

Capítulo 2

A cidade do Funchal e a sua morfologia urbana

A cidade do Funchal está localizada numa ampla e acolhedora baía, da vertente Sul da Ilha da Madeira. Com o Atlântico a seus pés, é percorrida por três ribeiras, a Ribeira de São João, a Ribeira de Santa Luzia e a Ribeira de João Gomes (ver Mapa A - 1, 2 e 3, respectivamente), ao longo das quais a cidade tem vindo a expandir-se, encosta acima, nestes últimos 500 anos.

A nossa área de estudo corresponde fundamentalmente ao actual centro da cidade, abrangendo três freguesias do Concelho do Funchal – freguesia da Sé; freguesia de S. Pedro e freguesia de Santa Maria Maior. Ficam, ainda, localizados nesta área os três núcleos históricos da cidade – o núcleo histórico de Santa Maria, o núcleo histórico da Sé e o núcleo histórico de S. Pedro e Santa Clara.

2.1. De *lugar* a cidade do Funchal

O povoamento da Ilha da Madeira teve início em 1420¹⁰⁹. Apesar de alguns autores¹¹⁰ considerarem a existência de um

¹⁰⁹ “E foi o começo da povoação desta ilha no ano do nascimento de Jesus Cristo de mil quatrocentos e vinte anos; a qual ao tempo da feitura desta historia (1452-3 ?) estava em razoada povoação, que havia em ela CL moradores, afora outras gentes, que aí havia, assim como mercadores, e homens e mulheres solteiros, e mancebos, e moços e moças, que já naceram na dita ilha, e isso mesmo clérigos e frades, e outros que vão e veem por suas mercadorias e cousas que daquela ilha não podem escusar” (Zurara, G. E. (1452-53?). *Crónica de Guiné*. Barcelos: Livraria Civilização, Cap. LXXXIII, p. 348). No entanto, há autores que afirmam

“núcleo embrionário” no lado ocidental da baía, junto a Santa Catarina, onde o primeiro capitão donatário mandou construir a sua primeira casa de madeira e a capela de Santa Catarina (1425), o facto é que é comum considerar-se que o núcleo de ocupação primitivo localizava-se na zona Leste da baía do Funchal, o qual recebeu inicialmente o nome de Santa Maria ou de Santa Maria do Calhau.

Segundo escreve António Aragão¹¹¹, existia ali uma pequena igreja, a Igreja de Santa Maria do Calhau, a partir da qual “estendia-se um chão¹¹² que deslizava até ao calhau” e que “servia de espaço social de convívio e comércio”. Desta igreja saía, “para nascente”, uma rua e ao lado ficava um “improvisado cemitério” e um poço público.

Com uma estrutura de ocupação linear, que se adaptava às condições físicas do local, este núcleo urbano estendia-se “ao longo da faixa de terra chã em face do mar, paralela ao calhau”¹¹³, desde a Ribeira de Santa Maria¹¹⁴ até ao Corpo Santo. A rua que, de um modo natural, resultou desta implantação recebeu o nome de Rua de Santa Maria.

que o povoamento teve início em 1425, como é o caso de Eduardo Pereira no livro *Infante D. Henrique e Geografia Histórica das Capitanias da Madeira*, 4º ed., pág. 18.

¹¹⁰ Como por exemplo Manuel C. Teixeira e José Manuel Azevedo da Silva.

¹¹¹ Aragão, A. (1992). *O espírito do lugar. A cidade do Funchal*. Lisboa: Pedro Ferreira Editor, pág. 21.

¹¹² António Aragão esclarece que este “chão” corresponde “à actual área urbana que desce dos arredores do Mercado dos Lavradores e pára junto ao calhau” e que “a poente fazia fronteira com a Ribeira de Santa Maria (hoje de João Gomes) e logo a levante abria-se a Rua de Santa Maria, enquanto a norte confrontava com uma tapagem que se encontrava entre o adro da igreja e o lugar que, em 1430, pertencia ao capitão João Gonçalves.” (*op. cit.*, pág. 22)

¹¹³ Aragão, *op. cit.*, pág. 23.

¹¹⁴ A actual Ribeira de João Gomes.

Uma segunda rua surgiu a norte desta, com um traçado praticamente paralelo à anterior, e recebeu o nome de Rua Nova da Santa Maria ou apenas de Rua Nova¹¹⁵. António Aragão fala ainda de “mais algumas diminutas ruas, travessas, azinhagas e becos que, a pouco e pouco, foram surgindo e umas casas dispersas, em geral térreas, erguidas nos seus *assentamentos* ou lugares e *quintãs*, amuradas ou não”¹¹⁶.

Apesar deste autor não referir a orientação destas pequenas ruas, travessas, azinhagas e becos é praticamente evidente que estes foram construídos a partir das duas primeiras ruas, que funcionaram como eixos fundamentais deste primeiro núcleo urbano.

Estava assim constituído o núcleo urbano primitivo do Funchal.

O *lugar* do Funchal depressa cresceu e durante a década de 1450 foi elevado à categoria de vila e de sede de concelho. É também por esta altura que a produção de cana-de-açúcar começa a ser significativa na Ilha. Surge o primeiro engenho junto à Ribeira de Santa Luzia e, pouco depois, tem início a exportação de açúcar.

Começa uma nova era para a Ilha da Madeira e, sobretudo, para a vila do Funchal.

Novos povoadores chegam e o núcleo urbano primitivo de Santa Maria alarga-se para ocidente, transpondo a Ribeira de João Gomes¹¹⁷.

O certo é que, a partir de 1466, altura em que os impostos do açúcar diminuem, a vila do Funchal sofre um grande incremento.

¹¹⁵ Segundo A. Aragão está Rua Nova corresponde, “salvo umas quantas variantes, ao traçado da actual Rua Latino Coelho” (*op. cit.*, pág. 25).

¹¹⁶ *Ibidem*.

¹¹⁷ António Aragão estimou que no ano de 1455 viviam na vila do Funchal cerca de 3 mil habitantes. (*op. cit.*, pág. 22 e 23)

Segundo António Aragão¹¹⁸, “duas áreas urbanas começam a distinguir-se e a afastar-se uma da outra ao longo da baía do Funchal”. Ficando a nascente “o povoado primitivo de Santa Maria do Calhau”¹¹⁹ e, para poente deste, “no espaço compreendido entre as três ribeiras”, o novo povoado que irá constituir os “alicerces da futura cidade açucareira”¹²⁰.

Parece também certo que nesta altura já existia, “na frente do calhau que une as três ribeiras”, uma rua cujo nome é “adequado às suas funções sociais” – a Rua dos Mercadores¹²¹. Aragão especifica, ainda, que “a rua estende-se desde a Ribeira de João Gomes, serpenteando o calhau até estancar quase junto às terras de Sta. Catarina”¹²².

A ligação entre estas duas áreas urbanas era feita por duas pontes de madeira – a da Cadeia e a de Santa Maria¹²³.

No ano de 1471, os limites do Funchal são os seguintes:

*(...) de Sam Pedro ataa tuha (sic) do duque de Santa Catarina ataa Santa Luzia e ata casa de Joham Gonçalluez capitam (...)*¹²⁴.

¹¹⁸ Idem, *op. cit.*, pág. 27 e 31.

¹¹⁹ Onde se localizavam as “tendas e moradas dos homens de ofício reunidos ao longo da Rua da Santa Maria e da Rua Nova” (Aragão, *op. cit.*, pág. 31).

¹²⁰ Nesta data este novo povoado era constituído por “*quintãs* e lugares, cerrados [terrenos murados] de canaviais e hortas, por entre assentamentos mais complexos de razões agrícolas e moradas” (*Ibidem*).

¹²¹ Segundo o mesmo autor, esta rua que já era conhecida com este nome em 1469, tornou-se na principal artéria do novo povoado, sendo mesmo conhecida apenas pelo nome de Rua. Ali localizavam-se as “logeas” de negócios, sobretudo ligadas ao comércio do açúcar. (Idem, *op. cit.*, pág. 31 e 32).

¹²² Aragão, *op. cit.*, pág. 31.

¹²³ Idem, *op. cit.*, pág. 36

¹²⁴ Estes são os limites definidos na acta da sessão camarária de 27 de Julho de 1471, a qual estipula os limites em que se obrigavam os moradores da vila a recolherem a suas casas, por razões de segurança, depois do “syno de corer”.

António Aragão¹²⁵ é de opinião que estes limites, embora “abrangendo um espaço bastante ambicioso”, correspondiam à dimensão real do Funchal. Esclarece ainda que “*San Pedro*” é “agora São Paulo” e que “*a tuha do duque*” corresponde ao “granel do duque situado na parte leste da Rua de Santa Maria”. Relativamente a “*Santa Luzia*” diz que é a “antiga Igreja de Santa Luzia que se levantava nas imediações do actual Caminho dos Saltos e abaixo da Levada”.

À medida que a vila e o negócio do açúcar cresce aumenta também o número de terrenos murados com plantações de cana-de-açúcar. É necessária mais mão-de-obra. Chegam os negros à Ilha da Madeira e é implantada a escravatura.

Em consequência disso, por volta de 1483, tem início um ciclo de emigração de trabalhadores assalariados madeirenses para Canárias, e mais tarde para S. Tomé e o Brasil. Estes emigrantes levam consigo não só o conhecimento da “tecnologia açucareira de raiz insular”¹²⁶ como também os próprios artefactos para a produção do açúcar. A futura “cidade do açúcar” vai assim “exportar” a sua tecnologia açucareira e, juntamente, a mão-de-obra, o que mais tarde acaba por ter péssimas repercussões em termos económicos.

Na Ilha impera o poder “subtil” das “forças económicas das classes mais privilegiadas”, sendo os seus interesses salvaguardados pela “Casa dos Vinte e Quatro”¹²⁷ e pela Câmara. As “gentes dos ofícios”, para sobreviver, só tinham como alternativa a emigração. Entretanto, continuava a chegar ao Funchal um

(Acta de 27 de Julho de 1471 – Costa, J. P. (1995). Vereações da Câmara Municipal do Funchal – século XV. R.A.M.: S.R.T.C./CEHA, pág. 20.)

¹²⁵ Aragão, *op. cit.*, pág. 24 e 25.

¹²⁶ Idem, *op. cit.*, pág. 33

¹²⁷ A *Casa dos Vintes e Quatro Mesteres* foi fundada em 1483 e era “composta pelos procuradores dos mais diversos mesteres ou ofícios” existentes na Ilha, os quais elegiam quatro representantes que participavam nas sessões camarárias. (*Ibidem*)

grande número de estrangeiros e de nacionais oriundos do continente que, ligados ao comércio do açúcar, compravam terras de canaviais e construíam engenhos e moradias¹²⁸.

Em finais de quatrocentos a vila do Funchal prospera¹²⁹ e cresce.

A vila, com um número cada vez maior de habitantes e instalada entre as três ribeiras, tem cada vez mais ruas, becos e azinhas. No entanto, continua a ser uma vila onde o rural e o urbano coexiste e se confunde. Na realidade, as hortas e os canaviais abundam e encontram-se espalhados por toda a vila, passando por entre estes espaços agrícolas as principais ruas da urbe.

É, ainda, Aragão¹³⁰ que nos informa que em 1488 já existia a Rua dos Mercadores, a qual acabava a poente com o nome de Rua de Sta. Catarina; a Rua de Santa Maria do Calhau da Ribeira; a Rua de Diogo Afonso; a Rua de Álvaro Matoso; a Rua de João Castanheira e a Rua de Pero Eanes. Relativamente à Rua dos Mercadores sabe-se ainda que começava na ponte de Santa Maria

¹²⁸ É interessante aqui referir que alguns destes “novos povoadores” deixaram a sua “marca” registada na toponímia de algumas ruas e locais. É o exemplo do tabelião João Távira que, em 1483, vivia na rua que ainda hoje se designa por Rua de João Távira. (Idem, *op. cit.*, pág. 41)

¹²⁹ Só no ano de 1498 foram exportadas 120 mil arrobas de açúcar para mercados do Sul e do Norte da Europa. Contudo, “logo nos começos da primeira metade do século XVI” tem início a crise açucareira, a qual se deve à concorrência de novos mercados produtores de açúcar, com preços mais competitivos; ao desgaste das terras e consequente diminuição da produtividade e, ainda, ao abandono das próprias terras motivado pelo “bicho da cana” que atacava os canaviais e os destruía, provocando prejuízos incalculáveis. Em 1537 a exportação de açúcar não ultrapassa as 46 700 arrobas. (Idem, *op. cit.*, pág. 48 e 50)

¹³⁰ Aragão, *op. cit.*, pág. 44.

e que, pelo menos, ia “até à ponte¹³¹ com o Beco de Gonçalo Aires”. Existia também, “a ocidente do Campo do Duque e abaixo da Várzea”¹³², o Convento de S. Francisco, o qual foi erguido por volta de 1473¹³³.

O Campo do Duque era já, em 1488, identificado como espaço urbano. Na realidade, este Campo, inicialmente lugar de plantações de canaviais, com a expansão da vila e com a sua localização a norte da Rua dos Mercadores ganhou centralidade e tornou-se num lugar privilegiado¹³⁴. É o próprio Duque D. Manuel que, depois de ter mandado construir em 1485 a igreja do Funchal, a Praça, a Câmara, o Paço de Tabaliães e o pelourinho no “lugar mais conveniente e no meio da povoação”, que numa carta datada de 20 de Novembro de 1486¹³⁵, manda “que se faça apraça em hum seu chão”.

Fica assim escolhido o centro da futura cidade do Funchal, à volta do qual ainda hoje gravita toda a vida económica e social deste centro urbano.

De facto, como se referiu no capítulo anterior, é D. Manuel que dá um grande impulso a esta vila e que a eleva à categoria de cidade. António Aragão¹³⁶ afirma que o Duque estava determinado em equipá-la não só com novas construções destinadas “à vida social, administrativa e religiosa”, mas também com novas ruas e

¹³¹ Pela análise da Planta do Funchal de Mateus Fernandes (c. 1570) verificamos que existia uma segunda ponte, localizada sobre a Ribeira de Santa Luzia, a qual já mencionamos anteriormente como sendo a ponte da Cadeia.

¹³² Onde hoje se localiza o Jardim Municipal do Funchal.

¹³³ Idem, *op. cit.*, pág. 56.

¹³⁴ Idem, *op. cit.*, pág. 55.

¹³⁵ Doc. nº 114, de 20 de Novembro de 1486 - ¶ *Carta do duque em que manda que se faça apraça em hum seu chão* - Arquivo Distrital do Funchal (1973). Arquivo Histórico da Madeira. Boletim do Arquivo Distrital do Funchal, Vol. XVI, Funchal: D.R.A.C., pág. 202.

¹³⁶ Aragão, *op. cit.*, pág. 56.

“outros espaços urbanos”, tendo para tal utilizado os rendimentos provenientes do açúcar que se produzia na Ilha “para ajudar a erguer a nova cidade atlântica – a cidade do açúcar”.

Em 1489, os moradores da vila pedem ao Duque D. Manuel que sejam abertas duas ruas. São então construídas a Rua do Sabão e a Rua de João Esmeraldo. António Aragão¹³⁷ realça que estas “duas novas artérias que, rompendo do Varadouro dos Batéis para cima, e atravessando a parte central da povoação, oferecem um trajecto urgente e perfeitamente justificado”, na medida em que vão facilitar o “acesso ao mar da principal zona fabril da povoação, a começar nos engenhos de açúcar até pontear, lá no alto, no aglomerado de moinhos de pão”¹³⁸.

Na última década de quatrocentos o Funchal era palco de uma actividade construtiva muito intensa. Pelo que nos diz António Aragão¹³⁹, no centro da vila era possível encontrar edifícios em diferentes fases de construção: em 1492 eram executados os acabamentos da Casa da Câmara e do paço de Tabeliães; no ano seguinte tinha início, “ali à ilharga”, a edificação da Sé; em 1495 o Rei D. Manuel manda calcetar as ruas e construir em cantaria as pontes de madeira¹⁴⁰ e, “sobre o arrife da Várzea, levantava-se

¹³⁷ Idem, *op. cit.*, pág. 57.

¹³⁸ António Aragão faz a seguinte descrição da zona fabril da vila do Funchal: “Encontravam-se então os engenhos de Pero de Agrela e João Berte de Almeida, junto dos moinhos, sem contar com o velho engenho de Diogo de Teive, e, sempre para baixo, os engenhos de Nuno Gonçalves (depois de seu filho Simão Darja), de Martim Mendes, de Gonçalo Enes de Veloza, de António de Aguiar, de Duarte Mendes de Vasconcelos (depois conhecido como o engenho da Viúva) e, no extremo sul, o de Zenobio Acciaiuoli, confrontando com a Rua dos Ferreiros, artéria onde desembocavam as duas novas ruas subindo do mar”. (Aragão, *op. cit.*, pág. 58)

¹³⁹ Idem, *op. cit.*, pág. 60.

¹⁴⁰ No entanto esta iniciativa foi rejeitada pelos senhores e pela população da cidade, uma vez que os encargos com as obras já eram muito elevados.

também o crescido vulto do convento franciscano de Santa Clara, acabado de construir em 1496”.

Por esta mesma altura, mais precisamente em 21 de Junho de 1493, o Duque D. Manuel manda que se “faca çerca E muros nesta villa do funchall”¹⁴¹. Nesta carta são indicados os limites da “çerca”. Ela devia ser feita “entre a ribeira de São Francisco”¹⁴² e de Santa Luzia e que chegue junto com o mar e que deve ser da grandeza ao menos tamanha como Setubal”. Mas, na realidade, os elevados encargos que a mesma iria trazer para uma vila já tão sobrecarregada de obras fizeram com que o Rei D. João II, em Janeiro de 1494, na sequência de um pedido dos senhores da Ilha e da população em geral, mandasse que “nom se façam açerqua E muros que mandou fazer”, determinando no entanto que se fizessem “alguns baluartes, aqueles que necessários forem e assim se tapem alguns portais onde cumprir de se taparem, para boa defesa e guarda da dita Ilha”¹⁴³.

No início do século XVI a azáfama continua. É aberta “a calçada do Rego de S. Pedro – hoje lugar dito de S. Paulo”, continuavam a decorrer as obras da futura Sé Catedral (concluída em 1514) e da Alfândega Nova (terminada em 1519) e, muito possivelmente, também estava a ser edificada a Casa do Fisco, que se localizava logo abaixo da Sé, e o hospital novo.¹⁴⁴

Deste modo tão intenso, a vila vai ganhando dia após dia uma nova estrutura e vitalidade, preparando-se assim para uma nova fase – a de cidade.

