

Capítulo 3

O Funchal do século XXI – uma cidade voltada para o ambiente.

A cidade do Funchal cresceu e expandiu-se definitivamente para além da baía e do anfiteatro que a viu nascer. Mantendo o seu principal eixo estruturante de crescimento ao longo da costa e em direcção a Oeste, estendeu-se pela Estrada Monumental, onde a construção de hotéis e de edifícios para habitação tem vindo a aumentar e a adensar-se dia após dia.



23. Zona dos Piornais, do lado sul da Estrada Monumental. Ao fundo a Praia Formosa (1). (s. d., A.R.M.)



24. Zona do Lido, a sul da Estrada Monumental.

Por outro lado, no centro da cidade continuam gravados na sua malha urbana os vestígios da cidade do açúcar e do vinho; persistem edifícios e fortificações de outros tempos; permanecem as marcas deixadas por Fernão de Ornelas em algumas ruas e praças da cidade; o mar continua a ser presença assídua e as ribeiras continuam a percorrer os seus leitos, compartimentando a cidade em áreas que jamais serão homogêneas. Cada espaço da cidade tem a sua própria identidade, que há muito foi ditada pela história.

No entanto, ao percorrer o centro do Funchal sentimos que há uma abertura, cada vez maior, para o espaço exterior, com uma crescente preocupação com os espaços públicos e o bem-estar de todos aqueles que a utilizam. O centro da cidade tem vindo a renovar-se e a transformar-se, sobretudo ao nível da sua imagem.

Apesar da malha urbana não ter sofrido, nos últimos anos, alterações significativas o facto é que a cidade está diferente. Os vazios que com o tempo foram surgindo na cidade, quer por degradação de edifícios ou por perda de interesse e consequente abandono de espaços outrora vitais na economia do Funchal – por exemplo: engenhos, o “calhau” da cidade e o seu cais –, têm vindo a ser ocupados, de um modo geral, por equipamentos de utilização colectiva, sobretudo destinados à prática, pela colectividade, de actividades culturais, desportivas e de recreio e lazer.

Hoje vive-se mais a cidade e o seu espaço exterior. As razões são múltiplas, no entanto podemos destacar duas: por um lado, uma maior oferta de funções e, por conseguinte de escolhas, que atrai mais pessoas à cidade e, por outro, a necessidade de uma maior comunhão com a natureza e o aumento da preocupação com a saúde e o bem-estar físico e emocional, que faz com que os cidadãos procurem os diferentes espaços públicos da cidade. A Câmara Municipal do Funchal tem apostado nesta abertura da cidade ao meio, promovendo a recuperação, renovação e criação de diferentes espaços públicos. Para incentivar o seu uso, esta instituição tem vindo a realização eventos e actividades culturais, onde se podem destacar a Festa da Flor; a Festa do Livro; o Festival do Atlântico; as festas dos Santos Populares; a Festa do Vinho; as iluminações e actividades de Natal; o espectáculo pirotécnico do Fim do Ano; e, ainda, exposições e concertos musicais ao ar livre. Em consequência, nota-se uma maior aproximação da população à cidade, que aos poucos começa a utiliza-la por um período mais dilatado. Porém, e sobretudo porque

os acontecimentos sociais nem sempre acontecem, esta aproximação cidade/utente é ainda pontual e intermitente, verificando-se que o centro da cidade continua a esvaziar-se ao fim do dia, embora muito menos ao fim-de-semana.



25. O final de uma manhã de Domingo no centro do Funchal. A atracção de uns espaços – o passeio da Avenida Arriaga (1) e o Cais da Cidade (2) – e o vazio de outros – a Rua do Bispo (3).

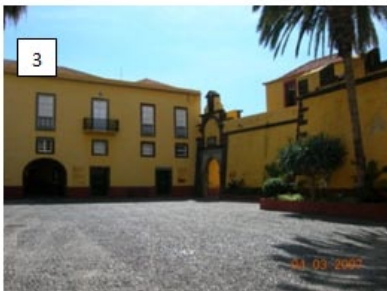
A procura de uma nova imagem para o centro do Funchal, tem conduzido à modernização da cidade. Hoje, esta é uma cidade mais competitiva e apta para receber uma maior diversidade de utilizadores.

A identidade da cidade parece-nos ter sido protegida até ao momento. Há uma preocupação visível com a preservação das “existências” e a reabilitação, conservação e divulgação do seu

património arquitectónico e cultural. Neste sentido, imóveis de interesse público, localizados em diferentes áreas da cidade, têm sido ocupados por instituições públicas e privadas ou transformados em museus e em espaços lúdicos e/ou com aproveitamento turístico.



26. O edifício da Antiga Alfândega do Funchal, onde se encontra instalada a Assembleia Legislativa Regional (1); o Solar de Dona Mécia, na Rua dos Aranhas, actual sede da Câmara do Comércio e Indústria da Madeira (ACIF)(2); a Fortaleza de Santiago, na zona de Santa Maria, hoje Museu de Arte Contemporânea (3) e o Forte de Nossa Senhora da Conceição, actualmente em obras de recuperação e de ampliação para uma futura utilização lúdica (4).



Além disso, algumas permanências tornaram-se pontos de referência na cidade, guiando naturais e estrangeiros através de uma cidade cheia de memórias.



27. Pontos de referência na cidade do Funchal: a torre do Convento de Santa Clara (1); a torre da Igreja de São Pedro (2); a baía do Funchal (3); a torre da Sé Catedral (4) a Praça do Município (5); o Palácio de São Lourenço (6); as ruas – Rua da Carreira (7); o Mercado dos Lavradores (8); a Capela e o Parque de Santa Catarina (9) e as Ribeiras – a Ribeira de João Gomes (10).



3.1 A natureza e a cidade do Funchal

Quando João Gonçalves Zarco viu a “formosa enseada” do Funchal e o seu anfiteatro compreendeu que ali seria o lugar ideal para o novo povoado. Rasgado por três ribeiras, abundava a água, e o seu porto natural era amplo e acolhedor. Assim, “entendeu o capitão Zargo em fazer uma igreja que fosse princípio e fundamento da vila do Funchal, e, por estar segura e bem assentada, a mandou ordenar à beira do mar, no cabo do vale do Funchal, ao longo da primeira ribeira deste prado (...)”³⁴⁶.

O certo é que a relação do Funchal com o mar e as suas ribeiras assume, desde o povoamento, uma enorme importância. O Funchal identifica-se com a sua frente mar e as suas zonas ribeirinhas, constituindo desde os primórdios da cidade locais por excelência da vida económica e social.

A cidade cresceu e organizou-se não só próxima ao mar e às ribeiras, bem como em função destas. Na verdade, vimos que a sua expansão ocorreu fundamentalmente ao longo da sua frente mar e serpenteando as zonas ribeirinhas. A vida desta cidade sempre esteve ligada à água que tanto a encheu de alegrias como de tristezas. Pelo mar chegaram as suas gentes, os cereais que lhes mataram a fome, os comerciantes do açúcar e do vinho, os turistas e, também, os invasores e o perigo. As ribeiras forneceram a água que lhes matou a sede e regou as culturas, mas também a água que destruiu vidas, casas e ruas.

