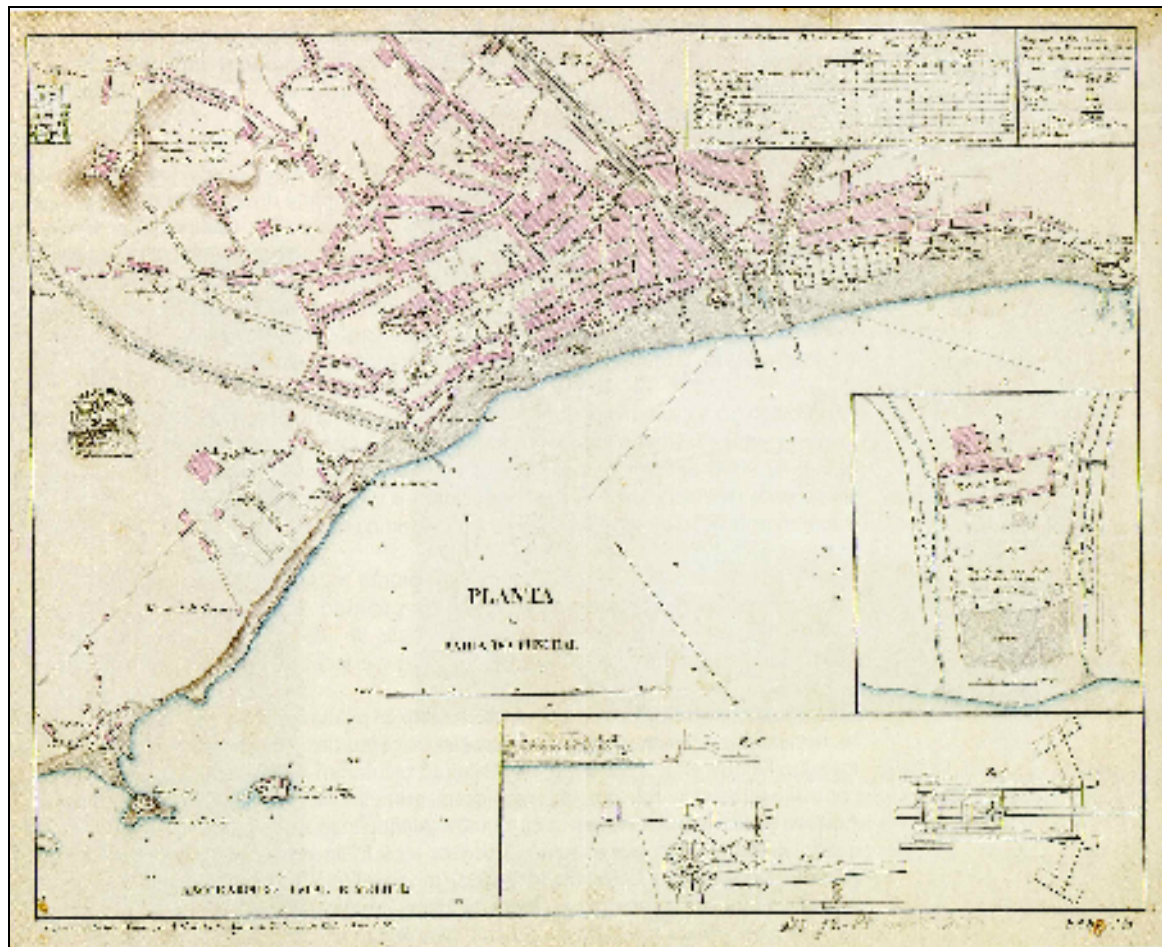


Fig. 72: *Planta da baía do Funchal*, de António Galdino da Costa, 1840.

(Fonte: DPE/CMF, policopiado)

Anexo 6. *Planta da Cidade do Funchal*, de Ellen M. Taylor, 1882.