¹⁴¹ Doc. nº 169, de 21 de Junho de 1493 - ¶ *Carta do duque Em que mamda que se faca çerca E muros nesta villa dofunchall* - Arquivo Histórico da Madeira, *op. cit.*, Vol. XVI, pág. 284 e 288.

¹⁴² Hoje Ribeira de São João.

¹⁴³ Doc. nº 173, de 9 de Janeiro de 1494 - ¶ *Carta del Rey em que manda que nom se façam açerqua E muros que mandou fazer* - Arquivo Histórico da Madeira, *op. cit.*, Vol. XVI, pág. 292 e 293.

¹⁴⁴ Aragão, *op. cit.*, pág. 61 e 62.

2.2. Cinco séculos de cidade – transformações e permanências

A 21 de Agosto de 1508, a vila do Funchal era elevada à categoria de cidade:

*Dom manuell per graça de deus Rey de portugall E dos algarues daquem E daallem mar (...). A quamtos esta nosa carta virem fazemos Sabeer que comsijramdo Nos como louuores anoso Snñor a villa Do fumchall na nossa ylha Da nadeyra teem creçido Em muy grãde pouoraçam E como viuem nella muytos fidallgos cauallayros E pessoaas homrradas E De grandes fazedas pollas quaaes E pllo gramde trauto Da dita ylha Esperamos com aJuda de Noso Snñor que adita villa muyto mays Se em nobreza E acreçemte E aveemdo Respeyto Ao muyto Serujço que Reçebemos Dos moradores E esperamos ao diamte Reçebeer E Desy por folgarmos de fazer homrra E merçee Aos Ditos fidallgos cauallayros escudeyros E povoo Della Sem elles nem outrem por elles nollo pedir nem Requerer nos De noso moto propeo poder Reall E absoluto com aquella booa voomtade que sepre teuemos E teemos pera todo bem E mayor a creçemtamento Das cousas Da dita villa.¶ Por esta presemte carta nos praz a fazemos E De feyto **fazemos çidade E queremos E nos praz que daquj em diamte Se ymtitulle E chame çidade** E tenha todas as ymsinyas que has çidades de nosos Reyngnos pertemçe teer E huse E gouua de todos hos priuilegios (...).*¹⁴⁵

¹⁴⁵ Extraído e adaptado do Doc. nº 322, de 21 de Agosto de 1508 - ¶ *Carta del Rey noso Snñor Een que faz çidade aeste fumchall* - Arquivo Distrital do Funchal (1974). Arquivo Histórico da Madeira. Boletim do Arquivo Distrital do Funchal., Vol. XVIII, Funchal: D.R.A.C., pág. 512 e 513.

Passados cinco séculos, esta “pequena grande” cidade cresceu e expandiu-se em direcção a Poente e às montanhas, ocupando hoje praticamente todo o anfiteatro do Funchal.

Em quinhentos anos testemunhou mudanças sociais, económicas e políticas, assaltos de corsários, o poder destrutivo dos aluviões e a chegada da “modernidade” com a luz eléctrica, o automóvel e as avenidas de Fernão de Ornelas.

A chegada de um novo milénio trouxe-lhe um enorme desafio – ser uma cidade mais competitiva, atractiva e vivida.

2.2.1 O Século XVI: a “Cidade do Açúcar”

O século XVI foi sem dúvida caracterizado por anos de profundas mudanças na Ilha da Madeira. António Aragão¹⁴⁶, fala em “mudança económica e social, mudança de costumes, mudança de maneiras de viver e mudança até de considerados comportamentos humanos”. Na realidade, o açúcar, “com todo o peso do seu apetrechamento técnico, económico e social, dominou as mentes e a maneira de viver dos moradores do Funchal” nos primeiros decénios de quinhentos¹⁴⁷.

Devido ao açúcar, a Madeira passa a fazer parte de uma rota obrigatória no Atlântico atraindo comerciantes de vários pontos da Europa, os quais traziam não só novos produtos vindos de mercados distantes, como também novas ideias e novos processos de trabalho.

A prosperidade que o comércio do açúcar trouxe à Ilha e, sobretudo, à cidade é também visível na arquitectura e na arte. Na realidade, esta riqueza proporcionou a construções de moradias e

¹⁴⁶ Aragão, A. (1992). O espírito do lugar. A cidade do Funchal. Lisboa: Pedro Ferreira Editor, pág. 54.

¹⁴⁷ Idem, *op. cit.*, pág. 88.

edifícios mais “faustosos” e, ainda, de templos, muitos deles com traços arquitectónicos de “estilo” mudéjar insular.

O “estilo” mudéjar insular, de influência ibérica, compreendia edifícios normalmente baixos, “sem arrojadas preocupações volumétricas”, com “janelas geminadas enquadradas de alfiz” e com tectos e coberturas de madeira, decorados “pelo profuso gosto geométrico mudéjar, variado e imaginativo”, de que são exemplos, ainda hoje visíveis, a Sé Catedral e o Solar de D. Mécia. António Aragão salienta que “as construções mudéjar insulares foram edificadas com materiais locais, pedra e madeira da Ilha, trabalhada localmente por artistas *insularizados*, inspirados no gosto mudéjar de raiz ibérica”¹⁴⁸.

António Aragão diz, em jeito de síntese, que “ao lado do açúcar brotando da terra, no mesmo espaço insular a arte mudéjar ergueu-se também, nascida na Ilha, como expressão artística perfeitamente ajustada ao tempo vivido”¹⁴⁹. Esta “doce” abundância possibilitou ainda a encomenda de um número considerável de peças de arte flamenga, importadas da Flandres, as quais foram ornamentar e valorizar o interior de igrejas, conventos e capelas.

No entanto, grandes mudanças se avizinhavam. Este primeiro grande ciclo da economia madeirense – o do açúcar – está a chegar ao fim, motivado em grande parte pela concorrência do açúcar de S. Tomé e do Brasil, o que vai provocar uma crise¹⁵⁰ na produção e nos preços do açúcar. Contudo, a partir da segunda metade do século XVI, os canaviais começam a ser substituídos por

¹⁴⁸ Idem, *op. cit.*, pág. 68 e 69.

¹⁴⁹ Idem, *op. cit.*, pág. 70.

¹⁵⁰ António Aragão chama a atenção para o seguinte: “A verdade, diga-se, é que a *indústria* açucareira resvala para um franco descalabro e que, dos 50 e tantos engenhos que chegaram a existir na Ilha nos tempos áureos, em 1640 apenas 5 se mantinham de pé, até que, em 1782, só se erguia um “único engenho D’Assucar” na Ribeira dos Socorridos.” (*op. cit.*, pág. 53)

vinhedos e um novo ciclo começa a desenvolver-se – o do vinho –, o qual irá trazer à Ilha e à própria cidade uma nova dinâmica, sobretudo a partir do século XVII.

Este século ficou também marcado por grandes calamidades. A cidade do Funchal por várias vezes foi saqueada por corsários¹⁵¹, revelando a falta de segurança e a necessidade de construir um eficaz sistema de fortificações. Em 1593, foi palco de um violento incêndio que destruiu 154 construções¹⁵². E, muito provavelmente, sentiu a força de algumas aluviões¹⁵³, as quais com alguma frequência deixaram as suas marcas nesta cidade.

A cidade do Funchal

Gaspar Frutuoso começa do seguinte modo a “descrição da nobre cidade do Funchal”¹⁵⁴:

Da ponta do Garajau, que está ao Nascente, até uns ilhéus, que estão ao Ocidente, perto da terra, e a ponta da Cruz, que é quase uma légua e meia, faz a terra uma enseada muito grande e formosa, e do Corpo Santo a São Lázaro e as Fontes de João Diniz, que estão ao longo do mar, que é um quarto de légua, há pela costa calhau miúdo e areia, o qual é o porto da cidade, onde ancoram naus e navios, que ali carregam

¹⁵¹ De onde se pode destacar o saque dos corsários franceses à cidade do Funchal no dia 2 de Outubro de 1566. Este saque é descrito por Gaspar Frutuoso no *Livro Segundo das Saudades da Terra*, Cap. 44º e 45º – pág. 327 – 360.

¹⁵² Aragão, *op. cit.*, p. 64

¹⁵³ No *Elucidário Madeirense* pode-se ler que “a aluvião de 1724 não foi a primeira que causou prejuízos, pois que Mouquet que esteve aqui em 1601, diz, embora não precise datas, *que as águas que descem das montanhas algumas vezes destroem pontes e casas em toda a ilha.*” (Silva, F. (1921). *Elucidário Madeirense*. Vol. I. Funchal: S.R.E.C, pág. 51 e 52)

¹⁵⁴ Frutuoso, G. (1584). *Livro Segundo das Saudades da Terra*. Ponta Delgada: Instituto Cultural de Ponta Delgada, Cap. 16º, pág. 109.

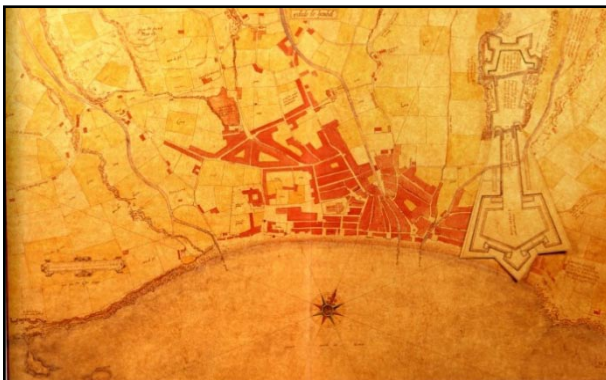
e descarregam, tão povoado e cursado sempre deles, com tanto tráfego de carregações e descarregas, que parece outra Lisboa. E deste quarto de légua de calhau miúdo e areia pela costa é a compridão da grande e nobre cidade do Funchal, ali situada em lugar baixo, em uma terra chã, que do mar se mostra aos olhos mui soberba e populosa, tão bem assombrosa nos edifícios como nos moradores (...). Está assentada antre duas frescas ribeiras, a de Nossa Senhora do Calhau, a Leste dos muros com esta igreja, (...), e a ribeira de São Pedro, ou de São João, ermidas que estão para o Ponente, porque ambas elas estão ali, no cabo da cidade, ficando a ribeira fora dos muros antre elas, e a igreja de São Pedro dos muros para dentro àquem da ribeira, e São João de fora deles, da banda de Loeste; (...). E, para mais fresquidão, vai pelo meio dela a ribeira de Santa Luzia (...).

Na verdade, o original do *Livro Segundo das Saudades da Terra* de Gaspar Frutuoso data de 1584, daí que esta descrição deva corresponder à cidade da segunda metade de quinhentos. No entanto, através da leitura conjunta deste documento, de outros da época e da Planta do Funchal de Mateus Fernandes por nós concertada sobre o ortofotomapa do Funchal, de 2004, é possível identificar e localizar não só edifícios, ruas e outros espaços urbanos com interesse para a compreensão da evolução da malha urbana do Funchal, como ainda visualizar e percorrer esses mesmos espaços e percursos da cidade quinhentista.

A cidade que nasceu em 1508 apresentava já uma evidente coerência urbanística. Não era apenas fruto de um crescimento casual ou de uma adaptação às características do local. Havia premeditação. Por exemplo, a Sé e a praça foram deliberadamente construídas no Campo do Duque porque era o “lugar mais

conveniente e no meio da povoação”. A Rua do Sabão e a Rua de João Esmeraldo foram abertas porque era importante e urgente que a zona fabril tivesse um acesso fácil e directo ao Varadouro dos Batéis, onde se processava a carga e descarga de mercadorias.

Além disso, ao observar a Planta do Funchal de Mateus Fernandes (c. 1570) são bem visíveis os principais eixos estruturantes da cidade. Um formado pelo conjunto das três ruas paralelas à costa – Rua de Santa Maria, Rua dos Mercadores e Rua de Santa Catarina – que atravessam a cidade de nascente a poente, ligando o núcleo primitivo às novas áreas de expansão e à casa do capitão. Outro formado pelas ruas que saem perpendicularmente ao eixo anterior – de onde se destaca a Rua Direita, a Rua do Sabão e a Rua de João Esmeraldo – e que ligavam a zona ribeirinha e o Varadouro ao centro da cidade e, depois, através da Rua dos Ferreiros, à zona fabril, formando um eixo de ligação entre o mar e a terra. António Aragão¹⁵⁵ chama a atenção para o facto de que “desde os começos de quinhentos que os eixos principais da cidade tomaram assentamento como se, desde o início, o essencial fosse previsto”.



2. Planta do Funchal, Mateus Fernandes (c. 1570) – (Planta cedida pela C.M.F.)

¹⁵⁵ A. Aragão, *op. cit.*, pág. 65.

O acesso à cidade e/ou ao resto da Ilha era feito por três ruas: a poente, junto à ponte de São Pero (hoje São Paulo) chegava o “caminho q vem de Câmara de Lobos e dos Piornais”; de nascente, no extremo oposto, partia o “caminho q vai pera a serra e pera ho Faial” e da Rua Direita saía, sempre para norte, o “caminho q vai pera Nosa Sñora do Monte”.¹⁵⁶

O Funchal do Século XVI é uma cidade curiosa e imponente.

Curiosa na medida em que lado a lado vão coexistir igrejas e engenhos, dois importantes pilares desta sociedade insular – a religião e o açúcar. No centro da cidade, próximo da Sé Catedral ou da igreja de S. Sebastião ficam os engenhos de moer cana. Talvez seja esta a singularidade desta cidade, onde edifícios institucionais, igrejas, residências e unidades fabris coexistiam num mesmo espaço. A atestar isto escreve-nos Aragão¹⁵⁷ o seguinte:

Tudo se juntava perto, muito perto mesmo, numa profusão farta de vida e crença religiosa, como se o profano e o sagrado, unidos, fizessem parte comum do mesmo destino. Então, compreende-se que seria normal sair da porta de um templo, depois de orar, para, uns passos andados mais adiante, se entregar às rudes tarefas dos engenhos de moer cana. De facto, será perfeitamente aceitável que as pessoas gostassem de habitar por ali, tal como Zenobio Acciaiuoli que até possuía as casas de morada logo à banda de cima do seu engenho.

A sua imponentia advém naturalmente da riqueza que o doce e branco açúcar lhe proporcionou. Com ela se construiu o vulto robusto da Sé Catedral, rematado pela torre ameaçada de grandes proporções, a dominar as edificações em redor. Ou a praça que se

¹⁵⁶ Planta do Funchal, Mateus Fernandes.

¹⁵⁷ Aragão, *op. cit.*, pág. 64.

desenrolava à frente da Sé – “Hum campo tão grande que correu nelle touros e cavallos, jogão às canas e fazem outras festas.”¹⁵⁸ Ou “a Praça Nova, dita apenas do Pelourinho, rodeada de *boas casas sobradas*, com janelas de mármore, pelourinho a preceito” e “telhados coroados de ameias”¹⁵⁹.

Mas esta cidade pode também ser desconcertante. Uma cidade que fora tão importante na altura da expansão portuguesa e europeia, tanto em termos económicos como estratégicos, aquando da sua elevação a cidade não possuía um sistema defensivo efectivo e, na realidade, só o teve muito mais tarde.

Esta cidade, a do açúcar, ainda hoje é visível. Deixou rastos e memórias que o tempo não apagou.

Da cidade de quinhentos conserva-se o formato de alguns quarteirões no actual centro. Permanece o traçado e o nome de algumas ruas, como por exemplo a Rua de Santa Maria, a Rua do Sabão, a Rua de João Esmeraldo e a Rua da Carreira (Mapa nº 1 – 24, 27, 26 e 21). Preservam-se, ainda, alguns edifícios, de que se pode destacar a Sé Catedral, o Convento de Santa Clara e a Capela de São Pedro (hoje conhecida como Capela de São Paulo) (Mapa nº 1 – A, 9 e 5). Nela, ainda são visíveis alguns testemunhos da cidade fortificada, de que são exemplos o torreão leste da Fortaleza de S. Lourenço e alguns pequenos troços da muralha.



3. Permanências da cidade quinhentista – o nome de ruas (1); a Sé Catedral (2), o torreão leste da Fortaleza de S. Lourenço (3).

¹⁵⁸ Idem, *op. cit.*, pág. 70.

¹⁵⁹ Idem, *op. cit.*, pág. 62.

Como era então a “cidade do açúcar”?

Giulio Landi, um italiano que visitou esta cidade por volta de 1530, descreveu-a do seguinte modo:

*Estende-se esta cidade ao longo da praia (...). É a sua largura menos de metade do seu comprimento. Está voltada para sul e para levante. Por estar situada ao longo da praia e um tanto inclinada, lança todas as suas sujidades no mar. Por isso ela é toda linda e limpa. É igualmente rica em construções, quer particulares quer públicas, e abundante em todas aquelas coisas que são necessárias à vida e ao embelezamento de uma cidade. Aqui chegam frequentemente mercadores de países muito distantes: da Itália, França, Flandres, Inglaterra e da Península Ibérica, que para lá levam aquelas coisas que fabricam para os da Ilha e dela transportam aquelas de que a Ilha é produtora, tais como, açúcar e vinho, por lá haver em grande abundância. Nem na cidade, nem tão-pouco em toda a Ilha há um único porto. No entanto, os navios aí ancoram bem por haver uma boa praia. (...) Correm pela cidade uns tantos rios os quais descem das colinas da Ilha.*¹⁶⁰

Desta descrição há um pormenor que nos chama a atenção – “é a sua largura menos de metade do seu comprimento” – daí se depreende que a cidade não tinha crescido muito para o interior, na realidade, espalhou-se ao longo da costa – entre o actual Largo do Corpo Santo e a Rua de São Francisco – e para o interior pouco ia além do “limite” composto pelo eixo formado pelas actuais ruas da

¹⁶⁰ Giulio Landi, *Descrição da Ilha da Madeira*, in Aragão, A. (1981). A Madeira vista por estrangeiros – 1455-1700. Funchal: S.R.E.C./DRAC, p. 82-83

Mouraria, de S. Pedro e dos Netos, constituindo o Convento de Santa Clara um dos seus extremos mais a norte.

Encontrava-se assim, de um modo geral, aninhada na parte mais plana da baía.