Cidade, mar e ribeiras tornaram-se assim indissociáveis e, passados quinhentos anos, continua a não ser possível pensar no Funchal sem lhe associar o mar e as suas ribeiras. Podemos dizer que se transformaram na sua “imagem de marca”. Imagem essa que deverá ser tratada e cuidada, pois não só é sinónimo de lugar de “memórias” da sua história e dos seus habitantes como também

³⁴⁶ Frutuoso, Livro Segundo das Saudades da Terra, pág. 83.

é “elemento de referência” de muitas fotografias que diariamente percorrem o mundo pelas mãos dos turistas que visitam a Ilha.

Ao olharmos um pouco para trás, verificamos que apesar do Funchal, em determinado momento, se ter estendido em direcção às montanhas nunca “abandonou” o mar, uma vez que é lá do alto que as “vistas” sobre o oceano são mais formosas. Além disso, verificamos que, no século XVIII, até a própria arquitectura das casas procurou ir ao encontro do mar através das suas torres de “avistamentos”, “concebidas para aumentar a visão panorâmica do porto”³⁴⁷.

As suas ribeiras foram até ao século passado local de passagem de muitas pessoas que se deslocavam pela cidade a pé. Bordeadas por passeios, pontilhados de plátanos, era agradável percorrê-las, sobretudo no Verão pela frescura da sombra das suas árvores.

Entretanto, o trânsito automóvel foi aumentando e aos poucos as ruas foram alargando-se, invadindo os passeios e as margens das ribeiras. Hoje, estas ruas, com grande movimento de automóveis, constituem barreiras intransponíveis que afastam cada vez mais as pessoas das ribeiras.



28. A Ribeira de Santa Luzia – a ribeira (A), em 1927, ladeada de plátanos, com o engenho de açúcar do Hinton ou do Torreão na sua margem esquerda (1) – (fotografia retirada de um calendário de 1973); a ribeira, em 2007, ladeada por ruas sem passeios e com a chaminé do antigo engenho do Hinton, hoje integrada no Jardim de Santa Luzia (2).

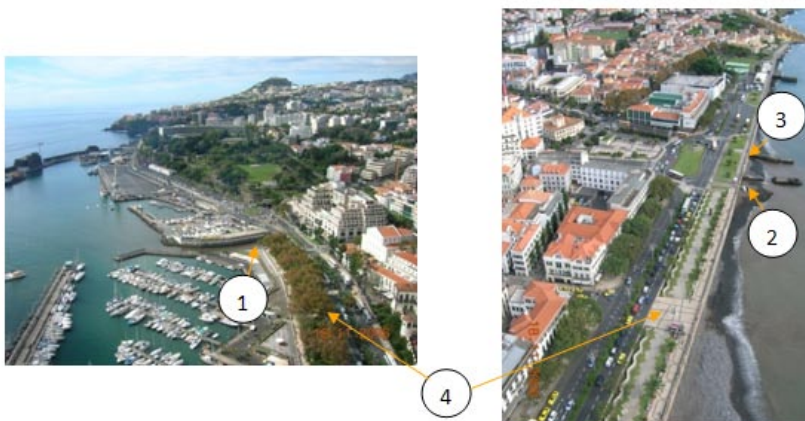
³⁴⁷ Aragão, *O Espírito do Lugar. A Cidade do Funchal.*, pág. 105.

Ventura Terra, como vimos, no projecto que apresentou em 1915 reforçava de facto a relação da cidade com o mar, mas minimizava a importância das ribeiras ao ponto de defender que estas deveriam ser tapadas. Na realidade, quando Ventura Terra se deslocou ao Funchal as ribeiras encontravam-se em muito mau estado, com grande quantidade de lixo e com animais domésticos a passear livremente pelas suas margens. Isabella de França já tinha feito referência a este problema em 1853/54. No entanto, para Ventura Terra isto constituiu um choque tão grande que o arquitecto-urbanista, achou por bem esconder aquele cenário degradante de uma cidade que tanta fama tinha.

Hoje, as ribeiras que atravessam a cidade do Funchal estão limpas e cuidadas, encontrando-se em alguns troços cobertas com buganvílias, que em determinadas épocas do ano se enchem de flores, emprestando à cidade um alegre colorido.

Com a construção da Avenida do Mar, na década de 40 do século passado, o objectivo de Ventura Terra foi em parte concretizado, a foz das três ribeiras foi tapada, e, no caso da Ribeira de São João, para além desta avenida foi, ainda, construída sobre o seu percurso final a Rotunda do Infante e o Edifício do Infante.

O certo é que diariamente passam sobre as ribeiras milhares de pessoas a pé, de automóvel e de autocarro. No caso da Avenida do Mar, as pessoas que a percorrem, fazem-no num rodopio incessante para chegar a tempo aos seus trabalhos ou para regressar a casa. No seu percurso apressado simplesmente passam sem prestar atenção ao que está à sua volta. Por outro lado, circulam também por ali aqueles que, com maior disponibilidade de tempo, aproveitam para disfrutar do um agradável passeio pela baía.



29. A Avenida do Mar - ponto de ligação entre a cidade e o mar. A foz da Ribeira de São João (1), a Poente, e a foz das ribeiras de Santa Luzia (2) e de João Gomes (3), a Nascente. Passeio ao longo da avenida (4).

Esta avenida marginal dispõe, em todo o seu comprimento, de um amplo passeio ajardinado, com esculturas, um mobiliário urbano contemporâneo e pequenos cafés. Deste passeio, o peão pode contemplar o mar, o porto, a cidade e a montanha. Contudo, este ambiente, que só de imaginar transmite paz, é constantemente invadido pelo ruído e pela poluição provocada pela circulação de veículos. Deste modo, o rumor do mar como o cheiro a maresia ficam ocultos, destituindo assim a cidade destes elementos sensoriais tão particulares.

Além disso, entre o passeio Leste da avenida e o mar existe um muro, relativamente alto e largo, que mantém o transeunte afastado da praia, do “calhau” e, conseqüentemente, do contacto com o mar.



30. O passeio da Avenida do Mar – o muro de “protecção” constitui uma barreira visual (1); a rua e uma das muitas esculturas existentes na Avenida (2); o passeio junto à Marina do Funchal (3).

Um transeunte mais curioso, ao debruçar-se sobre o muro, para além de uma praia de calhaus rolados encontra, ainda, a foz das ribeiras de Santa Luzia e de João Gomes. A surpresa é, infelizmente, desagradável. A foz das ribeiras parecem abandonadas, com paredões derrubados ou em ruína. É certo que a força do mar é enorme, sobretudo no Inverno quando as ondas galgam a costa, contudo, estamos convictos de que hoje a engenharia dispõe de soluções que, simultaneamente, podem exercer uma função de protecção e de conforto para os utilizadores das áreas costeiras.



31. Depois do muro a surpresa: a decadência da foz das ribeiras de João Gomes (1) e de Santa Luzia (2).

Contudo, a marginal da cidade do Funchal é sem dúvida um local emblemático que atrai madeirenses e estrangeiros. O mar é por si só um elemento atractivo³⁴⁸ e a avenida é o seu grande balcão.

³⁴⁸ Paradoxalmente, nesta ilha, o mar começa a correr o risco de se tornar num bem escasso devido à intensa edificação na orla costeira, sobretudo na zona Este

Hoje, um pouco por toda a Europa pode-se constatar que há uma crescente preocupação em “devolver” às cidades e à sua população a natureza e, sobretudo, as frentes de água marítimas e fluviais às cidades.

Aker Brygge, na cidade de Oslo (Noruega), constitui um dos muitos exemplos de antigas áreas portuárias – neste caso um antigo estaleiro – que têm vindo a ser reabilitadas e transformadas em aprazíveis lugares de serviços, comércio, habitação, convívio e lazer.