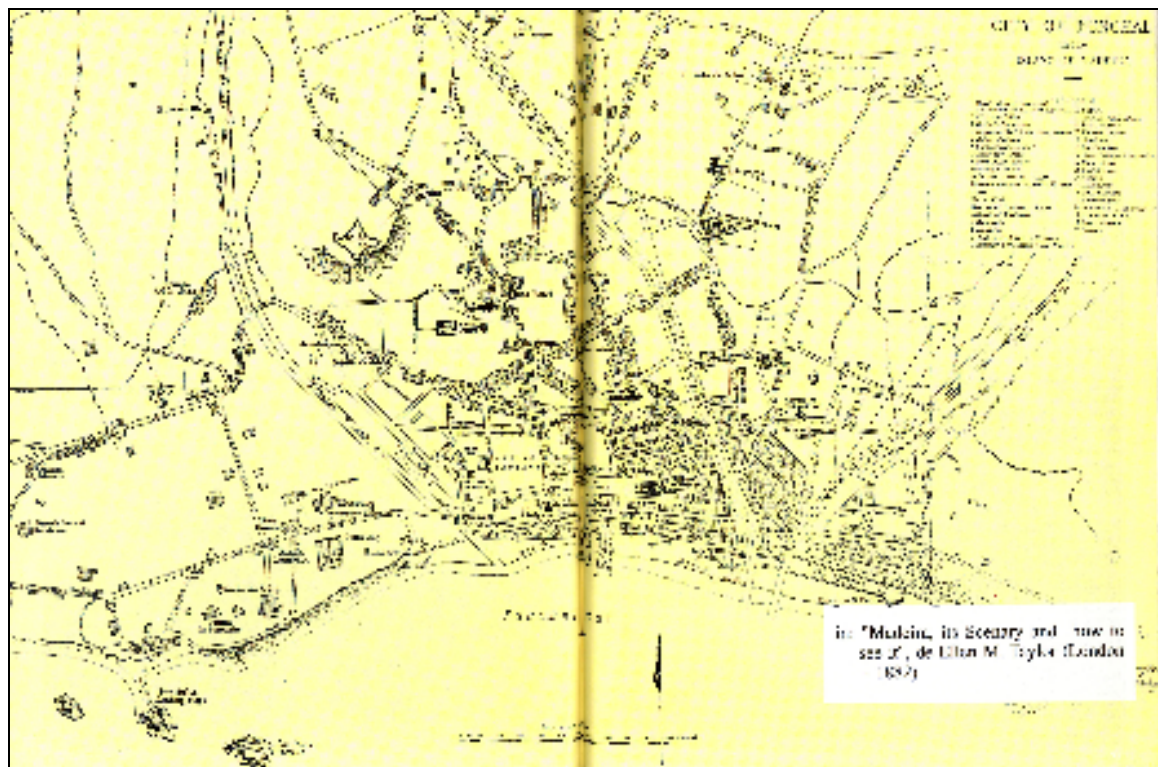


Fig. 73: *Planta da Cidade do Funchal*, de Ellen M. Taylor, 1882.

(Fonte: DPE/CMF, policopiado)

Anexo 7. *Planta do Funchal*, mapa de guia Alemão, 1903.