A leitura e análise da Planta do Funchal de Mateus Fernandes, que concertamos sobre o ortofotomapa de 2004 (Mapa nº 1), permite-nos conhecer melhor a malha urbana quinhentista.

Como já aqui referimos, a área urbana do Funchal desenvolveu-se em fases distintas, as quais são visíveis no traçado da cidade quinhentista.

A leste da Ribeira de João Gomes encontramos uma primeira área de crescimento da malha urbana, a qual vai corresponder, grosso modo, ao núcleo urbano primitivo de Santa Maria do Calhau. No entanto, uma observação mais atenta do Mapa nº 1 permite-nos identificar nesta parte, pelo menos, duas áreas morfologicamente distintas, que se vão distinguir sobretudo pela orientação dos quarteirões. Assim, existe uma unidade, próxima à ribeira, constituída por quarteirões paralelos à costa e que se desenvolveram ao longo da Rua de Santa Maria (24) e, mais tarde, na Rua Nova a norte da primeira. Através de uma visita ao local foi possível verificar que, actualmente, nestes quarteirões as casas encontram-se, de um modo geral, voltadas para Norte ou para Sul. A segunda unidade parece ser uma expansão da Rua de Santa Maria para nascente, apresentando quarteirões mais estreitos e perpendiculares à linha da costa. Aqui podemos observar que os lotes estão voltados sobretudo para nascente e para poente. O número de ruas perpendiculares à costa é também visivelmente maior.

Uma segunda grande área de crescimento urbano é a que se localiza entre a Ribeira de João Gomes e a Rua do Sabão (27), prolongando-se para norte pela Rua dos Ferreiros (28). Muito

provavelmente esta terá sido a área de expansão da vila do terceiro quartel de quatrocentos. Aqui os quarteirões têm uma forma “excessivamente” alongada, sendo no entanto perpendiculares à costa, e têm como eixo estruturante a continuação da Rua de Santa Maria e a Rua dos Mercadores (29) e, mais acima, a Rua Direita (25) e a Rua dos Ferreiros, onde os quarteirões são paralelos à rua. Pela observação do local, verificamos que os lotes apresentam maioritariamente uma orientação Este/Oeste.

Na elaboração do Mapa nº 1, que aqui se apresenta, ficou a dúvida se esta segunda área de expansão não será contemporânea da unidade do extremo Este da cidade quinhentista. Não encontramos até ao momento nenhum documento que prove esta nossa suspeita, mas há uma certa conformidade no traçado destas duas áreas. Além disso, parece-nos justificável esta contemporaneidade, na medida em que se a vila cresceu para Ocidente com as casas e as propriedades dos “senhores do açúcar”, também poderá ter crescido para Leste com as casas das “gentes dos ofícios”.

Por último, temos a área de expansão urbana entre a Rua do Sabão e as proximidades do Mosteiro de São Francisco (17), que corresponde à “cidade manuelina” e que se desenvolveu a partir do Campo do Duque. Este novo sector da malha urbana apresenta-se construído segundo uma estrutura ortogonal regular, tendo no seu centro a Sé Catedral e a praça. Os quarteirões são mais pequenos e os lotes dispõem-se em diferentes direcções, orientando-se para as quatro frentes do quarteirão.

Manuel Teixeira salienta que nesta última área de expansão, a disposição dos lotes vai criar “uma estrutura de ruas todas *de frente* cuja hierarquia é feita de forma mais subtil, pelo seu perfil, pela arquitectura dos edifícios que nelas vêm a construir-se, pelas funções que nelas vêm a desenvolver e pela sua relação com outros

componentes da malha urbana”¹⁶¹ Nas duas áreas anteriores, a estrutura e a hierarquia das ruas era feita em função da frente e das traseiras dos lotes, que tinham todos, como vimos, a mesma orientação.

Relativamente aos espaços públicos, nomeadamente largos e praças, constata-se que estes eram ainda escassos, resumindo-se ao Terreiro ou Praça da Sé (18), à Praça do Pelourinho (19), ao Largo do Poço e a alguns adros de igrejas. Estes espaços eram essencialmente utilizados para convívio social, actos religiosos e, ainda, para a realização de algumas tarefas colectivas.

António Aragão¹⁶² fala-nos da utilização destes espaços, salientando que o lugar por excelência de convívio social da época era o Terreiro da Sé, o que em nosso entender se deve certamente à sua localização e dimensão. Este espaço, ao que parece, foi durante muito tempo lugar de eleição para os divertimentos públicos, para a realização de procissões e de outros eventos e, também, para actos públicos de trabalho, como por exemplo “cirandar cereais”¹⁶³.

Saliente-se, a título de curiosidade, que os divertimentos públicos da época eram os jogos de canas, as touradas, a “péla” e o jogo da bola. Embora se saiba que os dois primeiros se realizavam no Terreiro da Sé, os dois seguintes tiveram desde muito cedo um local próprio para a sua prática. Enquanto a “péla” se realizava a

¹⁶¹ Teixeira, M. C., Valla, M. (1999). O urbanismo português. Séculos XIII – XVIII. Portugal – Brasil. Livros Horizonte, pág. 53.

¹⁶² Aragão, A. (1992). O espírito do lugar. A cidade do Funchal. Lisboa: Pedro Ferreira Editor, pág. 70 a 71.

¹⁶³ A. Aragão refere que “ainda em 1768, era tal o hábito adquirido da prática desses trabalhos públicos, que uma correição, levada a cabo nessa altura, proíbe que se cirandassem aí cereais, “de que rezulta hum inconsiderável danno à mesma Catedral da introdução do pó no templo o que lhe irreverencia alem de prejuizo que causa às Imagens, e ornamentos, e ainda às mesmas casas particulares”. (Aragão, *op.cit.*, pág. 71)

leste da Sé Catedral junto às casas dos paços do Concelho, o jogo da bola era praticado num local “para as bandas de Santa Maria”¹⁶⁴.

Mas o conhecimento desta cidade quinhentista ficará mais completo se tivermos em atenção outras fontes documentais, as quais, conjuntamente com o mapa nº 1, vão permitir uma visualização quase tridimensional da mesma. É sem dúvida Gaspar Frutuoso¹⁶⁵ que nos apresenta uma das descrições mais interessantes desta “cidade do açúcar”, muito provavelmente da cidade da segunda metade do século XVI. Pela sua leitura é possível identificar e localizar não só edifícios, ruas e outros espaços urbanos, como ainda visualizar e percorrer esses mesmos espaços e percursos da cidade de quinhentos.

Segundo este autor, esta era uma cidade “amurada” entre a Ribeira da Nossa Senhora do Calhau¹⁶⁶ e a “Fortaleza Velha”¹⁶⁷. Na Ribeira da Nossa Senhora do Calhau o “muro” estendia-se “perto de meia légua pela terra dentro, a entestar com rochas mais ásperas, fortes e defensáveis”¹⁶⁸. Este “muro”, que tinha “cubelos e seteiras”, possuía para o lado da Ribeira de São João três portas de acesso à cidade, com “vigias e guardas”, e para o lado do mar outras três que se localizavam nomeadamente junto “de Nossa Senhora do Calhau”, junto dos açougues (1) e, “a mais principal”, junto “aos Varadouros (31), defronte da rua dos Mercadores”¹⁶⁹.

Para Oeste da porta principal da cidade¹⁷⁰, ficava a Casa da Alfândega (2), que era “amurada de cantaria e fechada pela terra e pelo mar”, e “um tiro de besta” mais à frente ficava a Fortaleza

¹⁶⁴ Idem, *op. cit.*, pág. 72.

¹⁶⁵ Frutuoso, *op. cit.*, Cap. XVI, pág. 109 - 117

¹⁶⁶ Actual Ribeira de João Gomes.

¹⁶⁷ Actual Palácio de São Lourenço.

¹⁶⁸ Idem, *op. cit.*, pág. 110.

¹⁶⁹ Idem, *op. cit.*, pág. 111.

¹⁷⁰ Segundo Gaspar Frutuoso, a “meio tiro de besta” (*Ibidem*).

Velha (B), “situada sobre uma rocha”. Esta fortaleza tinha “pela parte do mar, dois cubelos, como torres mui fortes, que guardam o mesmo mar e a artilharia (...), e, pela banda da terra, outros dois, que guardam toda a cidade por cima, por estarem mais altos que ela, em a qual parte tem também um muro muito alto e forte”¹⁷¹.

A primeira e principal rua, “dos muros para dentro”, era a dos Mercadores que se estendia desde Nossa Senhora do Calhau até à Fortaleza Velha. No início desta rua, junto a Nossa Senhora do Calhau, localizava-se uma “não muito grande, mas formosa e cercada praça, de boas casas sobradadas, algumas de dois sobrados, com um rico pelourinho de jaspe”¹⁷² - a Praça Nova ou do Pelourinho (19). Desta praça saía uma “grande e larga rua” – a Rua Direita –, a maior da cidade, onde se localizava a Igreja de São Bartolomeu (11) e, no seu final, o “engenho de açúcar de Simão Darja, que chega à ribeira”¹⁷³.

Da Rua dos Mercadores saíam várias ruas: a Rua do Poço Novo, que tem no seu final um poço (20); a Rua do Esmeraldo e a Rua do Sabão. Por sua vez, nesta última, nascia a Rua do Capitão, que acabava junto à Fortaleza, e de onde derivavam “serventias para a Sé”.

Relativamente à Sé Catedral (A), Gaspar Frutuoso para além de mencionar que é uma “igreja mui populosa, bem assombrada e fresca”, salienta o aspecto imponente da sua torre, dizendo que:

(...) tem uma torre, muito alta, de cantaria, com um formoso coruchéu de azuleijos, que, quando lhe dá o raio de Sol, parecem prata e ouro, em cima do qual está um sino de relógio, tão grande, que levará em sua concavidade trinta alqueires de trigo, de tão soberbo e

¹⁷¹ *Ibidem*.

¹⁷² Frutuoso, *op. cit.*, pág. 111 e 112.

¹⁷³ *Idem*, *op. cit.*, pág. 112.

*grande tom, que se ouve de duas léguas, (...); e, mais abaixo, na torre, estão três janelas, onde estão quinze sinos.*¹⁷⁴

Na realidade, esta obra devia ser magnificente na época, pois ainda hoje é visível a sua imponência na baixa funchalense.



4. A magnificência da torre da Sé Catedral.

O mesmo autor refere ainda que a Sé possuía um adro espaçoso, cercado por muros, ficando do lado de fora “um campo tão grande, que correm nele touros e cavalos, jogam as canas e fazem outras festas”¹⁷⁵.

A poente da Sé, a “um tiro de besta esforçado”, fica o mosteiro de São Francisco (17), com uma igreja “muito grande e lustrosa”, e as suas hortas envoltas numa “grande cerca”. “Pelas costas da capela-mor de São Francisco” passa a Rua de São Francisco que vai ter ao Convento de Santa Clara (9), que se localiza “sobre uma rocha mui forte”. Do meio da Rua de São

¹⁷⁴ Idem, *op. cit.*, pág. 113.

¹⁷⁵ *Ibidem*.

Francisco saí uma outra rua principal, que vai ter a São Pedro (hoje S. Paulo), denominada por Rua da Carreira dos Cavalos.¹⁷⁶

Da porta principal da Sé, para norte, saía a Rua de “João ou de Manuel Tavila” (conhecida hoje como rua de João Tavira), e, “acima dela”, a Rua das Pretas. Desta última rua deriva, para nascente, a Rua dos Netos, da qual nasce uma outra “que vai ter aos moinhos”¹⁷⁷.

Relativamente à zona leste da cidade, Gaspar Frutuoso¹⁷⁸ refere que junto ao Corpo Santo, onde se localiza a Capela com o mesmo nome (7), começa a Rua de Santa Maria que vai “dentro dos muros” até à Nossa Senhora do Calhau e que desta rua nasce, para norte, a Rua da Olaria.

Fala-nos, ainda, da Igreja de Nossa Senhora do Calhau e da Casa da Misericórdia (10 e 16) que ficam junto da Ribeira de João Gomes. Para logo depois referir que por esta ribeira acima “há muitas vinhas de malvasias e vidonhos, em que se colhem cada ano duzentas pipas de vinho”¹⁷⁹. Relativamente a este assunto, menciona ainda a existência de vinhedos ao longo da Ribeira de S. Pedro, os quais produzem mais de duzentas pipas de bom vinho.

Antes de terminar a sua descrição, menciona a “ponte de pau muito grande e forte”¹⁸⁰ sobre a Ribeira de João Gomes, que ia dar à praça do Funchal, e a ponte sobre a Ribeira de Santa Luzia.

Esta foi a cidade que Gaspar Frutuoso nos descreveu. Ao confrontar esta descrição com a Planta do Funchal de Mateus Fernandes é possível visualizar os “percursos descritivos” e os

¹⁷⁶ Frutuoso, *op. cit.*, pág. 114 e 115.

¹⁷⁷ Segundo António Aragão esta rua “que vai ter aos moinhos” abrange as actuais Ruas do Castanheiro e das Mercês (Aragão, O Espírito do Lugar. A Cidade do Funchal, pág. 65).

¹⁷⁸ Frutuoso, *op. cit.*, pág. 116.

¹⁷⁹ Idem, *op. cit.*, pág. 117.

¹⁸⁰ *Ibidem*.

lugares. No entanto, é evidente que existiam muitas mais ruas do que aquelas que Frutuoso menciona, mas o mesmo, ainda que indirectamente, dá-nos uma justificação para esta discrepância quando diz que “estas são as ruas principais desta cidade, afora muitas menores e travessas, que todas estão calçadas de pedra miúda”¹⁸¹.

Neste documento, o autor, por várias vezes, fez ainda referência às moradias, normalmente de “homens mui principais” ou de “pessoas de muita qualidade”, salientando a sua sumptuosidade, a sua localização à beira das ruas e a existência de jardins e/ou canaviais, vinhas e hortas na parte de trás das mesmas.

Na verdade, e mais uma vez comparando esta descrição com a Planta de Mateus Fernandes, se pode concluir que o Funchal da segunda metade de quinhentos era uma cidade onde a vida urbana e a vida agrícola se combinavam de um modo muito natural.

Mas, da análise deste documento de Gaspar Frutuoso, também se pode verificar que algumas ruas chegaram até aos nossos dias com o nome de baptismo da época, o qual podia estar ligado ao nome de um “homem de bem” que morava na rua ou a diversas razões de circunstância, tais como particularidades ou acontecimento ocorridos na rua. Já anteriormente referimos este facto e alguns exemplos, no entanto voltamos aqui a relembra algumas dessas ruas: de João Tavira, de João Esmeraldo, dos Netos, das Pretas, da Cadeia, do Sabão, das Hortas.

Antes de terminar esta análise da cidade do século XVI, é importante deixar um apontamento sobre a defesa da cidade. A “cidade do açúcar” só muito tardiamente teve um sistema defensivo efectivo. Como vimos, em 1494, D. João II “recuou” em relação à construção de uma “çerca” e dos “muros” que tinha mandado fazer na então vila, dando como alternativa a construção de alguns

¹⁸¹ *Ibidem*.

baluartes. Sabemos que, de facto ao fim de vinte anos, João de Cáceres, “pedreiro de estima e residente no Funchal”, foi encarregue em 1513 de construir um baluarte e o muro de defesa do Funchal, os quais só ficaram concluídos em 1542¹⁸². É ainda certo que em 1553 a fortaleza da cidade ainda “se encontrava por acabar e que da parte da cidade ela possuía um muro muito baixo e vulnerável”¹⁸³. Gaspar Frutuoso diz, a este respeito, que o muro da Fortaleza de S. Lourenço “não era mais alto que doze palmos por aquela parte de além da porta do baluarte, que é a banda do Norte”¹⁸⁴. Contudo, só depois do ataque dos corsários franceses à cidade do Funchal, em 1566, é que vão ser realizadas obras de vulto a nível da fortificação da cidade, sendo Mateus Fernandes, Mestre das Obras Reais, um dos seus responsáveis¹⁸⁵.

Mateus Fernandes foi na realidade o primeiro grande fortificador do Funchal, datando dessa altura a Planta do Funchal que apresentamos neste trabalho e que serviu de base para as obras mandadas realizar pelo Regimento da Fortificação de 1572¹⁸⁶. Este mestre das obras reais foi o responsável pela reforma da Fortaleza de S. Lourenço e pela construção da Fortaleza Nova¹⁸⁷,

¹⁸² Carita, R. (1984). O regimento de fortificação de D. Sebastião (1572) e a Carata da Madeira de Bartolomeu João (1654). Funchal: S. R. E., pág. 28.

¹⁸³ Aragão, A. (1987). Para a história do Funchal. Funchal: S.R.E.C./DRAC, pág. 236.

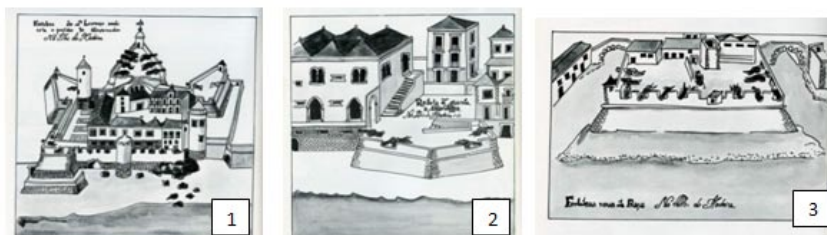
¹⁸⁴ Frutuoso, *op. cit.*, Cap. 45, pág. 343

¹⁸⁵ Aragão, Para a História do Funchal, pág. 203.

¹⁸⁶ Este Regimento de Fortificação de D. Sebastião determina a fortificação da cidade do Funchal. Ele não só expõe em pormenor a implantação de uma muralha para fechar a cidade, como também estabelece um nítido e autêntico sistema defensivo. Rui Carita apresenta uma transcrição deste documento no seu livro O Regimento de Fortificação de D. Sebastião (1572) e a Carta da Madeira de Bartolomeu João (1654), pág. 77 a 81.