32. Oslo, Aker Brigge – a área do antigo estaleiro Akers Mekaniske Verksted foi reabilitada e transformada num novo espaço da cidade, com um sistema de espaços públicos adequados às novas necessidades e usos e, ainda, com a recuperação de estruturas edificadas existentes e edificação de novos edifícios para diferentes usos.

Inúmeras cidades têm vindo a transformar áreas portuárias em espaços privilegiados. Contudo, é importante salientar que, no caso da cidade do Funchal, essa intervenção urbanística deverá ser feita no sentido da continuidade da cidade existente, apostando na criação de áreas multifuncionais onde o espaço público deverá ser valorizado como elemento unificador.

Camillo Sitte já referia, em 1889, a importância da água e do “verde” na cidade. Este alertou para o facto de os nossos antepassados terem sido “homens de florestas” e que os cidadãos,

da cidade, ao longo da Estrada Monumental, onde o horizonte se vem transformando de dia para dia numa autêntica “parede de betão”.

por viverem em edifícios de apartamentos, encontravam-se afastados da natureza, daí a irresistível atracção que sentiam por ela, “sempre seduzidos pelas áreas verdes, um verdadeiro refúgio contra o moinho de poeiras deste oceano de moradias”³⁴⁹. Acrescenta, ainda, que há outro elemento da natureza que o “construtor urbano não pode dispensar, caso queira conferir vivacidade à sua imagem urbana” – a água³⁵⁰.

Os argumentos de Sitte encontram ainda eco nos dias de hoje. Cada vez mais, o homem da cidade vive em pequenos apartamentos e passa horas encerrado em escritórios. Nos seus tempos livres ele procura a rua, os jardins, o mar e os rios.

O centro da cidade do Funchal com a sua extensa faixa costeira, as suas ribeiras e o “verde” dos jardins e das árvores que ladeiam as ruas, reúne uma série de “ingredientes” fundamentais para uma maior convivência dos seus utilizadores com a natureza. Se a toda esta natureza se juntar o importante espaço de memórias e de referências da sua malha urbana, o Funchal ficará então, não só mais genuíno, como também possuidor de uma imagem única.

A natureza e as memórias criadas pelo homem constituem assim os dois aspectos fundamentais para a singular imagem desta cidade, decidida não só a melhorar a qualidade de vida dos seus habitantes e de todos os que a visitam, como também a oferecer-lhes momentos de cultura, lazer e convívio diversificados. Nesta perspectiva, é importante não só devolver o mar e as ribeiras à cidade, enquanto espaços de natureza, como também redescobrir e renovar os diferentes espaços da cidade – públicos, de memória, comerciais e culturais –, criando “percursos”³⁵¹ que dêem à cidade um “sentido de continuidade”, para que os seus habitantes e

³⁴⁹ Sitte, A construção das cidades segundo seus princípios artísticos, pág.165.

³⁵⁰ Idem, *op. cit.*, pág. 166.

³⁵¹ Entendidos como canais que unificam os diferentes espaços públicos da cidade, dando-lhes continuidade.

visitantes possam usufruir na sua plenitude desta pequena “grande cidade”, enquanto espaço económico, social, cultural e de lazer.



33. O verde e as memórias da cidade: o Palácio de São Lourenço (1); o Jardim Municipal (2); a Fortaleza do Pico (3); o Convento de Santa Clara (4); a Avenida Gonçalves Zarco (5) e a Praça da Restauração (6).

Contudo, antes, é necessário compreender e repensar o modo como estes elementos se organizam, interligam e interagem, saber como são apreendidos, sentidos e utilizados pelas pessoas e, posteriormente, encontrar a melhor solução para que cada um desses elementos e o seu conjunto ganhem um sentido de pertença para cada indivíduo.

É uma tarefa enorme e difícil, no entanto acreditamos ser possível e que irá contribuir para a renovação da imagem do Funchal, tornando esta cidade mais atractiva e acolhedora para todos.

3.2 Os desafios

Um pouco por todo o Mundo, tem vindo a ser dada uma crescente importância à requalificação e revitalização do centro das cidades.

Na realidade, os centros das cidades, sobretudo nas décadas de 70 e 80 do século XX, sofreram um declínio, motivado, em parte, por uma série de factores, de onde se destacam o fenómeno de terciarização; o congestionamento automóvel; a perda de acessibilidade ao centro; o elevado custo do solo urbano e o consequente desenvolvimento residencial na periferia; a perda de atractividade do centro com a consequente deslocação dos locais de lazer e de recreio para zonas menos centrais e, ainda, a degradação do tecido urbano e a diminuição da segurança urbana.

O Funchal não foi excepção. Como vimos, o centro desta cidade no início da década de 90, do século passado, aquando da preparação do actual Plano Director Municipal do Funchal, apresentava como principais debilidades deficiências a nível da acessibilidade; excessiva concentração de funções económicas e administrativas; excesso de tráfego, congestionamento e falta de estacionamento; e o abandono da função habitacional. Na verdade, a crescente terciarização do centro da cidade e a diminuição da função habitacional no mesmo começava a traduzir-se na desertificação do centro ao fim da tarde e ao fim-de-semana.

Constata-se, no entanto, que o esforço realizado no sentido de solucionar estas e outras debilidades tem sido, por parte da administração local, enorme e visível. Das muitas acções e intervenções que foram realizadas podemos destacar a criação de novas acessibilidades, como por exemplo a Via à Cota 40; a prioridade dada à mobilidade pedonal no centro do Funchal, com o encerramento de várias ruas ao trânsito automóvel e a criação de parques de estacionamento em zonas estratégicas da cidade; a

renovação de diferentes espaços públicos e habitacionais; a preservação, renovação e criação de espaços verdes e de praças; e a recuperação da frente mar, através do “arranjo urbanístico” da Avenida do Mar. No âmbito do urbanismo comercial foi, ainda, implantado o Programa URBCOM - da Sé e de São Pedro – através do qual foi feita uma requalificação dos estabelecimentos comerciais e de áreas do domínio público, destacando-se a pavimentação, iluminação e colocação de mobiliário urbano.

Actualmente, foi dado início à preparação de um projecto para a reconversão do porto do Funchal e do espaço público e infra-estruturas anexas da Marginal Poente do Funchal. Enquanto para o molhe Sul do porto está previsto a criação de uma gare para embarque e desembarque de passageiros – a Gare Marítima Internacional do Porto do Funchal –, no Cais 6, antigo Cais de Contentores, e nas áreas que lhe estão anexas – Varadouro e heliporto – será dada continuidade ao espaço público da Avenida do Mar e à construção de um edifício de Estacionamento semi-enterrado, com lojas e escritórios nos pisos superiores.³⁵²

³⁵² C.M.F. Estacionamento Urbano. Retirado em 12 de Junho de 2007 da World Wide Web: www.cm-funchal.pt



34. A zona portuária do Funchal – molhe Sul (1); Cais 6, antigo Cais de Contentores (2); Varadouro e instalações náuticas do Clube Naval do Funchal e do Centro de Treino Mar (3); heliporto (4).