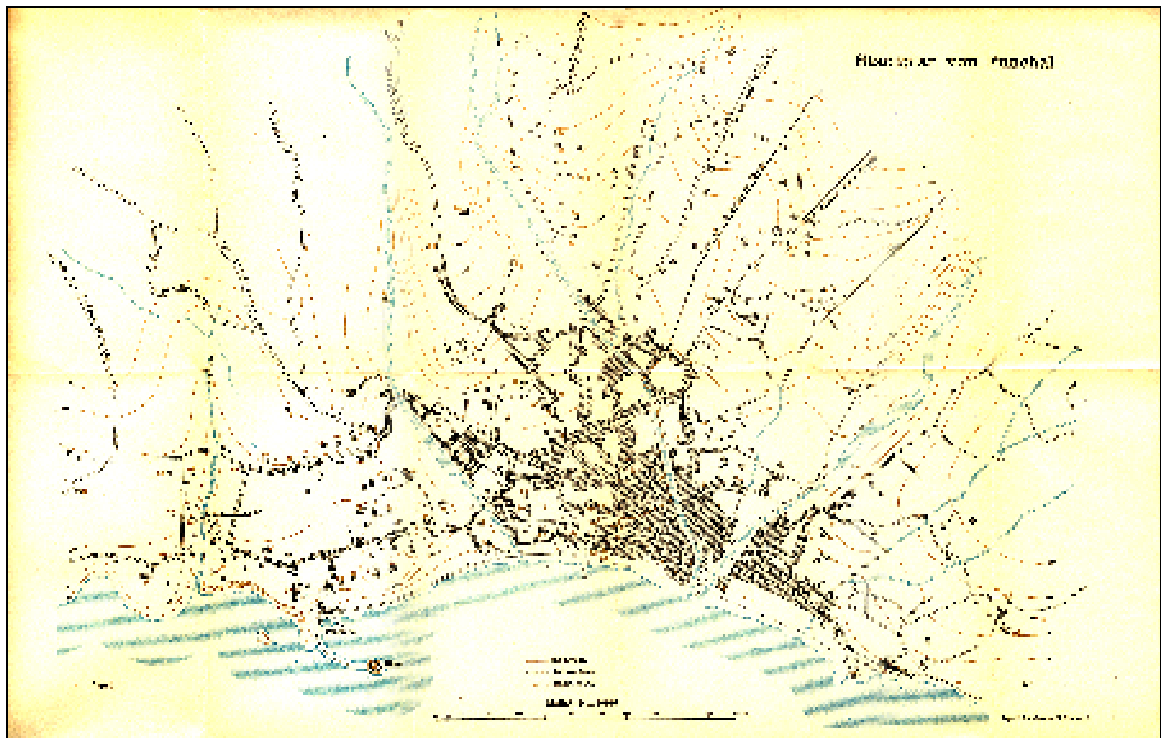


Fig. 74: *Planta do Funchal*, presente num Guia Alemão, autor desconhecido, 1903.

(Fonte: DPE/CMF, policopiado)

Anexo 9. Memória Descritiva e Justificativa do *Plano Geral de Melhoramentos do Funchal*, de Ventura Terra, 1915.

“Memória descritiva e justificativa do projecto

Na elaboração deste projecto tivemos principalmente em vista o dar à futura cidade do Funchal a disposição geral que mais logicamente convém ao aproveitamento da sua admirável situação, tendo em vista satisfazer quanto possível às necessidades do que supomos ser o seu brilhante futuro.

Este projecto abrange, na generalidade, os melhoramentos municipais e os melhoramentos públicos ou do Estado. Todavia trata principalmente da resolução do problema da viação pública municipal e suas relações com os melhoramentos particulares.

Para o seu estudo encontramos-nos perante uma cidade completamente destituída dos requisitos que fazem a formosura e a comodidade dos sistemas de viação das cidades modernas mais adiantadas. Para o reconhecer basta lançar um golpe de vista sobre a sua planta geral, verificando-se que as suas partes componentes foram, quase sempre, lançadas ao acaso e sem a menor atenção por uma boa disposição de via pública.

Todavia o Funchal tende a desenvolver-se de uma forma considerável justificando assim as suas aspirações a ser uma das cidades de turismo e de longa permanência das mais interessantes da Europa, já pela riqueza do seu excepcional clima, já pela esplêndida situação geográfica que ocupa a ilha da Madeira; já enfim pelas inesquecíveis belezas naturais que essa ilha encerra e que encanta quantos têm a felicidade de a percorrer; e na ilha da Madeira a cidade do Funchal, ocupa sem dúvida, o seu melhor trecho ao qual o nosso projecto procura dar o realce que nos parece melhor convir.

Aproveitando o possível do que existe, procuramos cortar a cidade com amplas e apropriadas Praças e Avenidas, Parques, Jardins, Bairros de várias categorias, etc., de modo que o conjunto de todos os esforços e despesas públicas e particulares, com o mesmo fim e no mesmo sentido e ainda com a mesma despesa geral, chegue ao melhor, mais harmónico e mais útil resultado final.

As partes principais que compõem este plano, são:

Praça n.º 9 (da Entrada da Cidade) e Avenida n.º 1 (marginal)

Sendo certo, como é, que toda a grande vida movimentada do Funchal surge, primeiro que tudo, do seu porto marítimo, já agora assídua e extraordinariamente frequentado pela grande navegação transatlântica, que todos os dias desembarca e espalha na cidade enorme massa popular de turistas, resulta que, a necessidade de uma ampla e formosa via pública, em contacto imediato com os cães de embarque e desembarque e os outros melhoramentos do porto, armazéns comerciais, depósitos, etc., destinada a receber e a regularizar todo o dito movimento, é, sem dúvida, uma obra da máxima utilidade e de grande alcance prático, que se impõe.