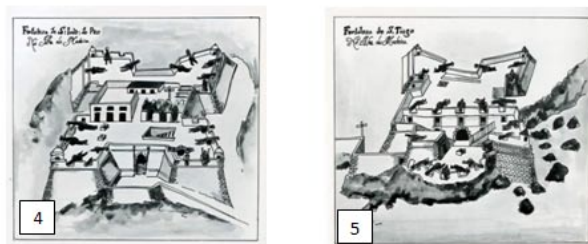
¹⁸⁷ Esta Fortaleza concluída antes de 1582, recebeu o nome de Fortaleza da Praça ou do Pelourinho, devido à sua localização junto à Praça do Pelourinho. Aragão salienta ainda que esta Fortaleza foi também designada por Fortaleza de S. Filipe, uma vez que este era o seu patrono. (Aragão, *op. cit.*, pág. 254)

das duas muralhas ao longo das ribeiras de Nossa Senhora do Calhau e de São João, dos três baluartes da Fortaleza Velha e do troço de muralha junto da igreja de São Tiago.



5. Fortificações quinhentistas – Fortaleza de São Lourenço (1); Reduto da Alfândega (2); Fortaleza Nova da Praça (3); Fortaleza de São João do Pico (4); Fortaleza de São Tiago (5).

(Carita, R., O regimento de fortificação de D. Sebastião (1572) e a Carata da Madeira de Bartolomeu João (1654).)



Mais tarde, em 1595, D. Filipe II nomeou como fortificador da Ilha Jerónimo Jorge que vai dar continuidade à construção de várias fortificações, nomeadamente das muralhas do Cabo do Calhau, e ainda dar início à construção das fortalezas do Pico e de S. Tiago¹⁸⁸.

¹⁸⁸ Segundo A. Aragão, Jerónimo Jorge embora tenha apenas dado “início à fortaleza do Pico e à fortaleza de S. Tiago” é possivelmente o autor do “risco” destas duas fortalezas. (Idem, *op. cit.*, pág. 205)

É um facto que no final do século XVI a cidade estava fortificada da “*parte do mar*” e ao longo das ribeiras de São João e de João Gomes. Apresentava, ainda, algumas fortificações à sua volta e em pontos estratégicos da costa, de onde se destacam “as *trinchas* da Ribeira de Gonçalo Aires e no Corpo Santo, a vigia da referida ribeira e muros na Ribeira dos Socorridos, Praia Formosa, Piornais e Ilhéus”¹⁸⁹.

Em síntese:

- a cidade do final do século XVI está assente na parte mais baixa do anfiteatro do Funchal, sensivelmente entre o actual Largo do Corpo Santo e o Jardim Municipal, constituindo o Convento de Santa Clara um dos seus extremos mais a norte;
- no seu traçado são evidentes três áreas distintas de crescimento da malha urbana: uma primeira a leste da Ribeira de João Gomes e que corresponde ao núcleo urbano primitivo de Santa Maria do Calhau; uma segunda entre esta ribeira e a Rua do Sabão, que provavelmente será a faixa de expansão da vila do terceiro quartel de quatrocentos, e, finalmente, uma terceira entre a Rua do Sabão e as proximidades da Ribeira de S. João, que corresponde à “cidade manuelina”, e que se desenvolveu a partir do Campo do Duque;
- a articular estes três núcleos urbanos, existem dois eixos estruturantes fundamentais: um ao longo da costa, que liga o núcleo primitivo à área de expansão quatrocentista e quinhentista, constituído pela Rua de Santa Maria, Rua dos Mercadores e Rua de Santa Catarina, e um outro, que liga a zona ribeirinha ao centro da cidade e depois à zona fabril,

¹⁸⁹ Idem, *op. cit.*, pág. 254.

constituído, num primeiro troço fundamentalmente por três ruas – a Rua Direita, Rua de João Esmeraldo e a Rua do Sabão – e depois pela Rua dos Ferreiros;

- o centro da cidade é definido, fundamentalmente, pela localização da Sé Catedral com a sua praça, da Casa da Câmara e Paço de Tabeliães e da Nova Alfândega, que vão assim unificar a vida religiosa e social, administrativa e económica;

- a “cidade manuelina” surge como um espaço urbano planeado, construído segundo uma estrutura ortogonal regular;

- no final do século XVI o plano de fortificação de D. Sebastião para a cidade do Funchal estava basicamente completo, encontrando-se não só a cidade como também os seus arredores fortificados.

2.2.2 O Século XVII – XVIII: a “Cidade do Vinho”

A “cidade do vinho” ergueu-se num cenário de inquietação. As mudanças económicas e sociais que ocorreram na Ilha, durante este período, geraram uma sociedade de extremos, dividida entre os muito ricos e os muito pobres. Além disso, o país esteve envolvido em várias contendas, as quais directa ou indirectamente acabaram por ter repercussões na Ilha.

Na realidade, estes dois séculos, em termos regionais, são marcados pela opulência e pela miséria, resultantes essencialmente do comércio do vinho e, ainda, do medo e da insegurança que se vivia no Atlântico, devido à constante ameaça de ataques holandeses, ingleses, franceses e de corsários argelinos.

De facto, em seiscentos, a economia açucareira que tanta riqueza trouxe à cidade do Funchal nos séculos XV e XVI começou

a desaparecer e, aos poucos, foi substituída pela do vinho. No final do século XVII, Hans Sloane¹⁹⁰, médico e naturalista irlandês de passagem pela Ilha, afirma que a Madeira encontrava-se praticamente coberta de vinhedos, o que é corroborado pelo inglês John Ovington (1689) quando, a propósito da beleza da paisagem, afirma que “as colinas e vales, abafados de vinha, ofereciam-nos o penetrante odor das uvas maduras”¹⁹¹.

O certo é que à medida que os vinhedos se instalavam e alastravam por toda a Ilha, o vinho transformava-se na principal fonte económica da Ilha¹⁹². Simultaneamente, os canaviais desapareciam e a importação¹⁹³ de açúcar do Brasil ia aumentando a fim de garantir a manufactura de doces.

Surgia assim uma nova produção agrícola com estruturas económicas próprias. Com ela chegava o sistema de colónia, onde o senhorio, dono da terra, cedia os seus terrenos aos colonos, que as cultivavam em troca do pagamento de metade da produção da terra¹⁹⁴ e do seu trabalho. Os colonos tinham ainda que pagar o dízimo ao Rei a partir da sua metade da produção.

Este sistema, com o passar do tempo, criou situações de extrema miséria, ao ponto de, nos finais do século XVIII, “muita

¹⁹⁰ Aragão, A., A Madeira vista por estrangeiros – 1455-1700., pág. 158.

¹⁹¹ Idem, *op. cit.*, pág. 199.

¹⁹² Segundo António Aragão, em 1646 a exportação de vinho rondava as 10 – 12 mil pipas anuais. Em 1698, a Ilha produzir 20 mil pipas de vinho. (Aragão, O Espírito do Lugar. A cidade do Funchal., pág. 97)

¹⁹³ Rui Nepomuceno afirma que, nos últimos anos do séc. XVII, “a Ilha importava mais de mil caixas de açúcar anuais (35 000 arrobas)”. (Nepomuceno, R. (2006 B). História da Madeira. Uma visão actual. Porto: Campo das Letras, pág. 141)

¹⁹⁴ Segundo António Aragão estas eram “terras definhadas dos senhores de açúcar”, com uma produtividade muito baixa. (A. A., *op. cit.*, pág. 90)

quantidade de gente anda[r] nesta cidade pedindo esmolla pellas portas tanto homens como mulheres”¹⁹⁵.

Em contraste, os donos das terras de vinha, cada vez mais ricos, instalavam-se na cidade, onde erguiam as suas casas e viviam, “na sua ociosidade, quase exclusivamente da metade que lhes cabia, resultante do trabalho dos colonos”¹⁹⁶.

Por sua vez, a actividade comercial também sofreu transformações. O vinho passou a ser comercializado por mercadores ingleses, que rapidamente substituíram os mercadores açucareiros de várias nacionalidades.

No início de oitocentos, os mercadores ingleses dominavam totalmente o mercado do vinho, impondo-se de tal modo que “a população passou a depender deles para vestir e comer, na medida que levavam o vinho e, em troca, traziam tecidos e produtos alimentares, em especial trigo”¹⁹⁷.

De facto, estes comerciantes souberam tirar partido do vinho que a Ilha produzia, fazendo-o chegar em grandes quantidades às colónias europeias espalhadas pelos quatro cantos do mundo, através das rotas marítimas coloniais, na sua maioria sob o domínio inglês, que passavam pela Ilha e que atraíam um elevado número de navios ao porto do Funchal.

Entretanto, à medida que o comércio do vinho se expandia, os comerciantes ingleses e alguns madeirenses, sobretudo os donos das terras de vinhas, enriqueciam enquanto a maioria da população empobrecia.

¹⁹⁵ Observação feita, em 1847, pelo governador civil José Silvestre Ribeiro e citado por António Aragão (A. A., O Espírito do Lugar. A cidade do Funchal, pág. 94 e 95).

¹⁹⁶ Idem, *op. cit.*, pág. 96.

¹⁹⁷ Idem, *op. cit.*, pág. 99.

Curiosamente, é neste cenário, por um lado de opulência por parte dos “senhores das terras” e dos mercadores de vinho e, por outro, da insegurança que chegava pelo Atlântico, que a cidade do Funchal vai modificar-se e ganhar um “novo rosto”.

Com a riqueza do vinho chegou o barroco. E, à semelhança do que sucedeu com a arte mudéjar, chegaram do Reino artistas barrocos, “tanto douradores como mestres de entalhar – imaginários, ensabladores ou entalhadores”, que “conceberam e criaram em terras insulares uma arte barroca que se expandiu por todos os templos da Ilha”¹⁹⁸.

Segundo Aragão, o barroco insular foi sobretudo “uma arte de interior”, que se expandiu “em esplendor e riqueza no interior das igrejas e capelas”¹⁹⁹, sob a forma de retábulos de talha dourada e imaginária variada. O mesmo autor afirma ainda que, a nível exterior, também deixou marcas nas fachadas das moradias dos proprietários das vinhas que procuraram a cidade para viver, salientando as fachadas dos edifícios com cantarias lavradas.

Desses edifícios restam alguns, ainda que adulterados, nas ruas das Mercês, da Carreira, da Conceição, da Alfândega, dos Netos, das Pretas, do Bispo ou dos Ferreiros. Pela observação *in loco* verificamos que de facto estes edifícios impõem a sua presença na rua, são robustos, e as suas cantarias são “mais trabalhadas”, no entanto apenas concordamos com António Aragão quando este diz que o barroco foi nesta cidade “uma arte de interiores”.

¹⁹⁸ Aragão, *op. cit.*, pág. 103.

¹⁹⁹ Idem, *op. cit.*, pág. 108.



6. Permanências da cidade "barroca" -Palácio de S. Pedro (1); Palácio da Câmara (2); Palácio da Rua do Esmeraldo (3).

Por sua vez, a insegurança do Atlântico promoveu a continuação e a intensificação da fortificação da cidade.

Na realidade, o sistema defensivo da cidade do Funchal era uma preocupação constante desde os finais do século XVI. Assim, na continuidade do que já havia acontecido no final do século anterior e em consequência do perigo eminente de ataque de corsários ou de uma invasão por parte dos holandeses ou dos castelhanos, o Funchal continuou a ser alvo de um cuidado processo de fortificação.

Como referimos anteriormente, foi Jerónimo Jorge que, desde 1595, ficou responsável pela fortificação da cidade do Funchal. Este fortificador, “engenheiro e arquitecto”²⁰⁰, para além de ter realizado várias fortificações, deu início à Fortaleza do Pico e à Fortaleza de S. Tiago.

²⁰⁰ António Aragão é da opinião que a actividade de Jerónimo Jorge, enquanto engenheiro e arquitecto, foi além das obras de fortificação, atribuindo-lhe a autoria do antigo Paço Episcopal, situado na Rua do Bispo, onde ainda hoje se pode observar a arcada renascentista e a capela que se encontram integradas no edifício do Museu de Arte Sacra. A propósito deste edifício, Aragão salienta que o mesmo não corresponde ao que foi desenhado por Jerónimo Jorge, dado que esse foi destruído pelo terramoto de 1748, tendo sido erguido em seu lugar “uma vasta e equilibrada edificação barroca, datada de 1750” (Aragão, Para a História do Funchal, pág. 205).

Em 1617 Jerónimo Jorge morreu e foi substituído pelo seu filho Bartolomeu João que foi nomeado fortificador em 1618. Durante um período aproximado de quarenta anos este novo fortificador executou diversas obras, de onde se destacam a conclusão da Fortaleza de S. Lourenço²⁰¹, da Fortaleza do Pico e do Forte de S. Tiago, e, ainda, a edificação do Forte dos Louros, do Reduto da Alfândega e do Forte do Ilhéu²⁰².

É importante salientar que as obras de fortificação da cidade do Funchal sempre estiveram dependentes da disponibilidade de verbas para custear as despesas, o que acabou por ter repercussões no avanço das obras. No entanto, em 1632 já estavam de facto concluídas as obras da Fortaleza Velha e do Forte de S. Tiago, estando em curso as obras de acabamento da Fortaleza do Pico²⁰³.

Foi após a restauração da independência nacional, em 1644, que se realizou a construção do Reduto da Alfândega, do Forte dos Louros²⁰⁴ e da Fortaleza do Ilhéu ou de Nossa Senhora da Conceição. Sendo, ainda, por essa altura que ficou acabada a cortina marítima entre o Forte de S. Filipe e a Fortaleza de S. Tiago, para a qual foi necessário derrubar algumas casas do bairro piscatório²⁰⁵ de Santa Maria.

²⁰¹ Aragão diz-nos que as obras que se realizaram na Fortaleza de S. Lourenço deviam ser a construção do baluarte norte virado para a Avenida Arriaga. (Idem, *op. cit.*, pág. 278)

²⁰² Idem, *op. cit.*, pág. 207.

²⁰³ Carita, R. (1984). O regimento de fortificação de D. Sebastião (1572) e a Carata da Madeira de Bartolomeu João (1654). Funchal: S.R.E., pág. 101.

²⁰⁴ Segundo Rui Carita, o Forte dos Louros foi mandado construir por Diogo Fernandes Branco, mercador da Ilha, provavelmente na primeira metade do século XVII. (Idem, *op. cit.*, pág. 102)

²⁰⁵ Sarmento, A. A. (1952). Ensaio histórico da minha Terra. Ilha da Madeira. Vol. II. Funchal: Junta Geral do Distrito Autónomo do Funchal, pág. 12.

No final do século XVII e princípios do século XVIII, foram construídas novas fortificações na Ilha da Madeira, no entanto no Funchal apenas é feita referência ao Forte Novo, construído entre o Forte de S. Tiago e a Ribeira de João Gomes, e ao Forte da Penha de França. Já na segunda metade de setecentos, António Aragão²⁰⁶ menciona que o Forte de São Tiago sofreu uma ampliação (1767) e que foi construído um novo forte, o de São José. Sabemos, ainda, que entre 1782 e 1797 foram gastos “241:780.^m833 réis” em obras realizadas nas fortificações da Ilha²⁰⁷, o que na realidade não é uma surpresa na medida em que, na segunda metade deste século, vamos encontrar alguns relatórios e ofícios onde são feitas referências às “péssimas condições em que se encontravam as fortificações”²⁰⁸, o que sem dúvida ponha em causa a defesa da Ilha e da própria cidade.

Através destes mesmos documentos ficamos ainda a saber que “a cauza desta perigoza indefeza tem sido a falta de cobranças da contribuição de nove mil cruzados annuaes com q’

²⁰⁶ Aragão, Para a História do Funchal, pág. 283.

²⁰⁷ *Mappa geral da despeza das obras de fortificação, que se fizeram no tempo do Governador D. Diogo Pereira Forjaz Coutinho*, datado de 10 de Abril de 1799 (Caixa 5, nº 1066) (Documento manuscrito retirado do inventário de Almeida, E. C. (1907). Archivo de Marinha e Ultramar. Madeira e Porto Santo – 1613 a 1819., Vol. I, Coimbra: Imprensa da Universidade)

²⁰⁸ De onde se pode, por exemplo, destacar: o *Relatório do governador, Conde de S. Miguel, para Diogo de Mendonça Corte Real, de 20 de Janeiro de 1754* (Caixa 1, nº 22 – anexo ao nº 21) – onde para salientar o estado das fortificações é utilizada a expressão “(...) Ocomo estas fortificações seachão demolidas (...)”; o *Relatório do governador Manuel de Saldanha de Albuquerque, dirigido a El-rei D. José, de 1 de Outubro de 1754* (Caixa 1, nº 48 e 49) – onde se afirma que as fortificações estão “emtal descuido nesta Ilha” devido à “falta de meynos”; o *Officio do governador, José Corrêa de Sá, de 2 de Junho de 1759* (Caixa 1, nº 162) e um documento com *Reflexões geraes sobre a Ilha da Madeira*, do governador João Gonçalves da Câmara, datado de 23 de Junho de 1780 (Caixa 3, nº 556) – onde se pode ler, relativamente às fortificações, que estas se encontram “cahindo em ruina” ou “improprios para a defeza pela sua irregular, e mal entendida construção”. (Idem, *op. cit.*)

concorrem os Habitantes, para a Fortificação, e q' não se pagou por muitos annos, pela indolencia da Provedoria extincta (...)”²⁰⁹.

Mas nesta cidade, para além das grandes residências senhoriais, dos fortes e redutos, surgiram ainda outras construções, algumas das quais permaneceram firmes e imponentes até aos dias de hoje. São exemplos dessas construções o Paço Episcopal na Rua do Bispo²¹⁰, o Colégio dos Jesuítas e a Igreja do Colégio ou de São João Evangelista. De salientar, que estes dois últimos edifícios, anexos um ao outro, constituíram até ao século XIX o “maior conjunto edificado no Funchal”²¹¹.



7 Permanências seiscentistas e setecentistas: Paço Episcopal (1); Colégio dos Jesuítas (2); Igreja do Colégio (3).

Foi neste ambiente, onde o “vinho” foi responsável não só pela introdução de uma nova ordem social na Ilha, como também por uma forma distinta de edificar e habitar, que a “cidade do vinho” se ergueu sobre a “cidade do açúcar”.

Esta cidade que, ao longo de dois séculos, privilegiou os limites herdados da cidade quinhentista, começou, de um modo ainda muito tímido, a alongar-se pela encosta acima, onde se instalaram algumas quintas com sumptuosos vinhedos e jardins.

²⁰⁹ *Reflexões geraes sobre a Ilha da Madeira*, do governador João Gonçalves da Câmara, datado de 23 de Junho de 1780 (Caixa 3, nº 556). (Idem, *op. cit.*)

²¹⁰ Actual Museu de Arte Sacra.