Encontram-se, também, em fase de preparação os Planos de Pormenor do Castanheiro e do Carmo, dois quarteirões com um elevado número de edifícios degradados, que a Câmara Municipal do Funchal pretende renovar criando no seu interior espaços públicos de circulação e de descanso.³⁵³

No entanto, julgamos haver ainda muito a fazer sobretudo no que se refere à “atração espontânea” do cidadão, da população vizinha e dos seus visitantes ao centro da cidade e aos seus diferentes lugares. Não é suficiente criar as infra-estruturas, os equipamentos e os espaços, é tanto ou mais importante torná-los atractivos, seguros e “vividos”, ainda mais quando se fala de espaços públicos.

³⁵³ Idem.

É importante ter sempre presente que a cidade não é só a estrutura urbana é também todo um conjunto de indivíduos, com necessidades específicas e diferenciadas, que nela habitam, trabalham e passeiam, ou seja, que a utilizam diariamente. Uma cidade vazia de pessoas, que não é vivida, é apenas um “esqueleto” destinado ao abandono e à desintegração.

Camillo Sitte alerta-nos para o problema dos espaços públicos vazios, salientando que este advém da excessiva preocupação em regularizar o espaço urbano, o que conduz não só à destruição de “pedaços de memórias” da cidade³⁵⁴, como também à criação de praças excessivamente rectas, com “uma árvore, um chafariz ou uma estátua” colocado no seu “centro milimétrico”³⁵⁵, o que faz naturalmente afastar as pessoas porque as deixam expostas e desconfortáveis.

³⁵⁴ É interessante ver o que nos escreve Sitte a este respeito: “*Em nenhum projeto urbano podemos identificar, hoje, o princípio de se poupar cada velha árvore remanescente ainda capaz de sobreviver, como uma venerável estátua da história ou da arte. Não se demonstra a intenção de acolhê-la no recanto tranquilo de uma praça com arredores adequados, seja através de desvios e curvas no traçado de uma rua ou mesmo criando-lhe uma pracinha particular, tudo em benefício dessa única árvore imponente – em vez disso, tudo é destruído de modo impiedoso. Na regularizações urbanas modernas podemos encontrar diversos exemplos em que antigas fontes rodeadas por formosos grupos de árvores, assim como antigos jardins particulares de valor inestimável, fortificações cobertas por folhagens abundantes, velhos portões de burgos ou capelas cujos arredores formavam belos conjuntos pinturescos com agradáveis recantos à sombra de árvores e arbustos tombaram sacrificados pelo primeiro golpe da régua do geômetro moderno, com o seu monótono traçado retilíneo de ruas de largura uniforme. Todos estes exemplos apresentam perdas irre recuperáveis, pois não podemos criar artificialmente o frescor das formas espontâneas de um crescimento natural e gradativo. Contra isso há apenas uma regra: a garantia de prioridade na conservação destas velhas heranças, que devem ser incorporadas com harmonia à imagem urbana.*” (Sitte, op. cit., pág. 171)

³⁵⁵ Idem, op. cit., pág. 172.

No entanto, hoje, acrescenta-se uma outra preocupação que é a da segurança. Sabemos que a cidade proporciona, de um modo geral, segurança aos seus utilizadores, através do controlo, voluntário ou não, exercido pelas forças da ordem pública e pelos próprios cidadãos. Na verdade, o facto de cada indivíduo estar consciente de ser alvo de um controlo ou vigilância³⁵⁶ exercida por todos aqueles que, de diferentes maneiras, se encontram à sua volta, conduz não só ao cumprimento de regras de comportamento social, como também à prevenção de situações de risco.

Neste sentido, os espaços exteriores e públicos da cidade serão tanto mais procurados quanto maior for a vigilância social exercida sobre eles e, conseqüentemente, maior for a segurança que eles proporcionem a cada indivíduo.

Associado à vigilância está naturalmente a questão da iluminação que, segundo Jacobs, “amplia cada par de olhos”, ou seja, “faz com que os olhos valham mais porque o seu alcance é maior”³⁵⁷. Contudo, esta autora salienta que a iluminação só é útil se existirem “olhos atentos” para que a vigilância seja efectiva, daí a necessidade de os espaços públicos serem frequentados e utilizados.

Importa, ainda, ter presente a questão da continuidade na cidade. Para haver continuidade é necessário existir “legibilidade”³⁵⁸, diversidade de funções e complementaridade.

³⁵⁶ Como vimos no capítulo I, para Jane Jacobs o controlo ou vigilância social, resulta da multiplicidade de contactos sociais que diariamente ocorrem nas ruas da cidade, através dos quais há uma vigilância, individual e colectiva, sobre as actividades e comportamentos dos diferentes intervenientes na vida urbana. (Jane Jacobs, Morte e vida de grandes cidades)

³⁵⁷ J. Jacobs, *op. cit.*, pág. 43.

³⁵⁸ Entendida como a “facilidade com a qual as partes podem ser reconhecidas e organizadas numa estrutura coerente” (Lynch, A imagem da cidade, pág. 13)

Em relação à “legibilidade”, Lynch lembra que “a nossa percepção da cidade não é íntegra, mas sim bastante parcial, fragmentária, envolvida noutras referências”³⁵⁹, daí a importância de uma leitura acessível da cidade para que cada indivíduo possa ter uma imagem clara da mesma, a fim de poder orientar-se e deslocar-se facilmente. A facilidade de percepção do meio ambiente e a imagem mental que retemos desse meio, tem uma “grande relevância prática e emocional no indivíduo”³⁶⁰, pois não só permite uma melhor orientação e deslocação, como também proporciona confiança e segurança.

A legibilidade deverá, assim, facilitar uma mobilidade intencional/espontânea, levando os indivíduos a percorrer diferentes ruas da cidade sem se perder. Importa ainda salientar que Lynch defende que as ruas, enquanto “rede de linhas habituais ou potenciais de deslocação através do complexo urbano”, constituem os meios mais significativos para organizar o todo³⁶¹.

Nesta perspectiva, não só as ruas como todos os outros espaços públicos, interligados muitas vezes por uma rede de “percursos ocultos”³⁶², podem ser considerados elementos estruturantes da cidade. Cada espaço público, com as suas características e funções, vai interligar-se a outro ou outros espaços, relacionando e unindo as diferentes funções que exercem, dando um “sentido de conjunto” que irá garantir a continuidade na cidade.

O espaço público é por natureza um lugar de circulação, de encontro, de troca, de lazer e de memória. Teremos então percursos, formados por diferentes espaços públicos, onde as

³⁵⁹ Idem, *op. cit.*, pág. 12.

³⁶⁰ Idem, *op. cit.*, pág. 14.

³⁶¹ Idem, *op. cit.*, pág. 108.

³⁶² “Percurso oculto” – entendido como o trajecto que a estrutura urbana criou de um modo espontâneo e que as pessoas o percorrem de uma forma intuitiva.

peessoas passam por ruas que podem se transformar num largo ou numa praça, com uma esplanada e uma fonte, que depois vai desembocar a outra rua com edifícios públicos, museus e espaços comerciais, ou que vai contornar um monumento e passar junto a uma ribeira, indo terminar numa pequena praça com uma velha árvore e um fontanário; dali pode sair uma outra rua, que continua pela cidade atravessando esplanadas, restaurantes, parques ou miradouros, conduzindo-nos de seguida a uma calçada estreita e íngreme ou a uma longa escadaria que termina junto ao mar ou junto a um forte. Pelo caminho encontramos pessoas, conhecidas ou não; observamos atitudes; (re)descobrimos lugares; entramos em lojas, numa igreja ou num museu; vemos crianças a brincar no parque; deparamo-nos com pedintes; ouvimos vários idiomas; sentimos o aroma da comida que sai pela janela de uma casa; paramos para petiscar e observar o barco que entra no porto; passamos pelo nosso antigo liceu e, a caminho de casa, pelo mercado. A cidade fica assim ligada, conduzindo o indivíduo por espaços distintos que se interligam e complementam.