Assim, pois, o nosso projecto compreende, em primeiro lugar, o traçado duma formosa praça na entrada da cidade e duma bela avenida marginal, com 50 metros de largo por 1:255 metros de comprimento, as quais servirão de óptimo acesso aos melhoramentos marítimos a empreender pelo Estado e pelos particulares, por nós indicados na nossa planta, em parte de acordo com o projecto que conhecemos e nos parece bastante sensato e prático, elaborado pelo ilustre sr. A. Trigo.

Tanto esta praça como avenida serão por passeios laterais e passeios centrais, guarnecidos por faixa de cantaria ou de cimento, convenientemente arborizados, alinhados, pavimentados, etc., e, entre eles, as competentes faixas de rodagem, em número de três, de perfis e larguras convenientes, abauladas, com pavimento próprio para afastamento das águas pluviais, tal como se mostra claramente nos desenhos respectivos.

Avenidas n.ºs 5, 6 e 7 (centrais) e avenida n.º 4 (de Santa Luzia)

Todo o movimento precedente, recebido e reunido nas ditas novas vias públicas, praça de entrada da cidade e avenida marginal, será prontamente e facilmente levado ao coração da cidade, pelas novas vias públicas projectadas, constituídas pelas avenidas n.ºs 5, 6 e 7 (centrais), avenida n.º 4 (de Santa Luzia), e ruas adjacentes.

Estas avenidas serão também amplas e belas vias públicas, de 30 metros de largura, com excelentes passeios e placas artisticamente alinhadas e arborizadas, com duplas faixas de rodagem, de traneis moderados, que prontamente porão em óptima

comunicação, rápida e desafrontada, a praça da República e avenidas de Norte, Leste e Oeste, etc.

Além disso, a avenida de Santa Luzia será uma das mais belas avenidas do Funchal. Com uma largura de 30 metros, estendendo-se desde a avenida marginal até próximo da Estação do ascensor ou caminho de ferro do Monte, onde terá por terminus uma ampla e bela praça ou rotunda, n.º 17, com 65 metros de diâmetro, e cruzando, entre outras vias, com a nova avenida de Leste, em cujo cruzamento formará outra excelente praça, n.º 16, com 70 metros de diâmetro, com uma larga placa central, óptima para receber um artístico monumento.

Esta avenida será de feliz construção, porque resultará do projecto de cobertura da Ribeira de Santa Luzia, actualmente dum aspecto imundo e repugnante, por conduzir a descoberto os esgotos das casas de grande parte da cidade, com grave ofensa da higiene e do decoro da população. A cobertura que projectamos será de abóbada de berço contínuo em cimento armado, sobre a qual será construída a faixa de rodagem com 12 metros de largura, e convertendo as actuais ruas marginais da Ribeira de Santa Luzia, Rua 5 d'Outubro e Rua 31 de Janeiro, em amplos passeios laterais da nova avenida, artisticamente alinhados e arborizados, e onde convirá conservar a actual arborização.

No troço que liga com a avenida marginal, projecta-se desviar a ribeira para o eixo da nova avenida de Santa Luzia, por assim convir à nova edificação, arborização, etc.

Nova Praça da República

Esta praça, que já existia, sofrerá uma importante transformação e ampliação, ficando com a largura de 30 metros por 218 metros de comprimento, dividida em amplos passeios laterais e centrais, com largas e duplas faixas de rodagem, devidamente alinhadas e arborizadas.

Além disso presta-se a receber na margem norte os edificios públicos mais preciosos e importantes, a que lhe dá direito a sua esplêndida situação no coração da cidade.

Avenidas n.ºs 2, 3 e 4 (de Oeste, de Leste e de Norte)

Do coração da cidade, entre a nova praça da República e a nova praça de Santa Luzia, n. 16, o movimento será disseminado e levado a toda a periferia, pelas novas avenidas de Oeste, de Leste e de Norte (de Santa Luzia), além das ruas adjacentes.

Estas avenidas serão, da mesma maneira, amplas e belas vias de comunicação, artisticamente alinhadas e arborizadas nos seus passeios centrais, com largas e duplas faixas de rodagem, com traineis cómodos, boa pavimentação apropriada ao trânsito de peões, cavaleiros, veículos de tracção animal e mecânica, etc.