²¹¹ C. M. F. (2004). Funchal - Roteiro histórico turístico da cidade. Funchal: Câmara Municipal do Funchal, pág. 125.

O Funchal do século XVII e XVIII foi, como acabamos de ver, uma cidade subtilmente melhorada e preenchida. As suas muralhas, os fortes e as novas e ricas moradias dos “senhores do vinho” deram-lhe sobretudo uma nova imagem. Os quarteirões tornaram-se mais densos e os seus edifícios cresceram em altura, com as suas torres “avista-navios”. Contudo, o traçado da malha urbana quinhentista manteve-se. Esta cidade, como se pode verificar no Mapa nº 2, passados duzentos e cinco anos, cresceu muito pouco, permanecendo cristalizado o tecido urbano da “cidade do açúcar”. Na realidade, como afirma Aragão, “salvo mais umas quantas ruas e travessas, a cidade do vinho sobrepõe-se à cidade do açúcar, encavalita-se no seu dorso cansado e propõe sobretudo um novo rosto”²¹².

Um “novo rosto” que vai dar à cidade uma imagem mais sólida e refinada. Nas diferentes artérias da cidade surgiram edifícios com fachadas guarnecidas com cantarias trabalhadas, muitas vezes com capelas anexas ou integradas na própria casa. Por esta altura, e com maior incidência no séc. XVIII, são também construídas, nas “melhores casas” do centro do Funchal, torres de “avista-navios”, as quais são “concebidas para aumentar a visão panorâmica do porto”²¹³ e, assim, permitir aos seus moradores observar o movimento dos barcos²¹⁴.

Hoje, ainda é possível observar alguns desses edifícios seiscentistas e setecentistas, bem como algumas torres de “avista-navios” típicas da “cidade do vinho”, que se encontram espalhadas pelo centro da cidade.

²¹² Aragão, Para a História do Funchal, pág. 137.

²¹³ Aragão, *op. cit.*, pág. 105.

²¹⁴ Aragão salienta que “a chegada de um navio à monótona e reduzida vida da cidade, funcionava não só como uma ansiada fonte de distracção, mas também como presumível transporte de correio ou mesmo de novas lá de fora relatadas pelos viajantes”. (Idem, *op. cit.*, pág. 139 e 140)



8 Permanências de edificações da "cidade do vinho": as torres “avista-navios”.

Mas esta era também uma cidade que despertava o sentido do olfacto. Era com certeza uma cidade aromática, perfumada pela enorme quantidade de vinho guardado nos armazéns do rés-do-chão das casas. Não nos podemos esquecer que numa época em que as janelas das casas não tinham vidros²¹⁵ e os armazéns de vinho multiplicavam-se pelas ruas da cidade, a fragrância do vinho invadia com certeza as ruas²¹⁶.

Como era a “cidade do vinho”?

Um olhar atento do Mapa nº 3, onde concertamos a Planta do Funchal do Capitão Skinner, datada de 1775, sobre o ortofotomapa de 2004, permite-nos numa primeira análise concluir que a “cidade do vinho” conservou o traçado da cidade quinhentista e que o crescimento urbano ocorreu sobretudo para norte, ao longo da Ribeira de Santa Luzia, e para poente. Na realidade, constata-se que, nestes dois séculos, a malha urbana adensou-se e consolidou, sem que tenha havido uma expansão urbana significativa.

²¹⁵ É John Ovington quem o afirma, aquando da sua passagem pela ilha em 1689, ao caracterizar as casas da “cidade do Funchal”. (Aragão, A Madeira vista por Estrangeiros – 1455-1700, pág. 201)

²¹⁶ É curioso que esta é uma “memória” de infância que guardo da cidade da década de 70, princípio de 80, do século passado. No regresso da escola, atravessava a Rua do Bispo onde havia um armazém de vinho. Logo no início da rua, era perceptível o odor intenso e adocicado do vinho, que saía pelas janelas abertas, emolduradas em cantaria vermelha e com malheiros. Toda a rua ficava perfumada.

De qualquer modo existem duas áreas de expansão específicas. Uma primeira para Norte, que acompanha o curso da Ribeira de Santa Luzia e que tem como principais eixos estruturantes a Rua das Mercês, a Rua dos Ferreiros e a Rua da Conceição e onde, à semelhança do que acontecia na cidade quinhentista, os quarteirões apresentam uma forma alongada, paralela à rua e à ribeira, e os lotes encontram-se orientados no sentido Este/Oeste.

Uma segunda área de expansão surge a ocidente, no prolongamento da “cidade manuelina”, cujos eixos estruturantes continuam a ser paralelos à linha da costa. Os quarteirões apresentam lotes dispostos em diferentes direcções, orientados para todas as frentes dos mesmos.

Verifica-se também que existe uma “linha” de expansão para leste, a qual dá continuidade à Rua de Santa Maria.

Ainda da observação do Mapa nº 3, é possível constatar que na “cidade do vinho” o núcleo da Sé continuou a ser o centro político-religioso-económico e que os espaços públicos, tais como praças e jardins, continuam a não ser valorizados. Na realidade, nestes dois séculos, não parecem ter surgido novas praças ou jardins.

A planta do Funchal do Capitão Skinner dá-nos, ainda, uma visão extraordinária sobre a fortificação da cidade. Apesar de existir um mapa anterior, de Bartolomeu João (1654), com desenhos de diferentes fortes da cidade do Funchal, é na planta de Skinner que vamos encontrar informações precisas sobre o Funchal fortificado. Esta planta permite-nos, com algum rigor, identificar não só o percurso da muralha como também a localização dos fortes que defendiam a cidade.

Assim, pelo Mapa nº 3, verificamos que, na segunda metade de setecentos, a muralha da cidade, a ocidente, entestava nas rochas junto à Fortaleza do Pico (C) e descia pelas actuais ruas Pimenta Aguiar, Major Reis Gomes e dos Aranhas até à zona do calhau de

São Lázaro. Depois, acompanhando a costa, ia ligando os diferentes fortes – o Forte de São Lourenço (B), da Alfândega (4), do Pelourinho (7) e o Forte Novo (6) – até ao Forte de São Tiago (9). Constata-se ainda que a partir do Forte do Pelourinho saía uma muralha que subia a margem direita da Ribeira de João Gomes até às rochas do “alto” da Pena.

Faziam também parte deste sistema defensivo da cidade o Forte do Ilhéu (5), o Forte de S. Diogo (8) e o Forte dos Louros, este último já fora dos limites definidos para este estudo.

Skinner assinalou, igualmente, na sua planta as “portas do mar”, num total de sete.

Este sistema de fortificação fechava a cidade por terra e defendia-a pelo lado do mar. Na realidade, a defesa da cidade, com cruzamento de fogos das várias fortificações, dificultava a entrada de navios inimigos no porto do Funchal, o que a manteve protegida de possíveis ataques.

Deste sistema defensivo setecentista restam apenas vestígios da muralha – pequenos troços localizados na Rua Pimenta Aguiar, na Rua Major Reis Gomes e junto às rochas do “alto” da Pena, na Rua Visconde do Anadia, e nas traseiras da Rua do Portão de S. Tiago – e alguns fortes – o Forte do Pico, o Forte de São Lourenço, o Forte de São Tiago, o Forte do Ilhéu e, ainda, ruínas do Forte dos Louros.



9 Permanências da cidade fortificada: cortina da cidade (Rua do Portão de S. Tiago) (1); Forte do Ilhéu (2); Forte de São Tiago (3).

Em síntese:

- a “cidade do vinho” é uma cidade que se consolidou, mantendo praticamente os limites da cidade quinhentista;
- no seu traçado encontramos, fundamentalmente, duas novas áreas de crescimento da malha urbana: uma para Norte, que acompanha o curso da Ribeira de Santa Luzia e que tem como principais eixos estruturantes a Rua das Mercês, a Rua dos Ferreiros e a Rua da Conceição, e uma outra para Ocidente, no prolongamento da “cidade manuelina”, cujos eixos estruturantes são paralelos ao traçado da linha da costa;
- os eixos estruturantes fundamentais da cidade continuam a ser dois. Um que acompanha o traçado da linha de costa, na direcção Este-Oeste, ao longo da Rua de Santa Maria, Rua dos Mercadores, passando pelo núcleo da Sé e avançando em direcção da Ribeira de São João, até às actuais ruas Major Reis e dos Aranhas. E um outro, para o interior, que liga a zona marítima ao centro e, posteriormente, às novas áreas de expansão e às principais saídas da cidade;
- o centro da cidade continua a ser definido pelo núcleo da Sé, onde se enquadram a Sé Catedral e a sua praça, a Casa da Câmara, a Alfândega e a Misericórdia;
- relativamente ao seu sistema defensivo, na segunda metade de setecentos, o Funchal era uma cidade fortificada, com muralhas e fortes que a fechavam e a defendiam tanto por terra como por mar.

2.2.3 O Século XIX

No século XIX a Madeira e a cidade do Funchal estiveram quase sempre sob um clima de conflitualidade latente e de grande instabilidade. A ocupação inglesa e a implantação do liberalismo não foram de todo consensuais.

Ao abrigo da aliança luso-inglesa, durante as guerras napoleónicas, o exército inglês ocupou a Ilha, com o pretexto de a proteger e defender de possíveis ataques franceses. Na verdade, os ingleses estavam preocupados em defender os seus interesses, tendo para o efeito enviado um destacamento dirigido pelo Coronel Clinton, que ficou na Região entre 1801 e 1802. Cinco anos depois, chegaram ao Funchal “dois regimentos de infantaria (1000 soldados cada) e duas companhias de artilharia”²¹⁷ sob o comando do Major-General William Carr Beresford. Este general britânico, após o desembarque, ocupou o Palácio de São Lourenço e mandou hastear a bandeira inglesa em todas as fortificações do Funchal. Pelo que nos diz Rui Carita, esta segunda ocupação (1807-1814) “parecia visar, pura e simplesmente, a ocupação definitiva do Arquipélago pelas forças Inglesas e se não fora o enorme esforço diplomático, desenvolvido em vários centros europeus, dificilmente as forças inglesas daqui teriam saído”²¹⁸.

É claro que esta ocupação gerou desagrado desde o primeiro momento, contudo o poder dos comerciantes britânicos na Ilha e a importância destes para a sobrevivência dos madeirenses fez com que não tenha havido de imediato uma reacção à presença inglesa. O certo é que desde o século XVIII os madeirenses estavam subjugados ao domínio dos ingleses, ou melhor, dos comerciantes desta nacionalidade. Já em 1780, o governador João Gonçalves da

²¹⁷ Carita, R. (1982). Paulo Dias de Almeida e a Descrição da Ilha da Madeira. Funchal: DRAC, pág. 32.

²¹⁸ Idem, *op. cit.*, pág. 31 e 32.

Câmara ao reflectir sobre o problema do comércio na Madeira afirmava:

*(...) mas huma cega preocupação dos Habitantes nutrida artificiosamente pela desordenada cobiça dos Negociantes Britanicos, que lhes persuadem não ter esta Ilha necessidade de outro meyo p^a subsistir, que a abundante exportação dos seusinhos, recebendo o seus produtos em os generos necessarios, que elles importão, por tão exorbitantes preços (...)*²¹⁹

Isto demonstra bem o modo como os ingleses, em proveito dos seus interesses comerciais, tinham levado os madeirenses à monocultura da vinha, tornando-os assim seus dependentes não só para a comercialização e exportação do vinho como também para importação de bens essenciais, nomeadamente de cereais.

Após um período de relativa calma, em 1827, as guerras entre liberais e miguelistas vão conduzir a uma nova crise económica. Os comerciantes ingleses, principais exportadores de vinho e importadores de cereais, preocupados com a situação começam a abandonar a Ilha. Em consequência a fome volta a grassar na Madeira, criando agitação social, marcada por furtos e assassinios e tornando ainda mais cruéis as acções de violência e repressão praticadas pelas forças miguelistas, que tinham chegado à Ilha em Agosto de 1828.

O desenvolvimento da cidade oitocentista foi ainda pautado, na primeira metade do século, pelo apogeu e declínio do comércio do vinho e, na segunda metade, pelo turismo “terapêutico”²²⁰.

²¹⁹ *Reflexões geraes sobre a Ilha da Madeira, pelo Governador, João Gonçalves da Câmara*, de 23 de Junho de 1780 (Caixa 3, nº 556) (Documento manuscrito retirado do inventário de Almeida, *Archivo de Marinha e Ultramar*, op. cit.)

²²⁰ Silva, I. (1985). *A Madeira e o Turismo – Pequeno Esboço Histórico*. Funchal: D.R.A.C.

Segundo António Aragão, no início do século XIX, o comércio do vinho “sofre profundos revezes, uns de origem interna e outros provocados por diversas razões externas, as quais, reunidas, obrigaram a uma tremenda e imparável decadência”²²¹. As fraudes, as falsificações e as entradas na Ilha de aguardentes vindas do exterior, diminuíram a sua qualidade e prejudicaram o negócio vinícola. Além disso, o fim das guerras napoleónicas e o termo do bloqueio, permitiram a entrada de vinhos europeus nos mercados tradicionais do Vinho Madeira – Inglaterra e o mercado colonial asiático e americano –, diminuindo o número de exportações deste precioso elixir madeirense. A este propósito Alberto Vieira diz-nos que entre 1819 e 1821 havia 20 mil pipas a aguardar comprador²²². As exportações continuaram a decair, contribuindo para o desmoronamento do sector agrícola, que tinha vindo desde o século XVII a apostar exclusivamente na cultura da vinha.

Na sequência de toda esta crise política, económica e social e da fome que lhe sobreveio, um grande número de madeirenses foi obrigado a emigrar para Demerara, Brasil e Hawaí. Entre 1835 e 1855, calcula-se que cerca de 40 mil pessoas emigraram da Ilha²²³.

Entretanto, à medida que a crise vinícola se instalava, os proprietários das terras começavam a vender os seus terrenos e quintas. Os comerciantes ingleses, enriquecidos com o comércio do vinho, adquirem essas propriedades e transformam-nas em pousadas e hotéis de acolhimento aos inúmeros britânicos de passagem para as colónias ou à procura de cura para a tísica pulmonar. Tem assim início um novo ciclo económico na Ilha – o do turismo terapêutico – mais uma vez dominado pelos ingleses. Esta nova actividade, apesar de estar voltada para um público-alvo muito

²²¹ António Aragão, *O Espírito do Lugar. A Cidade do Funchal*, pág. 112.

²²² Vieira, A. (2000, Dezembro). O Funchal. Os ritmos históricos de uma cidade portuária. *Revista Sociedade e Território*, nº 31/32, 60-80, pág. 75.

²²³ Aragão, *op. cit.*, pág. 113.

específico, fez com que a cidade começasse progressivamente a ganhar uma “feição cosmopolita”²²⁴.

Nelson Veríssimo, num artigo intitulado *Funchal – Città Dolente*²²⁵, diz-nos que a partir da segunda metade do século XIX a Madeira transformou-se “numa reputada estação de Inverno”, recomendada “aos tuberculosos, convalescentes e asténicos”²²⁶. Salientando que “o Funchal animava-se com esses forasteiros”, sem que as pessoas da terra colocassem “barreiras ao convívio”:

*Não havia espaço limitado para os doentes. Recebiam-nos nas suas quintas ou em singelas moradias. Magros e pálidos, esses parceiros do infortúnio deambulavam pela cidade. Nasciam amizades. (...) Consumia-se o tempo com passeios, festas e pesquisas da Natureza.*²²⁷

O turismo terapêutico trouxe até à Ilha “aristocratas, burgueses e intelectuais”²²⁸, sobretudo ingleses, que embora doentes privilegiavam a diversão – “bailes, teatro, concertos no Passeio Público, os *Clubs*, as excursões pela ilha”²²⁹ –, emprestando à cidade do Funchal uma imagem cosmopolita mórbida.

²²⁴ Veríssimo, N. (1993, Janeiro-Junho). Funchal – Città Dolente. Revista Ilzenha, nº 12, 7 – 15, pág. 14.

²²⁵ Saliente-se, ainda, que o título, numa alegada comparação com a *Città di Dite*, no *Inferno* da Divina Comédia de Dante, é interessantíssimo pois o turismo “terapêutico” desenvolvido na Ilha deixava impregnado no ambiente da cidade uma persistente tristeza doentia, reconhecendo o próprio autor que “o Funchal era assim um misto de encanto, doçura, consolação e morbidez”. (Idem, *op. cit.*, pág. 15)

²²⁶ Idem, *op. cit.*, pág. 7.

²²⁷ *Ibidem*.

²²⁸ Idem, *op. cit.*, pág. 9.

²²⁹ Idem, *op. cit.*, pág. 13.

Na verdade, como diz Veríssimo²³⁰, “no Funchal pairava a sombra da morte”, pois enquanto uns melhoravam outros “fizeram da Ilha a sua última morada”. Assim, para uma cidade que procurava bem receber, era importante “ocultar os símbolos da morte”, tendo sido aprovada em 1897 uma postura da Câmara Municipal do Funchal que proibia “aos estabelecimentos de pompas fúnebres a exposição de objectos relacionados com a sua actividade”. Houve ainda uma preocupação com o tipo de árvores a colocar nos espaços públicos, verificando-se que os jornais da época preocupados com este assunto aconselhavam “a não utilização de *árvores melancólicas, de cemitério*” ou “o ajardinamento (...), com carvalhos, til e outras árvores umbrosas em vez do plátano, para assim melhorar a imagem da cidade perante o visitante”²³¹.

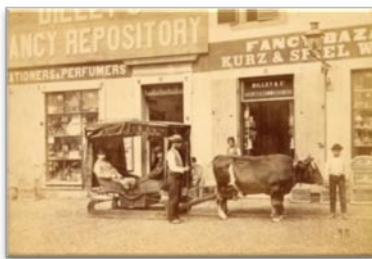
Outra “marca” deixada pelo turismo terapêutico na cidade foram as inúmeras “tabuletas e letreiros em língua estrangeiras, espalhados pelas muitas lojas da cidade”²³².

No entanto, esta actividade que tanto beneficiou economicamente a Ilha, veio mais tarde a cobrar o seu preço através da disseminação da doença entre a população, acabando por vitimar muitos madeirenses.

²³⁰ Idem, *op. cit.*, pág. 14.

²³¹ *Ibidem.*

²³² *Ibidem.*



10. As marcas de uma cidade voltada para o turismo – a proliferação de letreiros escritos em vários idiomas nas ruas da cidade do Funchal. (Fotografias cedida pelo A. R. M.)