Cada um destes espaços públicos, com funções, forma, dimensão, arquitectura e valor patrimonial distintos, que resultaram de “pedaços” de memórias da cidade e/ou de novos espaços criados por intervenções recentes na urbe, devem constituir referências na cidade, com identidade própria, que contribuem para enriquecer e dar vida à própria cidade.

Mas o dinamismo da cidade depende ainda da acessibilidade e da mobilidade que esta proporciona. Estes dois factores condicionam a utilização dos diferentes espaços urbanos.

Na realidade, é importante ter presente que a cidade é o local por excelência de uma variedade de “ofertas” e de “escolhas”, sendo “impossível” aproveitar-se dessa multiplicidade sem ter

condições de se movimentar com facilidade”³⁶³. Jacobs, salienta que essa mesma multiplicidade só existe devido à possibilidade de “usos combinados”³⁶⁴, acrescentando que a troca de ideias, serviços e bens, exige comunicações e transportes eficientes.

Por outro lado, Jacobs chama a atenção para o facto da multiplicidade de “escolhas” e “ofertas” depender ainda de uma “grande concentração de pessoas, de uma combinação intrincada de usos e de um entrelaçamento complexo de caminhos”³⁶⁵.

Concentração de pessoas, combinação de usos e caminhos, sugerem mobilidade e, por conseguinte, a necessidade de um modo de deslocação – a pé ou de automóvel.

Na verdade, o transporte motorizado de pessoas e mercadorias constitui uma função urbana básica que não pode ser descorada. No entanto, o movimento automóvel tem vindo a tornar-se insustentável nas cidades, gerando problemas de congestionamento e de excesso de tráfego, com repercussões negativas a nível da funcionalidade do espaço público.

Em consequência, a convivência entre o tráfego automóvel e o pedonal tem vindo a deteriorar-se, havendo uma crescente invasão do automóvel no espaço destinado aos peões, o que cria obstáculos e dificulta a mobilidade das pessoas.

Torna-se, assim, imperativo diminuir o número de veículos que circulam na cidade e definir espaços para circulação automóvel e pedonal. As soluções parecem ser inúmeras, no entanto, pelas leituras que fizemos de diferentes autores, nenhuma parece ser a ideal. Cada cidade é um caso e tem necessariamente que ser vista no seu todo, ou seja, como um conjunto interligado, ininterrupto, para que não sejam criadas barreiras e, conseqüentemente, rupturas.

³⁶³ Jacobs, *op. cit.*, pág. 379.

³⁶⁴ *Ibidem.*

³⁶⁵ *Ibidem.*

Contudo, é necessário ter em atenção algumas questões relacionadas com a diminuição do trânsito automóvel e a criação de ruas pedonais. Como referimos anteriormente, a circulação de veículos é uma forma de promover a segurança/vigilância nos espaços públicos urbanos. Além disso, o senso comum diz-nos que as pessoas preferem ir às ruas onde há trânsito de veículos, porque a deslocação de carro é mais cómoda. Por outro lado, sabemos que a criação de espaços exclusivamente dedicados à circulação pedestre contribui para uma maior liberdade de circulação das pessoas mas que, ao mesmo tempo, cria problemas ao nível da distribuição de mercadorias ou de recolha de lixo às empresas localizadas nessas áreas.

Jane Jacobs³⁶⁶ a este respeito é clara, afirmando que duvida "que as vantagens da completa separação sejam muito grandes, em qualquer circunstância". Salientando que a experiência tem mostrado que, no caso de ruas exclusivamente pedestres, as pessoas "não andam pelo meio, como se fossem enfim donas da rua", mas sim pelos lados onde podem observar as vitrinas, os prédios e as outras pessoas. O uso da totalidade da rua inteiramente pedestre só acontece quando há um número elevado de pessoas a circular ou durante eventos, como festas e exposições. Esta autora acredita que "a maior virtude das ruas de pedestres não é a de não circularem veículos, mas sim a de não serem sufocadas e dominadas por uma inundação de carros e serem mais fáceis de atravessar"³⁶⁷.

É importante ter presente que independentemente da solução a adoptar é necessário haver primeiro uma consciencialização da realidade existente. Jane Jacobs salienta que não se pode decidir pela circulação pedestre sem antes ponderar sobre a diversidade, a vitalidade e a concentração de usos urbanos, concluindo que "na

³⁶⁶ Jacobs, *op. cit.*, pág. 386 e 387.

³⁶⁷ Idem, *op. cit.*, pág. 387 e 388.

ausência da diversidade urbana, as pessoas (...) provavelmente se saem melhor com um carro do que a pé”³⁶⁸. Mas a autora continua, advertindo que “a dependência excessiva dos automóveis particulares e a concentração urbana de usos são incompatíveis”³⁶⁹.

Em definitivo, a resolução do problema passa necessariamente pela redução do número de carros na cidade, até porque não podemos continuar a esventrar os centros urbanos, para alargar e rectificar as suas ruas ou para criar espaços de estacionamento. Além disso, se a cidade deixar de ser atractiva deixa de ser “usada” e tudo o que fica são espaços vazios que inevitavelmente se vão transformar em espaços inseguros e degradados.

É ainda importante ter presente que a cidade deverá ser um local de inclusão e de coesão social. A este nível, os espaços públicos podem ter um papel fundamental enquanto locais de atracção e de convergência de pessoas e grupos com necessidades específicas e diferenciadas. Para isso basta que sejam polivalentes e multifuncionais, e que tenham uma utilização diversificada, para que possam atrair pessoas em diferentes horas do dia e ao longo de todo o ano.

Em suma, é fundamental que a cidade seja “criativa”, com uma dinâmica própria voltada para a tecnologia, a tolerância e o talento. A cidade deverá ser um lugar privilegiado do conhecimento, um lugar que suscite e promova a discussão, um lugar de encontro. Para isso é necessário dar à cidade flexibilidade a fim de permitir a descoberta do espaço pelas pessoas e, por fim, as suas escolhas. Só assim ela se poderá tornar viva e vivenciada.

O desafio é então tornar a cidade do Funchal mais flexível, atractiva e vivida. Para isso é necessário valorizar e reforçar a

³⁶⁸ Idem, *op. cit.*, pág. 388.

³⁶⁹ Idem, *op. cit.*, pág. 388 e 389.

identidade da cidade e continuar a qualificar a sua imagem. É, ainda, importante não esquecer o “sítio”, a história, a funcionalidade, a segurança, a estética, o conjunto onde as partes se integram, os destinatários e os seus interesses, a colectividade, a atenuação de deficiências e os investimentos complementares essenciais à prestação das funções pré-existentes ou definidas para cada espaço.

É necessário dar atenção à continuidade dos percursos, à qualidade do ambiente e à diversidade e polivalência de espaços.

3.3 Uma cidade para o futuro

Identificados os desafios que se colocam à cidade do Funchal importa agir no sentido de ultrapassar as debilidades e de atingir objectivos.