Novo Bairro Oriental

A leste da cidade projectamos um novo bairro com arruamentos de 15 metros de largo, e atravessado pela avenida de Leste, n.º 3, que o põe em rápida e cómoda comunicação directa com o centro, parte marginal e toda a cidade. Este bairro, que cria uma área considerável de terrenos para as novas edificações, será principalmente destinado às construções económicas das classes populares, remediadas e operárias, satisfazendo assim uma necessidade bastante sensível no Funchal, qual é a de fornecer terrenos bons para edificações modestas e higiénicas, e boas condições económicas, acessíveis a estas classes trabalhadoras.

Novo Bairro Ocidental

A oeste, igualmente projectamos um formoso e rico bairro, todo de largas avenidas de 20 metros, destinado às edificações luxuosas e artísticas das classes ricas e abastadas, sendo também atravessado por uma bela avenida de 25 metros de largo por 1:200 metros de comprimento (avenida de oeste, n.º 2, já referida) que o põe também em rápida e cómoda ligação com o centro, parte marginal, e com todo o resto da cidade. Este bairro, pela sua esplêndida situação, óptimos pontos de vista e excelente ligação com toda a cidade, e de prever que venha a ter um rápido e considerável desenvolvimento de construções ricas e artísticas, no género das modernas cidades-

jardins da América, visto também a enorme procura de terrenos nestas condições, bem manifesta no Funchal, pelas classes abastadas que ali fazem estação de Inverno.

Praças e rotundas

Tanto no bairro novo oriental, como no bairro novo ocidental, e no cruzamento das grandes avenidas entre si e com os arruamentos existentes, projectamos belas praças e rotundas com número de 16, que serão excelentes pontos de vistas, óptimas para colocação de monumentos, etc.

Parques e jardins

Tanto a leste como a oeste da cidade, e junto de casa um dos novos bairros que acabamos de referir, projectamos parques ajardinados e arborizados, com belos pontos de vista, de onde se descobrirá vastos e lindos panoramas.

Serão destinados a desempenhar um papel importante e notável na vida da cidade, sob o ponto de vista da salubridade, recreio da população, conforto e recepção de turistas.

Todas as avenidas, arruamento, parques etc., que projectamos, no que respeita à forma artística e técnica de construção, serão fácil de compreender, por um exame atento dos desenhos que apresentamos, pelo que não nos alongaremos mais nesta descrição.

De resto, se o nosso projecto for posto em prática por profissionais competentes, e a Ex.^{ma} Câmara organizar uma corporação especial, composta de individualidades devidamente capacitadas, que dite e fiscalize as leis a subordinar as novas edificações e com atribuições para aprovar ou rejeitar, conforme os casos, os projectos das edificações que o público queira construir, é certo que, a cidade do Funchal sofrerá uma bela e grandiosa transformação, e ocasionara a iniciação ou o aperfeiçoamento de todos os outros melhoramentos públicos, do Estado, municipais, e particulares, os quais agora são impossíveis de realizar ou de melhorar, pelo simples facto de lhes faltar a base

principal, e indispensável, ou seja um sistema aceitável e moderno de via pública, com belas avenidas, praças e jardins públicos, aptos a receber belos monumentos, modernos e artísticos edifícios.

Assim, pois, os melhoramentos marítimos do porto, os monumentos e edifícios, as obras das águas, dos esgotos, da iluminação, da tracção eléctrica e automóvel, a edificação particular, etc., serão melhoramentos inevitáveis que terão a sua solução prática e moderna, e transformarão o Funchal, certamente, em pouco tempo, numa das mais belas e modernas cidade do mundo civilizado.

Lisboa, Maio de 1915

O Architecto

Ventura Terra”⁷⁹

⁷⁹ Memória Descritiva e Justificativa do *Plano Geral de Melhoramentos do Funchal*, de Ventura Terra, 1915. (Fonte: DRAC)

Anexo 10. *Planta dos fortes e tramos da muralha ainda existentes, de Rui Carita, 1980.*



Fig. 76: *Planta dos fortes e tramos da muralha ainda existentes, de Rui Carita, 1980.*

(Fonte: DPE/CMF, policopiado)