O século XIX ficou ainda marcado por calamidades naturais que espalharam a destruição e a morte.

A 9 de Outubro de 1803, um forte aluvião²³³, com origem em fortes chuvadas, atingiu a cidade do Funchal. Este aluvião, conforme podemos verificar no inventário do *Archivo da Marinha e Ultramar*²³⁴, provocou enormes estragos na cidade do Funchal. O comunicado que o Major António Rodrigues de Sá redigiu sobre este assunto é muito elucidativo:

Ontem de pois das 8 horas da noute / em consequencia da grande chuva, que comessou pelas 11 horas do dia com pouca difrensa, e durou com a mesma constancia té anoutesser / foi atacada esta cidê pellas Ribeiras que a divide com hum feror indizevel: esta noticia exigio da minha obrigação, mandar por sentinelas nas Ruas dos ferreiros, e tanueiros, huas p^a empedirem, que o Povo se percepitasse na Ponte que na quele citio a Ribeira levou ao Mar, como tãobem a

²³³ Aluvião – acumulação de sedimentos deixados pelas correntes fluviais. (John Small e Michael Witherick, *Dicionário de Geografia*, Publicações Dom Quixote, pág. 17)

²³⁴ Almeida, *Archivo de Marinha e Ultramar*, op. cit..

*da Prasa, a do Calhau, a de S. Paulo, a do Ribeirinho da Carne Azeda, e o Maynel da Roxinha; e outras p^a animais, e salvar os Moradores da Rua dos Tanueiros, que está de hua parte quaze toda aruinada, ficando mtas casas, como hua Praya de pedras grossas, mtas Famílias, que passarão à outra vida, mtos armazens e logas inundadas, finalmente mtos outros estragos, innumeraveis: (...): tãobem no Bairro do Calhau ouverão casas inteiras, e famílias que desaparecerão (...).*²³⁵

Existem testemunhos de outros aluviões neste século, dos quais se podem destacar, a título de exemplo, aqueles a que o engenheiro Reynaldo Oudinot faz referência no relatório de 14 de Abril de 1804 – 6 de Março; 10 de Março e 13 de Março desse ano²³⁶ – ou aquele a que, segundo Rui Carita, Paulo Dias de Almeida faz referência na *Descrição da Ilha da Madeira* e que ocorreu no dia 30 de Outubro de 1815²³⁷.

Provavelmente muitos outros aconteceram, no entanto a sua força demolidora não foi tão grande como o de 9 de Outubro de

²³⁵ *Participação do Major, Antonio Rodrigues de Sá, ácerca dos extraordinarios estragos e lamentaveis desgraças pessoaes ocasionados pela inundaçã das ribeiras na noite de 9 de Outubro de 1803, de 10 de Outubro de 1803 (Caixa 7, Anexo ao nº 1392) (Documento manuscrito retirado do inventário de Almeida, Archivo de Marinha e Ultramar, op. cit.)*

²³⁶ *Relatorio do Engenheiro, Reynaldo Oudinot, sobre os estragos materiaes produzidos pelo temporal de 9 de Outubro de 1803, no Funchal e em outras povoações, de 14 de Abril de 1804 (Caixa 7, nº 1456) (Idem, op. cit.)*

²³⁷ “Em 30 de Outubro de 1815 pelas 5 horas da tarde, houve um aluvião que levou quarenta casas e arruinou outras, inundando ruas, e se fosse à noite muita gente morreria afogada. A ribeira de S. Paulo chegou a trazer uma coluna de água e rochedos, que ocuparam a largura de 60 palmos e 30 de alto. Entre as pedras que ficaram no leito da ribeira, junto ao mar, havia uma de 20 palmos quadrados, e de 10 palmos muitas. Esta enchente durou uma hora.” (Rui Carita, Paulo Dias de Almeida e a Descrição da Ilha da Madeira, pág. 54)

1803, sobretudo porque já tinham sido tomadas algumas providências para protecção da cidade, nomeadamente ao nível da construção de muralhas nas ribeiras.

Oitocentos não foi todavia só um rol de desastres, trouxe também progresso e inovação à cidade.

À medida que se avançava no século, o sonho de iluminar os diferentes espaços da cidade foi se tornando uma realidade. A chegada da iluminação pública, primeiro a azeite, depois a petróleo e, por fim, a energia eléctrica, modificou definitivamente a paisagem da cidade.

Entre 1846 e 1852, por iniciativa do conselheiro José Silvestre Ribeiro, governador da Ilha, foi colocado o primeiro sistema de iluminação da cidade, com candeeiros de azeite. Em 1858, com o objectivo de dotar a cidade de um novo sistema mais moderno e eficiente de iluminação, a Câmara Municipal do Funchal deliberou a abertura de um concurso para iluminar a cidade a gás. A primeira proposta chegou em 1859. Mas segundo Maurício Fernandes, “em 1864, o Funchal continuava iluminado a azeite, dispondo a cidade de 133 candeeiros de 2 e 3 bicos”²³⁸. Sabe-se no entanto que em 1881 já funcionavam candeeiros a petróleo e que a Câmara do Funchal abriu um novo concurso para a iluminação a gás, tendo havido uma proposta que foi rejeitada.

A 24 de Janeiro de 1884 o engenheiro Eduardo Augusto Kopke fez uma proposta para implantar na cidade do Funchal um sistema de iluminação a “gaz d’ulha”. No entanto, a adjudicação desta obra foi alvo de grande polémica uma vez que não fazia sentido, numa época em que a electricidade ganhava cada vez mais adeptos, implantar um sistema desta natureza. Assim, em 1895, a

²³⁸ Fernandes, M. (1993, Janeiro-Junho). A iluminação pública no Funchal. Revista Islenha, nº 12, 80 – 83, pág. 81.

Câmara Municipal realizou um novo contrato com este engenheiro, desta feita para a colocação de um sistema de iluminação eléctrica.

No dia 22 de Maio de 1895 era celebrada, entre a Câmara Municipal do Funchal e o engenheiro Eduardo Augusto Kopke, a “escriptura de contracto para a iluminação da cidade do Funchal por meio de luz electrica”²³⁹. Neste contrato estava definida a área a electrificar (ver Mapa nº 4):

(...) o perímetro formado pelos polygonos cujos vertices se apoiam nos seguintes pontos:

1º Hotel Reid, na Estrada Monumental;

2º Ponte Velha do Ribeiro Seco;

3º Intercepção da rua do Arcebispo D. Ayres, com o princípio da estrada Levada de Santa Luzia;

4º Extremo da Levada de Santa Luzia ou intercepção da estrada da Levada de Santa Luzia com a Avenida Pedro José de Ornelas;

5º Intercepção do Caminho do Palheiro do Ferreiro com o Caminho do Terço;

*6º Foz da Ribeira de Gonçalo Ayres.*²⁴⁰

O mesmo documento referia, ainda, que era concedido ao engenheiro Eduardo Augusto Kopke, “por quarenta annos, (...), o exclusivo do fornecimento de luz electrica para a iluminação publica, municipal e particular e dos edificios públicos da cidade do Funchal”²⁴¹. Ficamos também a saber que “as luzes da iluminação publica, serão accesas todas as noites, e manterão o maximo da intensidade estabelecida n’este contrato desde o occaso até ao nascer do sol”²⁴².

²³⁹ Eduardo Augusto Kopke, Esctura de contracto para a Iluminação da Cidade do Funchal por meio de luz electrica celebrada entre a Camara Municipal da mesma cidade, Arquivo Regional da Madeira.

²⁴⁰ Idem, pág. 4.

²⁴¹ Idem, pág. 5.

²⁴² Idem, pág. 6.

Em Junho de 1897 era finalmente inaugurada a “luz eléctrica” na cidade do Funchal.

O Funchal oitocentista, apesar de marcado por uma variedade de acontecimentos que implicaram um número elevado de obras, não sofreu alterações significativas na sua malha urbana. O encanamento e consolidação do leito das ribeiras, a construção de algumas pontes e estradas, que beneficiaram sobretudo as ligações entre a cidade e o resto da Ilha e, ainda, a construção do Porto do Funchal constituíram intervenções localizadas, abrangendo áreas restritas da cidade. Além disso, todas estas intervenções acabaram por se prolongar no tempo²⁴³ tendo um maior impacto na imagem do Funchal, manchada por obras intermináveis, do que propriamente na sua forma.

No entanto, neste século a cidade do Funchal continuou a crescer, tendo ultrapassado os primeiros obstáculos que o relevo lhe impunha, sobretudo a Oeste, na margem direita da Ribeira de São João, e a Norte, na zona de Santa Clara e dos antigos Moinhos. A abertura de novas estradas parece ter sido determinante para a expansão da urbanização.

Pela comparação da área construída nas plantas de 1894²⁴⁴ e de 1775²⁴⁵, concertadas no Mapa nº 5 sobre o ortofotomapa de 2004, comprovamos que a cidade expandiu-se sobretudo para Ocidente, ocupando os terrenos, mais elevados, da margem direita da Ribeira de São João. Além disso, na margem esquerda desta

²⁴³ Temos vindo a constatar que esta foi uma realidade sempre presente na Ilha, motivada por constantes crises económicas e financeiras e, ainda, pela inércia dos vereadores e pela falta de apoio do Governo Central.

²⁴⁴ *Planta da Cidade do Funchal e seus arredores*, da autoria dos engenheiros Carlos Roma Machado de Faria e Maia, Adriano Augusto Trigo e Annibal Augusto Trigo, cedida pelo A.R.M..

²⁴⁵ *Plan of the Town of Funchal*, da autoria do Capitão Skinner, cedida pela Casa-museu Frederico de Freitas.

ribeira, surgiram novos quarteirões, implantados perpendicularmente à linha de água, acompanhando o traçado da nova muralha da ribeira. O mesmo se verificou na Ribeira de João Gomes, onde surgiram também alguns novos quarteirões junto às margens. É, ainda, evidente que houve um aumento significativo da área construída, ocorrendo uma densificação do centro da cidade e a proliferação de uma série de pequenas construções nas áreas mais elevadas, envolventes à cidade.

Como era o Funchal oitocentista?

A cidade de 1800 encontrava-se certamente degradada. Com a exceção das casas dos senhores do vinho, que foram adquiridas pelos ingleses e transformadas em casas de hóspedes e em pequenos hotéis, é possível deduzir que muitos edifícios públicos, habitações e fortificações encontravam-se em ruína e que a ocupação urbana, sobretudo junto às margens das ribeiras, era desordenada. A corroborar esta nossa suposição temos diversos documentos do inventário do *Archivo da Marinha e Ultramar*²⁴⁶, que testemunham sobretudo o estado de degradação das edificações.

Através da leitura destes e de outros documentos tomámos ainda consciência da gravidade das dificuldades económicas existentes na Ilha e dos muitos temporais e aluviões que frequentemente assolavam a cidade. Estas circunstâncias acabaram por contribuir e piorar o estado de decadência de muitos edifícios da cidade.

²⁴⁶ A título de exemplo, podemos mencionar os seguintes documentos, das últimas décadas de setecentos: *Reflexões geraes sobre a Ilha da Madeira, pelo Governador, João Gonçalves da Câmara*, de 23 de Junho de 1780 (Caixa 3, nº 556); *Representação do Senado do Funchal, mostrando a necessidade de se construir uma nova casa da Câmara*, de 23 de Novembro de 1779 (Caixa 3, nº 535); *Officio do Governador, Ascenso de Siqueira Freire, para o Visconde de Anadia*, de 3 de Setembro de 1806 (Caixa 8, nº 1686). (Documento manuscrito retirado do inventário de Almeida, *Archivo de Marinha e Ultramar*, *op. cit.*)

Para agravar ainda mais a situação, a 9 de Outubro de 1803 a cidade foi atingida por um aluvião que, como já mencionamos, provocou muita destruição e mortes.

No Mapa nº 6, foram assinalados os leitos de cheia dos cursos de água que atravessam a cidade, sendo deste modo visíveis as áreas que foram destruídas pelo mesmo. Verifica-se que as áreas mais devastadas foram as que se localizam entre as ribeiras de Santa Luzia e de João Gomes, bem como as áreas adjacentes às suas margens. Segundo diferentes relatos, os estragos foram enormes na Rua dos Tanoeiros, no sítio do Ribeirinho, na zona do Pelourinho e no Bairro de Santa Maria²⁴⁷.

Relativamente à Ribeira de São João, embora esta também tivesse galgado as margens, os prejuízos parecem ter sido muito menores, uma vez que “ella termina a cidade da parte occidental”²⁴⁸, localizando-se ali fundamentalmente terrenos agrícolas. Contudo, junto à foz, onde se localizava um pequeno núcleo de casas, os

²⁴⁷ A propósito dos estragos provocados nestas áreas, Alberto Artur Sarmiento escreve o seguinte: “A ribeira de João Gomes numa fúria de arrasto (...) entulhou ao chegar à cidade, esbraçando-se em três partes. No primeiro salto passou por cima da ponte da Rochinha, levou tudo adiante de si pela rua dos Pangeiros, caindo todas as casas que ficavam à porta da travessa de Nossa Senhora do Calhau. O segundo lança no estacamento, pelo sítio do Ribeirinho, escavou uma vala enorme, por onde passava, levando consigo lojas e armazéns, e nas costas do Pelourinho (...). O terceiro braço desgarrado da Ribeira arrancou-lhe as muralhas da margem esquerda, entrou na rua do Hospital Velho, levou a Capela dos Reis Magos onde fora primitivamente a Misericórdia, e daí para a baixo, todas as casas com sua gente e haveres, e combinando-se as águas de encontro, derruíram a igreja de Nossa Senhora do Calhau (...). Toda a parte baixa da cidade ficou inundada, pois os muros de defesa no litoral serviram para subir mais a água que procurava saída.” (Sarmiento, A. A. (1952). Ensaio histórico da minha Terra. Ilha da Madeira. Vol. III. Funchal: Junta Geral do Distrito Autónomo do Funchal, pág. 169)

²⁴⁸ *Relatório do Engenheiro, Reynaldo Oudinot, sobre os estragos materiais produzidos pelo temporal de 9 de Outubro de 1803, de 14 de Abril de 1804* (Caixa 7, nº 1456) (Idem, op. cit.)

estragos foram significativos, tendo sido destruídas algumas habitações.

Na sequência deste episódio e com o objectivo de dirigir os trabalhos de reconstrução das áreas atingidas pelo aluvião, chegou à Madeira, em Fevereiro de 1804, o engenheiro militar Reynaldo Oudinot, acompanhado do capitão Feliciano António de Matos e Carvalho. Em Setembro desse mesmo ano, juntou-se a estes dois oficiais o Tenente Paulo Dias de Almeida²⁴⁹.

Através da leitura do um relatório do Brigadeiro Oudinot²⁵⁰, onde descreve os estragos causados pelo aluvião, ficamos a conhecer o “projecto das obras a construir para reparar as ruínas dos edificios e muralhas”. Nesse projecto, o engenheiro propunha, fundamentalmente, a reedificação e reparação das principais muralhas e pontes das ribeiras, definindo para o efeito algumas “maximas” a ter em conta durante a execução das obras:

Maxima 1ª. As ribeiras devem ser conduzidas ate o Mar seguindo a direcção mais breve, e por consequencia a mais recta possivel: (...)

²⁴⁹ Paulo Dias de Almeida realizou vários trabalhos sob as ordens do Brigadeiro Oudinot, de onde se destaca a execução de diferentes mapas, de que são exemplos a Planta da Cidade do Funchal e a Carta Geral da Ilha da Madeira; o levantamento de duas fortalezas – a de São Lourenço e a de São Tiago; a execução da Planta de Perfil de um baluarte proposto para ser construído na embocadura da Ribeira de São Paulo – a Bateria das Fontes; e outros perfis e plantas de outros lugares da Ilha. Segundo o documento do *Archivo da Marinha e Ultramar* (Carta de Paulo Dias de Almeida, para o Visconde de Anadia, de 15 de Setembro de 1805 - Caixa 7, nº 1610), este Tenente reivindicou ser o autor do mapa que o engenheiro Oudinot enviou, no dia 9 de Setembro de 1805, ao Visconde de Anadia. Paulo Dias de Almeida colaborou ainda, em 1824, com o Brigadeiro Francisco Raposo nos estudos sobre o porto do Funchal.

²⁵⁰ *Relatorio do Engenheiro, Reynaldo Oudinot, sobre os estragos materiaes produzidos pelo temporal de 9 de Outubro de 1803, de 14 de Abril de 1804* (Caixa 7, nº 1456) (Idem, op. cit.)

*Maxima 2ª. A largura de cada Ribeira e a altura de seus diques serão determinados segundo a observação das localidades e a experiencia tiverem indicado que são convenientes (...)*²⁵¹

As “maximas” ditavam não só a rectificação dos cursos de água e a elevação das margens, bem como descreviam o método a utilizar na construção das pontes.

Relativamente às obras a fazer na cidade, para além da mudança de direcção de diferentes secções das ribeiras “para outra mais recta”, destacavam-se a construção de pontes novas e de novos troços de muralha. O projecto especificava ainda, para cada uma das Ribeiras, a localização e a extensão das obras a realizar e os métodos a aplicar.

Pela leitura de diferentes Offícios e *Cartas* do inventário do *Archivo da Marinha e Ultramar*, constatamos que as obras propostas por Reynaldo Oudinot não só foram iniciadas antes de 24 de Abril de 1804²⁵², como também estavam a ser feitas a um bom ritmo no final desse ano. Num *officio* datado de 6 de Dezembro de 1804, podemos ler que “as chuvas tinham produzido grandes cheias nas ribeiras, pelas quaes se mostrára a efficacia e solidez das obras construidas”²⁵³. Os trabalhos propostos no Plano de Oudinot continuavam em 1806²⁵⁴ a ser executados com a expropriação de diversos prédios para a construção das muralhas nas margens das

²⁵¹ *Ibidem.*

²⁵² *Carta de Reynaldo Oudinot, ácerca dos trabalhos de reparação a que estava procedendo nas Ribeiras*, de 24 de Abril de 1804 (Caixa 7, nº 1458) (Idem, *op. cit.*)

²⁵³ *Officio do Engenheiro, Reynaldo Oudinot*, de 6 de Dezembro de 1804 (Caixa 7, nº 1540 – Anexo ao nº 1538) (Idem, *op. cit.*)

²⁵⁴ *Officio do governador, Ascenso de Siqueira Freire, para o Visconde de Anadia*, de 3 de Setembro de 1806 (Caixa 8, nº 1686) (Idem, *op. cit.*)

ribeiras de João Gomes e de Santa Luzia. Sabemos ainda que entre Setembro de 1806 e Março de 1807 foram feitos vários trabalhos de reparação nos paredões das Ribeiras de João Gomes e de Santa Luzia²⁵⁵.