Feita a análise da morfologia urbana da cidade e após muitas horas a percorrer e a observar os seus espaços e utilizadores, torna-se evidente que:

- toda a frente mar e a foz de cada uma das diferentes das ribeiras tem de ser restituída à cidade e a todos aqueles que a utilizam. Estes elementos de água, naturais, deverão fazer parte de um espaço multifuncional que valorize e revitalize toda a frente da baía do Funchal, desde o Forte de São Tiago até ao Porto do Funchal;
- os “percursos” com continuidade na cidade ainda são escassos. É necessário diversificar as funções dos diferentes espaços da cidade, sobretudo dos espaços públicos, para que os “percursos” diárias de rotina da população cidadina incluam cada vez mais um maior número de lugares dentro da cidade. É, ainda, importante eliminar os “vazios” que foram criados e que constituem “barreiras

invisíveis” à passagem das pessoas. Os “percursos de continuidade” deverão, ainda, incluir e ligar os espaços de cultura e de história (ver Mapa nº 14) que se encontram dispersos um pouco por todo o centro do Funchal;

- o centro da cidade continua a ficar deserto, especialmente, ao fim do dia. A diversificação de usos dos espaços públicos irá permitir que os mesmos possam ser utilizados por pessoas ou grupos heterogéneos de pessoas, em diferentes horas do dia e ao longo da semana e do ano;
- é urgente reduzir o tráfego automóvel que diariamente se dirige ao centro da cidade. Esta redução passa inevitavelmente pelo incentivo à utilização dos transportes públicos e pela diversificação dos mesmos. No entanto, é necessário criar “linhas” de passagem que atravessem a parte central do centro do Funchal, para que determinados grupos da população (por exemplo: idosos, deficientes, pessoas com problemas de saúde, crianças) possam ter o acesso ao centro facilitado.

A frente mar

A baía e o porto do Funchal, com a sua localização privilegiada aos pés da cidade deverão constituir uma prioridade para a renovação da imagem da cidade do Funchal. A combinação diversificada de funções urbanas e a valorização dos espaços naturais existentes ao longo de toda esta área deverão constituir os aspectos fundamentais para a renovação da frente mar.

Como podemos observar no Mapa nº 15, a frente mar do Funchal estende-se desde o Porto, a Oeste, até ao Forte de São Tiago (7), a Este, apresentando duas áreas distintas – a primeira, fundamentalmente, ligada às actividades portuárias, é cruzada pela Avenida Sá Carneiro (2), que é limitada a Norte pela arriba onde

está localizado o Parque de Santa Catarina (13) e o Casino Parque Hotel; a segunda, mais central, funciona como espaço de lazer e lugar de chegada e de saída da cidade, sendo atravessada longitudinalmente pela Avenida do Mar (1).

Ao longo desta área, heterogénea, deverá ser criada uma nova estrutura de utilização e de continuidade da cidade, privilegiando a criação de espaços públicos e valorizando os elementos de água naturais existentes – o mar e a foz das ribeiras.

Deste modo, o espaço público e a água terão um papel unificador das várias partes, devendo ser favorecido, intencionalmente, o acesso pedonal a toda a área. Deverá, também, caber ao espaço público o papel de agente de ligação entre o mar e a cidade existente, para que não ocorram processos de segregação espacial e, ainda, para permitir que a acção de renovação estenda a sua influência às diferentes áreas da cidade, através de “percursos de continuidade” quer ao longo das ribeiras quer através das ruas que saem da Avenida do Mar em direcção a Norte. De esta maneira serão mantidos e valorizados os principais eixos estruturantes da cidade.

Assim, toda a frente mar deverá sofrer um processo de reabilitação e de renovação urbana a fim de ser dada uma continuidade a este espaço da cidade, seguindo o eixo de expansão da urbe para Oeste, em harmonia com o mar.

É importante aqui lembrar que a expansão da cidade do Funchal para Poente, a partir da margem direita da Ribeira de São João se fez através dos “terrenos das Angústias” e, por conseguinte, a um plano muito acima do nível do mar. Tendo chegado agora o momento da cidade ocupar e continuar o seu percurso de expansão a uma cota mais baixa, junto ao mar, ao longo da zona portuária.

Na realidade, a recente desafecção do porto do Funchal às actividades mais “pesadas” e consumidoras de espaço, libertou uma

área de 18 660 m², correspondente ao Cais de Contentores (fig. 35, nº 3), a qual poderá ser ampliada com a integração do Varadouro e dos antigos silos de cereais (fig. 35, nº 5 e 2, respectivamente), perfazendo, aproximadamente, um total de 65 924 m². Toda esta área, com uma localização privilegiada na cidade e constituindo uma das “portas de entrada” do Funchal, deverá ser alvo de todo um processo de reconversão urbana.



35. Zona portuária do Funchal – Rua Carvalho Araújo (1); silos de cereais (2); Cais de Contentores (3); Rotunda Sá Carneiro (4); Varadouro (5) e Marina do Funchal (6).

O objectivo não deverá ser o de criar uma nova centralidade, mas antes o de criar uma nova imagem urbana, mais contemporânea e dinâmica, da cidade. Assim, deverão ser construídos nesta área da frente mar edifícios, com uma arquitectura contemporânea, que incluam espaços de serviços e comércio, de cultura e de lazer. Deverá ser dada preferência a escritórios, serviços da administração regional (que já existem na área), a habitação, lojas para venda de equipamentos náuticos, galerias e atelier de arte, restaurantes, bares e discoteca (também já existentes neste local) e, possivelmente a um espaço dedicado à biologia marinha. Deverá, ainda, haver nesta área uma separação vertical da circulação de automóveis e de peões, com o trânsito

automóvel a ser feito num nível inferior, através de um túnel que ligue a Rua Carvalho Araújo ao túnel da Rotunda Sá Carneiro (fig. 35, nº 1 e 4), com acesso directo a parques de estacionamento. Deste modo, todo o nível superior, da rua, poderá ser utilizado exclusivamente por peões, sendo a mobilidade feita através de áreas de circulação cobertas e descobertas.

A actual Marina do Funchal (fig. 35, nº 6) deverá também ser alvo de um estudo atento a fim de incluir um espaço destinado às escolas de desportos náuticos para os mais jovens, nomeadamente do Clube Naval do Funchal e do Centro de Treino Mar actualmente a funcionar na área do Varadouro (fig. 35, nº 5).

A contemporaneidade desta área deverá estender-se para Este, até ao Forte de São Tiago, através de espaços públicos multifuncionais.



36. A frente mar da Avenida do Mar – Avenida do Mar (1); Cais do Funchal (2); foz da Ribeira de Santa Luzia (3); foz da Ribeira de João Gomes (4); Praia de São Tiago (5); Forte de São Tiago (6).

Assim, na restante frente mar da cidade, para além dos espaços públicos, deverá ser privilegiada uma circulação exclusivamente pedonal, uma vez que existe uma série de parques de estacionamento, públicos e privados, no espaço contíguo à Avenida do Mar (fig. 36, nº 1) – Parque do Centro do Infante (350

lugares), Parque de São Lourenço (61 lugares), Auto-Silo do Almirante Reis (600 lugares), Auto-Silo São Tiago (292 lugares)³⁷⁰ (ver Mapa nº 15 – Parques de estacionamento).

Retirando o trânsito automóvel da frente mar, quebra-se uma barreira visual e sonora, verifica-se uma melhoria da qualidade do ar, e a cidade torna-se mais sensorial, podendo as pessoas disfrutar do som do mar e das pedras a rolar na praia; do cheiro da maresia, das flores e das castanhas assadas no Outono e, ainda, da cor da água, da vegetação e das flores.