Contudo é um facto que as obras propostas por Oudinot prolongaram-se, pelo menos, até ao ano de 1815:

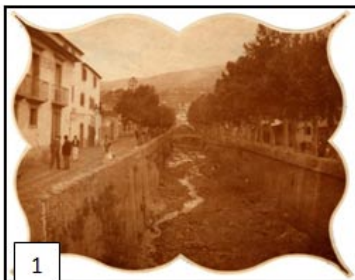
*(...) encarregando o encanamento dellas [ribeiras] ao Brigadeiro Engenheiro Reynaldo Oudinot, que vindo a esta Ilha, fez o Plano, e sendo aprovado por V. A. R. foi por elle posto em execução, e continuado depois de sua morte²⁵⁶, **athe o presente** pelo seo Ajudante o Major Engenheiro Feliciano Antonio de Mattos (...). (...) afrouxou este trabalho desde o anno de 1810, pela necessidade de remetter para Londres a consignação anual de 45 mil libras sterlinas, quantia, que sendo muito superior ás sobras annuaes do rendimento da*

²⁵⁵ Na *Carta do Capitão, Feliciano Antonio de Mattos Carvalho*, de 6 de Abril de 1807, podemos ler que: “Na Ribeira de João Gomes do lado direito está completa amuralha em toda a sua elevação do ponto B athe o Forte do Pelourinho (...). Na margem esquerda da dita Ribeira estão feitas 109 braças liniars de muralha em toda a sua altura, contadas da Cortina da Marinha athé a primeira caza das que ainda discansão sobre amuralha velha da Ribeira: como tambem a sua escada de cantaria rija”. Relativamente à “Ribeira de Sta Luzia, no lado direito ficão ja completas 54 braças liniars de muralha, a saber .. 40 .. da ponte atual da Praça para a dentro, e .. 14 .. da dita ponte para o Mar (...). Do lado esquerdo da dita Ribeira está com toda a sua altura hua porção de muralha, que principiando no Forte chega athe .. 17 .. braças p^a adentro da Cidade (...)”. (Caixa 8, nº 1714) (Idem, *op. cit.*)

²⁵⁶ O engenheiro Reynaldo Oudinot faleceu no dia 11 de Fevereiro de 1807, sendo substituído na Direcção das Obras Públicas pelo Capitão Engenheiro Feliciano António de Mattos. (Documentos da Caixa 8, nº 1703 e 1704 – Annexa ao nº 1703) (Idem, *op. cit.*)

*Capitania (...). Não podendo por este motivo concluir o trabalho, que devia pôr a cidade em difeza (...)*²⁵⁷

Neste mesmo *officio* podemos ler que, a 26 de Outubro de 1815, a cidade sofreu um outro aluvião de grandes proporções, mas que, apesar dos estragos causados nas pontes, nas casas e em fazendas localizadas nas margens das ribeiras, as consequências do mesmo não foram mais graves devido à protecção das muralhas já construídas.



11. Memória das muralhas de protecção na Ribeira de Santa Luzia (1) e na Ribeira de João Gomes (2) (s. d., fotografias cedidas pelo A.R.M.).

É de salientar que alguns troços das muralhas de protecção, da época de Oudinot, ainda hoje são visíveis, sobretudo na Ribeira de Santa Luzia.

²⁵⁷ *Officio do Governador, Florencio Corrêa de Mello, remetendo uma representação da Junta da Real Fazenda, que lhe está anexa, de 23 de Novembro de 1815 (Caixa 13, nº 3713 – 3714) (Idem, op. cit.)*



12. Muralhas de protecção da Ribeira de Santa Luzia – permanências do século XIX.

No início do século XIX foi difundido um projecto, provavelmente da autoria de Oudinot, onde era proposto a expansão da cidade do Funchal para Oeste.

Na *Planta da Cidade do Funchal* de Paulo Dias de Almeida, que concertamos sobre o ortofotomapa do mapa nº 7, podemos observar no sítio das Angústias, entre a margem direita da ribeira de São João e o Ribeiro Seco, esse *Projecto da Nova Cidade*. Apesar de nunca ter sido executado, este plano recticular, com uma praça central quadrada, constituiu uma primeira tentativa de planificar a expansão da cidade.

Esta *Planta da Cidade do Funchal* dá-nos inúmeras informações sobre a cidade do início de oitocentos.

Uma análise atenta do mapa nº 7 permite-nos identificar e localizar as diversas fortificações que guarneciam a cidade oitocentista – Fortaleza do Pico (C); Fortaleza de São Tiago (10); Forte Novo de São Pedro (9); Forte de São Filipe (7); Bateria da Alfândega (1); Fortaleza de São Lourenço (B); Bateria das Fontes (2); Bateria de São Lázaro (3); Bateria da Pontinha; Bateria da Penha e Forte do Ilhéu (6).

A propósito de fortificações refira-se, a título de curiosidade, que no princípio do século XIX o Funchal tinha dezasseis *Portas da Cidade*, tendo algumas delas sido demolidas entre 1836-39²⁵⁸.



13. Portas da Cidade - o Portão dos Varadouros. (Dillon, Frank, *Funchal Cathedral, From the Beach* – 1848-49 – gravura cedida pela C.M.F.F.); o Portão da Carleira (?), na Rua da Carreira (gravura cedida pelo M.Q.C.)

Prosseguindo a leitura do mapa nº 7, constata-se que pela primeira vez surge identificada a Igreja Inglesa (12). Na realidade, apesar da longa presença dos ingleses na Ilha, só no primeiro quartel de oitocentos estes conseguiram autorização para erguer um templo anglicano. É António Aragão quem nos dá essa informação, salientando ainda que esta autorização foi dada “sob condição de que o seu vulto arquitectónico não aparentasse semelhanças com o templo católico”. Na realidade, ainda hoje a

²⁵⁸ Segundo o Padre Fernando Augusto da Silva, em 1836 estavam de pé onze *Portas da Cidade*: 2 entre a Fortaleza de São Tiago e o chamado Forte Novo; 1 entre o Forte Novo e o Pelourinho (Portão de Nossa Senhora do Calhau – demolido em 1836); 1 portão nos Varadouros (Portão dos Varadouros); 1 portão no extremo Sul da Rua do Sabão (demolido nesse mesmo ano); 1 junto ao Forte da Alfândega; 1 situado entre a Casa da Saúde e a Fortaleza de S. Lourenço (Portão da Saúde – demolido em 1836); 1 no alto da Rua dos Aranhas (Portão de São Lázaro); 1 junto à Capela de São Paulo (Portão de São Paulo – demolido em 1839); 1 situado abaixo do cemitério britânico (Portão da Carleira) e outro entre a Capela de São Paulo e a Rua da Bela Vista (Portão do Pico – demolido em 1865). (Silva, F. (1921). *Elucidário Madeirense*. Vol. III. Funchal: S.R.E.C., pág. 100)

igreja se encontra implantada no mesmo sítio, “um tanto afastado da rua e sem que a sua presença se confunda com a imagem de qualquer construção católica”²⁵⁹.

No entanto, para uma análise mais detalhada das propostas apresentadas por Oudinot para “melhorar” a cidade do Funchal, podemos observar na figura nº 14 a Planta elaborada por Paulo Dias de Almeida.



14. Planta da Cidade do Funchal, atribuída a Paulo Dias de Almeida, primeiro quartel do século XIX (C.M.F.F) – 1. Projecto da Nova Cidade; 2. Ribeiro Seco; 3. Travessa das Violetas; 4. Rua da Alegria; 5. Rua do Conde Canavial; 6. Rua de João de Deus.

Nesta Planta da Cidade está assinalado a vermelho o “projecto que ainda se não realizou”²⁶⁰. À parte do projecto da Nova Cidade (1) que, como referimos, não foi executado, estava ainda previsto a construção, junto à Ribeira de São João, de uma segunda muralha, com dois fortes, e, ainda, a abertura de novas ruas. Embora as muralhas não tenham sido edificadas, é interessante

²⁵⁹ Aragão, *O Espírito do Lugar. A Cidade do Funchal*, pág. 122.

²⁶⁰ Segundo uma nota que consta na parte inferior da Planta.

verificar, através do mapa nº 7, que existem semelhanças entre a orientação das ruas projectadas e a de algumas vias hoje existentes – Travessa das Violetas (3), Rua da Alegria (4), Rua do Conde Canavial (5) e Rua de João de Deus (6).

Nesta Planta é ainda bem visível o alinhamento das ribeiras resultante das correcções propostas pelo Brigadeiro Oudinot.

Ainda em relação ao sítio das Angústia, sabe-se pela *Descrição da Cidade do Funchal* de Paulo Dias de Almeida, incluída no livro de Rui Carita²⁶¹, que este começou a ser ocupado por muitas casas de funchalenses e estrangeiros a partir de 1814, altura em que “o Bispo fez encanar as Fontes de S. João para aquele lugar, que não tinha água”²⁶². Naqueles terrenos foi também edificado o Hospital e o Cemitério Público da Santa Casa (5). Pela leitura da mesma descrição ficamos, igualmente, a saber que a baía do Funchal tinha “um bom ancoradouro”, havendo “um pequeno abrigo, a terra do Ilhéu, onde se abrigam pequenas embarcações”. Na verdade, este pequeno “abrigo” não era mais do que um pequeno cais de desembarque que tinha sido construído, na segunda metade de setecentos, entre a Pontinha e o Ilhéu de São José.

O porto do Funchal era um assunto que estava pendente, pelo menos desde 1756. Na realidade, a partir dessa data são frequentes os documentos do inventário do *Archivo da Marinha e Ultramar* que abordam o assunto das obras do porto e do cais da cidade. Sabemos que o engenheiro Francisco Tossi Colombino foi encarregue da elaboração do primeiro projecto do porto, havendo um número significativo de documentos que falam a esse respeito²⁶³. No entanto,

²⁶¹ Carita, Paulo Dias de Almeida e a *Descrição da Ilha da Madeira*, pág. 57 a 59.

²⁶² Idem, *op. cit.*, pág. 57

²⁶³ De que é exemplo o *Extracto das ordens, expedidas pelo Conselho de Fazenda em 26 de Março de 1756 ao governador e capitão general da Ilha da Madeira, Manuel de Saldanha de Albuquerque, e ao Provedor da Fazenda respectivo, relativas às obras das fortificações, caes e porta daquela ilha*. (Caixa

só a 22 de Março de 1756²⁶⁴ é que surge o primeiro registo a ordenar a construção do dito porto de abrigo. Em Abril do ano seguinte, o “Plano e modelo do porto d’esta ilha”²⁶⁵ estava pronto, pois Colombino enviava-o para Thomé Joaquim da Costa Corte Real²⁶⁶. As obras deveriam ter sido iniciadas logo de seguida, pois em Novembro de 1757 um *officio* do Governador Manuel de Saldanha de Albuquerque, a propósito de “um forte temporal na costa da ilha”, fala na obra e nos estragos que a mesma sofreu:

*(...) na referida obra: esta se acha bastantem adiantada, e na prezente tormenta se conhecia melhor a sua utilidade as obras exteriores que se lhe tinham feito há dois mezes, p^a mais segurança do corpo principal da mesma obra, achandosse ainda imperfeitas, e mto frescas, padeceram ruina (...)*²⁶⁷

Contudo estas obras prolongaram-se no tempo e, em Dezembro de 1759, um outro temporal assolou a costa da Ilha e são novamente referidos “grandes estragos em toda a costa e nas obras do porto”²⁶⁸.

1, nº 69) (Documento manuscrito retirado do inventário de Almeida, *Archivo de Marinha e Ultramar*, op. cit.)

²⁶⁴ *Cópia da carta regia dirigida ao Governador da ilha da Madeira, Manuel de Saldanha de Albuquerque*, de 22 de Junho de 1756 (Caixa 1, nº 91 – Anexo ao nº 90) (Idem, op. cit.)

²⁶⁵ *Carta do Engenheiro Francisco Tossi Colombino, para Thomé Joaquim da Costa Corte Real, enviando o “Plano e modelo do porto d’esta ilha”*, de 18 de Abril de 1757 (Caixa 1, nº 97) (Idem, op. cit.)

²⁶⁶ Thomé Joaquim da Costa Corte Real era Secretário de Estado da Marinha e Domínios Ultramarinos.

²⁶⁷ *Officio do Governador Manuel de Saldanha de Albuquerque, noticiando o ter havido um forte temporal na costa da ilha*, de 4 de Novembro de 1757 (Caixa 1, nº 122) (Idem, op. cit.)

²⁶⁸ *Officio do Governador, José Corrêa de Sá*, de 24 de Dezembro de 1759 (Caixa 1, nº 190) (Idem, op. cit.)

A partir de 1768 começou a ser veiculada a ideia de “fechar os ilheos para protecção dos navios ancorados no porto”²⁶⁹ Mas, até ao início de oitocentos, parece não ter havido iniciativas nesse sentido.

Sabemos, no entanto, que Paulo Dias de Almeida colaborou, em 1824, com o Brigadeiro Francisco Raposo nos estudos sobre o porto do Funchal, existindo na Biblioteca Nacional várias Plantas, assinadas pelo primeiro, com diferentes projectos para o Porto da Abrigo²⁷⁰.

No entanto, sabemos que a obra que ligou o Ilhéu de São José ao de Nossa Senhora da Conceição só começou a ser efectuada em 1885.

Relativamente ao cais da cidade, Iolanda Silva²⁷¹ diz-nos que só em 22 de Abril de 1843, foi tomada a decisão de construir um cais de pedra, em frente à cidade, tendo esta obra sido embargada em 1844 devido aos seus elevados custos. Em 1876 a construção do cais era ainda assunto de destaque.

²⁶⁹ *Carta do Governador, João António de Sá Pereira*, de 2 de Abril de 1768 (Caixa 2, nº 312) (Idem, *op. cit.*)

²⁷⁰ *Planta do Porto d'Abrigo na Bahia do Funchal, 1º Projecto e Planta do Porto d'Abrigo na Bahia do Funchal, 2º Projecto*, Paulo Dias d'Almeida, 1824 (Blanc, T. A. (1869). Album de desenhos dos portos marítimos artificiaes antigos e modernos que acompanham a história dos mesmos portos).

²⁷¹ Simões, A. V. e outros (1983). Transportes na Madeira. Funchal: D.R.A.C., pág. 37 e 38.



15. O porto do Funchal em 1888 – ligação do Ilhéu de São José ao de Nossa Senhora da Conceição (fotografia cedida pelo A.R.M.).

É interessante deixar aqui o testemunho de Isabella de França, uma inglesa casada com um madeirense que visitou a Madeira entre 1853 e 1854, a propósito do dito cais e da imagem que este deixava aos visitantes quando desembarcavam na praia:

*Perto do sítio em que desembarcámos notam-se vestígios de um cais, planeado há já alguns anos. (...) Quando veio o Inverno tinham feito progressos consideráveis, sem tomar, contudo, as precauções devidas. Não tardou que rebentasse um temporal, e na manhã seguinte o cais estava desfeito. (...) Os enormes blocos de pedra foram arrojados em todas as direcções, e agora o que resta alcança apenas o quebra-mar. Às vezes sentam-se ali doentes, a gozar a brisa marítima; mas, como ponto de desembarque, é totalmente inútil.*²⁷²

Isabella de França, no seu livro, faz-nos ainda uma descrição muito interessante do Funchal na década de 50. Fala-nos dos meios de transporte – o carro de bois, o palanquim, as zorras e a rede; das ruas que, de um modo geral, são estreitas, “pavimentadas de seixos, na sua maior parte aguçados” e sem passeios laterais²⁷³; da

²⁷² França, I. (...). Jornal de uma Visita à Madeira e a Portugal (1853 – 1854).

Funchal: Junta Geral do Distrito Autónomo do Funchal, pág. 51.

²⁷³ I. F., *op. cit.*, pág. 52 e 53.

existência, à saída do local de desembarque, de “uma rua larga entre dois renques de plátanos”²⁷⁴ que conduz ao Passeio Público; do facto de existirem na Rua da Carreira casas com quintais floridos, “demarcados pela antiga muralha da cidade”, para além das quais havia “parreiras, vivendas, quintas, a capela do cemitério, com o seu portão, num maciço de ciprestes, canaviais, castanheiros e árvores de folhagem exuberante, no meio das quais avultam imponentes as largas folhas das bananeiras”²⁷⁵; da Igreja inglesa; do Convento de Santa Clara; da Quinta das Cruzes e do Forte do Pico. Menciona, ainda, as quintas espalhadas pelas encostas do anfiteatro do Funchal – “(...) distinguem-se campos entremeados de quintas, até ao Monte e Palheiro, e, por cima de tudo, a esplêndida serra com os seus inúmeros espinhaços e recortes, nalguns pontos coberta de pinhais ou giesta dourada, noutros exibindo montões de rocha desnuda.”²⁷⁶

Esta “cidade jardim”, envolta ainda num ambiente “semi-rural”, começava então a expandir-se em direcção às áreas mais elevadas da baía. Isabella, em dado momento da sua descrição, menciona que da “parte alta da cidade” podia observar melhor o Funchal: “muito maior do que eu esperava: será a terceira das terras portuguesas, depois de Lisboa e Porto. Estende-se por mais de milha ao longo da costa e sobe a considerável distância até aos montes.”²⁷⁷

Depreendemos ainda pela sua descrição que o Funchal era uma cidade segregada: “para lá das ribeiras, a nascente, ficava outrora uma zona respeitável da cidade, como ainda se pode inferir do que resta das belas casas ali edificadas, mas nos últimos anos vem sendo abandonada às classes mais baixas e transformada em

²⁷⁴ Idem, *op. cit.*, pág. 53.

²⁷⁵ Idem, *op. cit.*, pág. 54.

²⁷⁶ *Ibidem*.

²⁷⁷ França, *op. cit.*, pág. 56.

verdadeira espelunca”²⁷⁸. Acrescenta ainda que nas margens das ribeiras existiam ruas, com “renques de plátanos” plantados na década de 20, que “constituíam agradável passeio se não fossem as pessoas pobres que vivem nas imediações e que as escolheram para depósito de todo o género de porcarias, o que as torna intransitáveis a quem tiver olfacto delicado”²⁷⁹.