Em diferentes pontos da actual Avenida do Mar deverão ser construídos parques infantis destinados a crianças de diversas faixas etárias e, ainda, espaços específicos para a prática de desportos urbanos, nomeadamente skate; patins em linha e BMX (Bicycle Motocross).



37. Desportos urbanos - skate (1); patins em linha (2); BMX (3). (Imagens retiradas do Google – www.google.com)

Ao longo de toda a extensão da frente mar até ao porto, deverá existir uma ciclovia, onde indivíduos de todas as faixas etárias possam andar de bicicleta e, também, um passeio para jogging e/ou caminhadas, actividades desportivas que começam a reunir um número cada vez maior de adeptos na Ilha.

³⁷⁰ C.M.F. Estacionamento Urbano. Retirado em 12 de Junho de 2007 da World Wide Web: www.cm-funchal.pt



38. Caminhar e andar de bicicleta são duas actividades desportivas que madeirenses, de diferentes faixas etárias, têm vindo a adoptar nos últimos tempos.

É, ainda, fundamental que a foz das ribeiras de Santa Luzia e de João Gomes sejam destapadas, dando lugar a uma área de descanso, relaxante, com espelhos de água e árvores.

Todo este extenso espaço público ficará limitado, a Norte, pelos diferentes edifícios, públicos e privados (fig.39), ali existentes, nomeadamente centros comerciais; o Palácio de São Lourenço; restaurantes; serviços da TAP; instituições bancárias; Assembleia Legislativa Regional; Guarda Nacional Republicana; a Capitania; a Empresa de Electricidade da Madeira; o Museu Casa da Luz; a estação do teleférico para o Monte; o Hotel Porto Santa Maria e o Forte de São Tiago – os quais atraem um número significativo de pessoas a este local, acabando também eles próprios por serem valorizados por esta nova forma de utilização do espaço.



39. Comércio e serviços existentes na frente mar da Avenida do Mar – centros comerciais (1); Teatro Municipal Baltazar Dias (2); Palácio de São Lourenço (3); restaurantes, instituições bancárias, serviços da TAP (4); Assembleia Legislativa Regional (5); Guarda Nacional Republicana (6); Capitania (7); Empresa de Electricidade da Madeira (8); Museu Casa da Luz (9); estação do teleférico para o Monte (10); Hotel Porto Santa Maria (11).

A ligação da frente mar à restante cidade, como se pode observar no Mapa nº 15, será feita através do Parque de Santa Catarina (13) que estabelecerá a ligação, a Oeste, deste espaço à Avenida do Infante; e de uma série de ruas e avenidas – Rua Conselheiro José Silvestre Ribeiro (14), Avenida Zarco (15) e Rua Dr. António José de Almeida (16) – que conduzem as pessoas para diferentes pontos da cidade. As ribeiras de Santa Luzia e de João Gomes constituem importantes corredores de trânsito automóvel que ligarão esta área directamente a outros locais da cidade.

Percursos de continuidade na cidade

O centro do Funchal apresenta ainda alguma descontinuidade nos seus percursos. Verificamos que existem espaços na cidade, que constituem “barreiras invisíveis” à circulação de pessoas.

Na maior parte das vezes são ruas centrais, paralelas ou perpendiculares a outras muito movimentadas, com tendência para a monofuncionalidade. Contudo, esta falta de variedade de funções não justifica por si só esta situação, verificando-se que muitas vezes o problema é agravado por uma fraca confluência de trajectos e pelo aspecto degradado dos edifícios. O facto de algumas destas ruas serem espaços exclusivamente pedonais veio contribuir ainda mais para a sua desertificação a partir do fim do dia e ao fim-de-semana.



40. Ruas que se desertificam ao fim da tarde e ao fim-de-semana: a Travessa do Forno, transversal à Rua 5 de Outubro e à Rua dos Ferreiros (1); pormenor do estado de alguns edifícios da Travessa do Forno (2); Rua do Bispo, transversal à Rua dos Ferreiros e à Rua de João Távira (3) e a Rua do Sabão, transversal à Rua dos Ferreiros e à Rua da Alfândega (4).

Algumas praças e jardins constituem outros pontos de descontinuidade na cidade. Nestes casos, verifica-se que a forma e a localização do espaço constituem fortes factores de repulsão.

Por exemplo, a Praça da Autonomia é um local por norma pouco frequentado, enquanto que a pequena Praça do Pelourinho, que lhe está anexa, quase escondida, tem um café que atrai muitas pessoas. Camillo Sitte explica muito bem esta situação – excessiva regularização da praça, com muita exposição de quem a utiliza e consequente falta de conforto. Na realidade, enquanto a primeira encontra-se construída a um nível superior à rua, com linhas recta e um chafariz no centro, estando rodeada em três frentes por ruas movimentadas, a segunda está localizada a um nível mais baixo, com algumas árvores e o Pelourinho a um canto.

O Jardim Almirante Reis, com uma área de 13000 m², constitui outro exemplo de descontinuidade. Na realidade, apesar de confinar no seu extremo Este com o Hotel Porto Santa Maria e a Oeste com a estação do teleférico para o Monte, não possui a atracção que inicialmente se poderia esperar. As suas plataformas ondulantes, relvadas, cortadas por percursos pedonais não atraem um grande número de pessoas, uma vez que os passadiços ficam ocultos na ondulação. A sensação de falta de segurança parece ser a justificação mais plausível.



41. A Praça da Autonomia (1), exposta à área envolvente, com os seus traçados rectos e o chafariz no centro. A Praça do Pelourinho (2).



42. A Praça do Pelourinho, com a esplanada do café ao fundo, as árvores e o Pelourinho.



43. O Jardim Almirante Reis (1). A Oeste a estação do teleférico para o Monte (2) e a Este o Hotel Porto Santa Maria (3).

44. Pormenor do Jardim Almirante Reis - vista Norte com a estação do teleférico ao fundo.

A questão da continuidade dos percursos na cidade é um assunto complexo e extremamente interessante, que no caso do Funchal deverá ser alvo de um estudo mais aprofundado. É necessário diagnosticar as debilidades dos diferentes espaços da cidade, compreender como estes se interligam e interagem e, ainda, conhecer o modo como os diferentes grupos de pessoas apreendem, sentem e utilizam esses espaços.

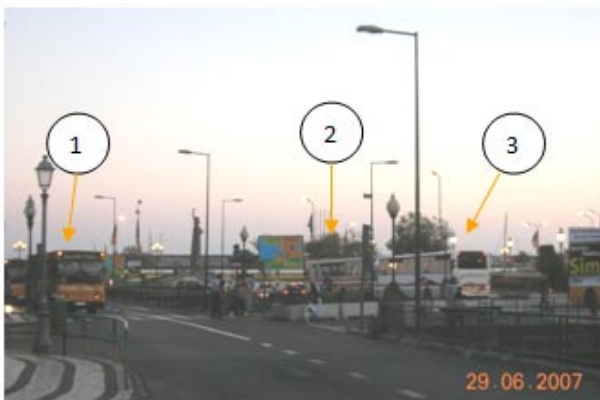
O facto é que uma cidade descontínua cria vazios e afasta as pessoas. É urgente dar um “sentido de conjunto” ao centro do Funchal para que possa ser garantida a continuidade na cidade e deste modo incentivar a utilização de todo o centro, explorando ao máximo os seus recursos e trazendo vida ao Funchal.

Este assunto ultrapassa o objecto do presente trabalho, no entanto será certamente nosso tema de estudo e de pesquisa num futuro próximo.

Acessibilidade e mobilidade

A questão da acessibilidade e da mobilidade no centro do Funchal é complexa. Uma cidade viva e vivida tem necessariamente de ter pessoas, utilizadores, os quais ou habitam na cidade ou então têm de deslocar-se até ela.

Há um excesso de tráfego no centro do Funchal, provocado quer pelo uso cada vez maior do automóvel particular quer pelo elevado número de transportes públicos que aí circulam. Verificamos que embora a área urbana da cidade seja servida por uma única empresa de transportes públicos, Horários do Funchal, estes não são os únicos autocarros que diariamente afluem ao centro da cidade, em direcção à Avenida do Mar.



45. Autocarros de várias empresas junto à Praça da Autonomia - Horários do Funchal (1); Rodoeste (2); SAM (3).

Julgamos assim não só ser necessário reduzir o número de automóveis particulares como também o número de autocarros que circulam no centro da cidade. Para estes últimos é necessário encontrar novos locais de chegada e de partida, os quais devem ficar estrategicamente colocados em pontos limítrofes do centro da cidade. Para uma maior comodidade dos utentes, uma carreira de

transportes públicos urbanos, que circule exclusivamente na baixa, deverá fazer a ligação entre estas estações de autocarros e diferentes lugares do centro, incluindo as outras estações.

É importante aqui referir que, actualmente, no centro do Funchal circula uma carreira de autocarros públicos, eléctricos, – a Linha Eco – que liga toda a baixa.

No entanto é necessário que a oferta de transportes públicos seja diversificada. Para além do autocarro, o Funchal poderá apostar ainda no barco.

À semelhança do que acontece, por exemplo, em Lisboa, entre as duas margens do Rio Tejo, ou em Oslo, entre o centro e Bygdøy ou as ilhas, o Funchal também poderá ter ligações de barco entre o Cais da cidade e as áreas litorais envolventes, incluindo as do concelho vizinho.



46. Transporte marítimo de passageiros na cidade de Oslo, Noruega – o porto com os ferries que fazem a ligação entre o centro de Oslo e Bygdøy ou entre a cidade e as ilhas (1); cais de embarque do Ferry para Bygdøy (2).

Esta não é uma ideia nova. Deste o século XV até meados do século XX, as ligações entre o Funchal e as outras localidades do litoral da Madeira eram feitas quase exclusivamente por via marítima, devido à morfologia da ilha. Pessoas e mercadorias eram transportadas, inicialmente em pequenos barcos à vela e, mais tarde, em barcos a vapor, entre o “calhau” / Cais da Cidade e os diversos cais que se espalhavam pela costa, onde o litoral era mais baixo.

Na realidade, um transporte marítimo rápido e eficiente entre as principais áreas dormitório do Funchal – São Martinho e Caniço – e o centro da cidade, não só iria contribuir para uma diminuição do número de automóveis que diariamente afluem à cidade, como também reduzir o tempo gasto nessas deslocações e os níveis de poluição atmosférica.

Nesta perspectiva poderiam ser criadas duas ligações fundamentais: uma para Oeste, entre o Cais da Cidade e a zona do Lido e da Praia Formosa, e outra, para Este, com destino à Praia do Garajau e ao Caniço de Baixo. Deste modo, estas localidades constituiriam importantes “interfaces ou plataformas multimodais”³⁷¹ de acesso ao centro da cidade do Funchal, ligando, como se disse, duas importantes áreas dormitório ao centro.

No Verão, o número de carreiras marítimas poderia ser maior e o seu trajecto mais longo. Ligar o centro do Funchal a diferentes pontos do litoral Sul da Ilha e, conseqüentemente, a diferentes zonas balneares, poderá ser uma ideia muito interessante na medida em que os funchalenses teriam desta forma acesso a um maior número de praias – a Oeste, às praias de Câmara de Lobos, Ribeira Brava, Ponta do Sol, Madalena do Mar e Calheta; e, a Este, às praias do Garajau, Caniço, Santa Cruz, Machico e Caniçal.

A pequena dimensão do centro do Funchal poderá à primeira vista suscitar a ideia de que facilmente o poderemos percorrer a pé. E é verdade, em vinte minutos, num passo rápido, é possível atravessar a baixa da cidade no seu sentido longitudinal. No entanto, a cidade tem diferentes utentes, com características e necessidades específicas, de onde se podem destacar os idosos e as pessoas doentes, os deficientes e as crianças mais pequenas.

³⁷¹ Interface ou plataforma multimodal entendida como um espaço de encontro de diferentes modos de transporte, com infra-estruturas e equipamentos que facilitam a transferência de pessoas e mercadorias de um modo de transporte para outro.

Para estes, a liberdade de movimentação pode estar limitada, necessitando de um meio de locomoção que lhes proporcione mais conforto, mais segurança e uma maior flexibilidade nos percursos – o automóvel particular.

Podemos, então, depreender que não é viável retirar o trânsito automóvel do centro da cidade, mas sim diminuí-lo. Além disso, é importante não esquecer que a circulação de automóveis contribui para o aumento da vigilância social e, conseqüentemente, para o aumento da segurança na cidade.

Actualmente, como se pode verificar pelo Mapa nº 16, existe no centro do Funchal um número significativo de ruas encerradas ao trânsito automóvel. A fim de minimizar os inconvenientes desta situação, torna-se imprescindível que sejam criados no centro do Funchal “corredores” ou linhas de trânsito centrais para a circulação de automóveis particulares. Um primeiro “corredor”, no sentido Oeste-Este, formado pela Avenida do Infante (1), Avenida Arriaga (2), Rua do Aljube (10) e Rua do Carmo (11) ou Rua Fernão de Ornelas (12), que atravessa a cidade, longitudinalmente, pelo seu “coração” permitindo um acesso fácil a diferentes quarteirões fornecedores de serviços e comércio diversificado. O segundo, no sentido Este-Oeste, seria composto pela Rua do Bom Jesus (9), a Rua Câmara Pestana (7), Rua da Carreira (6) ou Avenida Zarco (3), continuando pela Avenida Arriaga (2) e Avenida do Infante (1) ou seguindo pelo “corredor” Oeste-Este, atravessando igualmente o “coração” da cidade, desta feita mais a Norte.

Com estes dois “corredores”, todos os quarteirões localizados a Sul, ao centro e a Norte ficariam facilmente acessíveis através de pequenos percursos a pé. As pequenas ruas localizadas entre estes dois eixos poderiam destinar-se exclusivamente à circulação pedonal, sendo necessário no entanto salvaguardar o acesso ao trânsito local, destinado a moradores, à distribuição de mercadorias e à recolha de lixo.

Deste modo ficavam criadas as condições necessárias para a instituição de “percursos” pedonais, fundamentalmente no sentido Sul/Norte, por onde as pessoas circulariam desde a baía até à parte mais alta da cidade, através de espaços públicos multifuncionais, havendo sempre a oportunidade de na vizinhança poderem apanhar um meio de transporte nas “linhas”³⁷² de trânsito, paralelas à costa.

³⁷² Estas “linhas” de trânsito são constituídas pelos dois “corredores” que atravessam o coração da cidade e, ainda, por uma série de ruas que se localizam a montantes destes.