Ainda a propósito das ribeiras, ficamos a saber que “são canais profundos entre fortes muralhas de pedra”, com um regime torrencial que, quando havia grandes chuvadas, arrastavam “pedregulhos de muitas toneladas”, os quais chegavam a destruir as muralhas das ribeiras e provocavam inundações²⁸⁰.

Os espaços públicos da cidade foram igualmente alvo da sua atenção. Explica que o Passeio Público, que se localizava no “meio da cidade”, apresentava “quatro filas de árvores, quase todas carvalhos”; adiantando ainda que as árvores que anteriormente lá existiam “(...) os Miguelistas cortaram-nas a fim de arranjar campo para as tropas, ao mesmo tempo que demoliram um lindo teatro que ficava diante da entrada da Fortaleza”²⁸¹. Afirma que havia outros dois passeios públicos arborizados, à beira-mar: a Praça da Rainha, que ficava junto ao cais “arruinado”, e a Praça Académica, a menos frequentada, localizada a nascente, “além das ribeiras”.

Refere que, ao longo da praia, havia “a linha dos fortes, outrora artilhados, mas ao presente em triste estado de abandono”, ligados por muralhas. Junto à Fortaleza de São Lourenço existiam as “fontes públicas, às quais todos os habitantes mandam buscar água de beber, embora haja muitas para outros fins em todos os cantos da cidade”²⁸². Continua a descrever a frente mar da cidade,

²⁷⁸ *Ibidem.*

²⁷⁹ *Ibidem.*

²⁸⁰ *Idem, op. cit.*, pág. 57.

²⁸¹ *Ibidem.*

²⁸² *Idem, op. cit.*, pág. 58.

referindo que para Este, ficava o Pilar de Banger²⁸³, a Alfândega, o mercado, a praça do peixe e, por fim, o Forte de São Tiago. Salienta, no entanto, que o mercado e a praça do peixe são “construções modernas e bem ordenadas”²⁸⁴.

A Norte do Passeio Público, em frente à Fortaleza de São Lourenço, ficava o Hospital e, para Poente, “as ruínas do Convento de São Francisco, parcialmente destruídas quando da abolição das Ordens”. A Leste localizava-se a Sé Catedral, que a Sul tinha um pequeno largo, fechado pela Cadeia. Isabella explica ainda que a Câmara Municipal tinha funcionado nesse edifício da Cadeia, mas que então ocupava uma casa na Rua dos Ferreiros.



16. As ruínas do Convento de São Francisco, com a Sé Catedral ao fundo e a Fortaleza de São Lourenço à direita. (View near the Praça da Constituição – 1850) (Gravura cedida pelo M.Q.C.)

Fala-nos das igrejas da cidade e das “inúmeras capelas, muito arruinadas”. Acrescentando que a igreja do Colégio é a mais “bem frequentada” e que “o convento anexo é agora quartel”²⁸⁵. Relativamente aos “conventos de freiras” salienta que existem três mas que “já não admitem mais noviças”²⁸⁶.

²⁸³ O Pilar de Banger foi inicialmente construído para apoio à descarga de mercadorias por meio de um guindaste. Ficava assim no “calhau”, junto ao mar, mas, segundo Isabella de França, a praia com o tempo foi alargando-se e esta edificação deixou de ter essa utilidade.

²⁸⁴ *Ibidem*.

²⁸⁵ França, *op. cit.*, pág. 59.

²⁸⁶ *Ibidem*.

O Pelourinho ou “antiga praça pública”, que segundo Isabella já não tinha utilidade, nem tinha o pelourinho, estava rodeada de “algumas casas grandes, que já foram belas e hoje estão tristemente arruinadas”²⁸⁷.

Isabella fala ainda da cortina de muralha que se estendia desde o Forte do Pico até praticamente ao mar e que tinha duas portas, a de São Paulo e a de São Lázaro, ficando o cemitério inglês do lado de fora da primeira e o cemitério português a “curta distância da segunda”²⁸⁸.

Esta é a cidade da década de 50, permanecendo a nossa ideia inicial de que o Funchal apresentava áreas muito degradadas. No entanto, é interessante verificar que a cidade “utilizada” por aqueles que chegam de fora, pelos visitantes, restringia-se à área envolvente ao Passeio Público e à Rua da Carreira que, segundo parece, eram as zonas mais bem frequentadas e conservadas da cidade.

É curioso que esta mesma ideia nos é dada, trinta anos mais tarde, por Dennis Embleton, quando escreve sobre a Praça da Constituição, a qual Isabella de França designada por Passeio Público:

*The Praça da Constituição is the great “passeio”, public promenade, or lounging place, with shops on each side, and the General Hospital on the north side. (...) You meet, on the Praça, with all the “beau monde” of Funchal, dressed in the newest fashions, and enjoying the music and a stroll about with their friends, in clear sunny air, in which neither smoke nor dust exist (...)*²⁸⁹

²⁸⁷ *Ibidem*.

²⁸⁸ França, *op. cit.*, pág. 60.

²⁸⁹ Embleton, D. (1882). A Visit to Madeira in Winter 1880-81. London: J. & A. Churchill, pág. 33.

No entanto, na descrição deste autor em momento algum é feita referência ao estado de conservação da cidade.

Uma coisa é certa, o Funchal de finais de oitocentos era uma cidade que começava a crescer, e que já não se encontrava confinada apenas à parte mais baixa da baía.

Através do Mapa nº 8, onde a Planta da Cidade do Funchal e seus arredores, da autoria dos engenheiros Carlos Maia, Adriano Trigo e Annibal Trigo, foi concertada sobre o ortofotomapa de 2004, podemos observar esse mesmo crescimento. A nossa área de estudo está agora polvilhada de pequenas moradias, sobretudo a Oeste da Ribeira de São João e a Nordeste da zona de Santa Maria. Relativamente à área compreendida entre as ribeiras de São João e João Gomes, sendo mais plana, continuou a densificar-se, surgindo novos quarteirões sobretudo junto à margem esquerda da primeira ribeira.

Do sistema de fortificação da cidade parecem apenas restar alguns fortes – a Fortaleza do Pico (C); o então já denominado Palácio de São Lourenço (B); a Fortaleza do Ilhéu ou de Nossa Senhora da conceição (8); o Forte de São Filipe (9); o Forte de São Pedro (10) e o Forte de São Tiago (11) – e uma parte da Cortina da Cidade (7) junto ao Campo de São Tiago (4). O Forte das Fontes foi demolido, dando lugar ao prolongamento da Praça da Rainha (27), de onde sai uma rua marginal que vai dar ao porto de abrigo.

Ainda junto ao mar surge, a Oeste da Praça de São Pedro (28), o Mercado de São Pedro (22) e a Rua da Praia. O cais da cidade parece agora maior.

É também evidente que os espaços públicos aumentaram. Surge o Jardim Municipal (15), onde antes estavam as ruínas do Convento de São Francisco. A Praça da Constituição (26) tem agora a ocidente um pequeno jardim e, como já mencionamos, a Praça da

Rainha está maior. O Largo de São Sebastião (18), agora sem a capela, ganhou uma nova dinâmica, passando a ser local de feira.

É evidente que a cidade mantém os seus eixos estruturantes iniciais, continuando a crescer para Oeste, paralelamente à linha de costa, e para Norte ao longo de ruas mais ou menos paralelas ao traçado das ribeiras. No entanto, nas áreas de expansão, começa a surgir uma urbanização dispersa.

Em síntese:

- a cidade do Funchal do século XIX alargou definitivamente o seu limite, ultrapassando os primeiros obstáculos que o relevo lhe impunha, sobretudo para Oeste e para Norte, surgiu um novo fenómeno de urbanização que foi o da proliferação de pequenas habitações nas áreas envolventes, mais elevadas, da cidade;
- neste século continua a haver uma densificação do centro da cidade;
- a cidade manteve os seus eixos estruturantes iniciais, continuando a crescer para Oeste, paralelamente à linha da costa, e para Norte ao longo de ruas mais ou menos paralelas ao traçado das ribeiras.

2.2.4 O Século XX

Portugal ao longo do século XX viveu períodos de grande agitação política. Logo na primeira década, uma monarquia, cada vez mais debilitada politicamente, é substituída pela Primeira República, facto que criou grandes expectativas na população portuguesa mas que pouco ou nada trouxe de novo.

À medida que o tempo passava, o clima de instabilidade aumentava, com quedas sucessivas de governos e o agravamento da crise económica.

A 28 de Maio de 1926, um golpe militar punha fim ao regime parlamentar. Dois anos depois, António de Oliveira Salazar tomava posse como Ministro das Finanças e, ao fim de um ano, liquidava a dívida pública, baixava as taxas de juro, estabilizava o valor da moeda, lançava o crédito público de médio e longo prazo, dotava o Estado dos meios necessários ao lançamento de um significativo programa de obras públicas. Aos poucos voltava a estabilidade política e social ao país. Salazar é então nomeado Primeiro Ministro em 1932 e com a promulgação da Constituição de 1933 é instituído o Estado Novo. Entre 1934 e 1940 o Estado Novo consolidou-se.

Com a II Guerra Mundial uma profunda crise económica e social instalou-se em Portugal e o regime de Salazar sofreu a sua primeira crise. Após as eleições de 1951, depois da morte do general Carmona, é reiterada a confiança ao Chefe do Governo e Salazar manteve-se à frente do Ministério.

Na década de 50 ocorreu uma intensificação da eficiência governativa no plano da reorganização económica e uma modernização das estruturas produtivas nacionais. Foram, então, elaborados os Planos de Fomento – de 1953, de 1959-64 e de 1968-1973 – e a vida económica do país reanimou-se. No entanto, em 1958, com as eleições presidenciais ocorreu a grande crise política do regime salazarista. Américo Tomás foi eleito Presidente da República. Sucedem a estas eleições uma série de acontecimentos que vieram a gerar uma instabilidade política. Em 1968, Oliveira Salazar é hospitalizado com urgência. É então exonerado do cargo e Marcelo Caetano é nomeado para as funções de presidente do Conselho de Ministros.

A guerra de Ultramar começava a ser uma preocupação grave sem fim à vista. O descontentamento instalou-se e em 24 de Abril de 1974 ocorreu a Revolução que pôs fim à II República. A nova Constituição foi promulgada em 1976 e após um período de instabilidade política e social, com quedas sucessivas de governos e um agravamento económico do país, a normalidade constitucional consolidou-se. Em 1985 foi assinado o tratado de adesão de Portugal à Comunidade Económica Europeia e em 1992 foi assinado o Acordo de Maastricht.²⁹⁰

A Madeira acompanhou e viveu todos estes períodos com a agravante do peso do afastamento e do isolamento geográfico e, ainda, de uma crise económica e social que desde há muito parecia se ter tornado crónica.

Na verdade, o Funchal novecentista despertou para o novo século no seio de uma profunda crise económica, política e social. Segundo Rui Nepomuceno²⁹¹, no início deste século a economia da Ilha continuava estagnada e os atrasos sociais e culturais eram enormes. O porto do Funchal vinha desde há algum tempo a perder o estatuto de principal centro de apoio à navegação do Atlântico, não só devido ao desaparecimento do barco à vela, dependente dos ventos alísios e das correntes, mas também devido à abertura do Canal do Suez²⁹², que desviavam o tráfego marítimo para outras rotas, e dos portos das Ilhas Canárias. Além disso, os principais sectores da economia madeirense continuavam no domínio e na posse dos ingleses.

A tudo isto iria juntar-se a recente Autonomia Administrativa, adoptada em 8 de Agosto de 1901, a qual tinha criado algumas

²⁹⁰ Saraiva, J. H. (1993). História de Portugal. Publicações Europa – América, pág. 495 a 560.

²⁹¹ Nepomuceno, R. (2006 A). A conquista da Autonomia da Madeira. Os conflitos dos séculos XIX e XX. Lisboa: Editorial Caminho, pág. 69.

²⁹² Este canal foi inaugurado em 1869.

expectativas nos madeirenses mas que acabou por não resolver os principais problemas, “mantendo-se a comatosa crise económica, política, social e até cultural do arquipélago”²⁹³. Os madeirenses continuavam a não poder gerir os seus recursos sem a interferência do Poder Central.

A proclamação da República, em 1910, trouxe aos madeirenses a esperança, ainda que fugaz, de um maior desenvolvimento económico e de uma maior autonomia. Rui Nepomuceno escreve a este propósito que “a nova governação, para além da importante medida de aumentar o porto e o cais do Funchal, (...), apenas inaugurou, em 1911, a Rede Telefónica (...) e o Sistema de Comunicações à base de telegrafia-sem-fios”²⁹⁴.

Este mesmo autor salienta ainda que a entrada de Portugal na Primeira Guerra Mundial veio agravar ainda mais a instabilidade que se vivia no Arquipélago. O certo é que, durante a guerra, não só o Funchal foi, em 1916 e em 1917, palco de dois bombardeamentos, que provocaram mortes e prejuízos materiais na cidade, como também, em consequência da diminuição do tráfego do porto do Funchal gerou-se uma grave crise de subsistência, ao ponto de em 1917 o Governador Civil Substituto ter ordenado “o descarregamento forçado de cerca de 700 toneladas de milho de África, que era destinado ao Continente, renovando, em pleno século XX, os cenários dramáticos do passado madeirense, acontecidos nos períodos da quase monocultura do açúcar e depois do vinho”²⁹⁵.

Mas as contendas do passado pareciam não querer abandonar o Arquipélago. Os ódios e as lutas entre caseiros e senhorios continuavam, surgindo esporadicamente conflitos que

²⁹³ Nepomuceno, *op. cit.*, pág. 71.

²⁹⁴ Nepomuceno, História da Madeira – uma visão actual, pág. 332.

²⁹⁵ *Ibidem*.

fragilizavam cada vez mais as relações sociais. Só em 1967, com o Decreto-Lei 47 939, os Contratos de Colonia foram proibidos, mantendo-se no entanto em vigor todos os pactos constituídos no passado²⁹⁶.

Entretanto, após a guerra, e em consequência dos seus enormes custos, o país entra numa crise económica e financeira.

A 28 de Maio de 1926 é instaurada a ditadura em Portugal. Mais uma vez, os madeirenses vêm nela uma esperança de mudança, que muito rapidamente se transformou em descontentamento generalizado e em revolta.

A agravar toda esta situação, a crise económica que atingiu os Estados Unidos da América nos finais da década de 20, teve graves repercussões na Ilha na medida em que este país era o principal importador de bordado madeira. Em consequência disso, “milhares de bordadeiras do campo e da cidade ficaram sem trabalho e, muito embora ganhassem muito pouco a *puxar pela agulha*, o certo é que esses míseros vencimentos eram fundamentais para ajudar a sustentar as suas pobres famílias”²⁹⁷. Falências, desemprego, fome e muita miséria fazem-se sentir por todo o lado.

No dia 4 Abril de 1931 os madeirenses revoltam-se em prol da democracia e das liberdades. O objectivo era combater o salazarismo e o seu governo corporativo. O regime fascista empreendeu então uma ofensiva militar contra a Madeira, tendo

²⁹⁶ Estes conflitos só tiveram fim “quando a Assembleia Legislativa da Madeira, após decisão da Assembleia da República, decretou, em 1978, o Direito de Remição pelos colonos da nua propriedade das suas glebas”. (Nepomuceno, A Conquista da Autonomia da Madeira – os conflitos dos séculos XIX e XX, pág. 78 e 79).

²⁹⁷ Idem, *op. cit.*, pág. 80.

ocorrido alguns bombardeamentos e tiroteios em diferentes partes da Ilha²⁹⁸. A 2 de Maio os revoltosos renderam-se.

Esta revolta acabou por agravar os problemas da Região nos anos que se seguiram. Novas lutas se fizeram sentir, mas de nada serviram. Na opinião de Nepomuceno, o Arquipélago da Madeira viria a ser uma das regiões “mais fustigadas durante esses quase 50 anos da ditadura do Estado Novo, pois Salazar nunca esqueceu o *estigma* da Revolução da Madeira e da Revolta do Leite”²⁹⁹, acabando a Região por ser fortemente penalizada com pesados impostos. Em consequência da situação que a Madeira vivia, muitas pessoas emigraram entre 1950 e 1970.

A Madeira com uma agricultura de subsistência, uma indústria praticamente inexistente e um sector terciário que mal sobrevivia, devido ao baixo poder de compra a esmagadora maioria da população voltou-se então para o turismo. Contudo, a concorrência era elevada e desigual. O Terreiro do Paço havia protegido e desenvolvido o turismo no Algarve e a concorrência das Ilhas Canárias era cada vez maior.

A nível social os problemas não eram menores. Havia falta de escolas, não existia uma universidade e o analfabetismo era enorme. Não havia uma eficaz assistência médica e medicamentosa. A habitação social era escassa. Faltavam infraestruturas – água canalizada, luz eléctrica e saneamento básico.

A Madeira debatia-se assim com um grande atraso a nível económico e social, e com uma enorme recessão económica.

A Revolução de 25 de Abril de 1974 marcou uma nova fase para o Arquipélago. Novas esperanças surgiram. Em 1985, com a

²⁹⁸ Idem, *op. cit.*, pág. 90.

²⁹⁹ Nepomuceno, História da Madeira – uma visão actual, pág. 387.

entrada de Portugal na União Económica Europeia, nova lufada de ar atingiu a Região.

Apesar de todas estas conturbações políticas, económicas e sociais no País e na Região, o século XX foi sem dúvida aquele em que a cidade do Funchal mais cresceu e se transformou em termos urbanísticos.

Até aos finais do século XIX, os limites da cidade tinham apenas ultrapassado timidamente a zona baixa do anfiteatro do Funchal. A cidade continuava aninhada e concentrada entre Santa Maria e a Ribeira de S. João, havendo uma tendência para o preenchimento e, consequente, consolidação do seu centro.

A chegada do automóvel à Ilha, logo no início de novecentos, foi em nossa opinião determinante para o início do processo de transformações e intervenções urbanísticas a que o Funchal iria submeter-se ao longo da primeira metade do século XX. Na realidade, este meio de transporte, aliado ao esforço para a implantação de uma rede de estradas na Ilha e, ainda, à melhoria da rede viária do Funchal, que tiveram de se adaptar à circulação deste novo meio de transporte, contribuiu para o aumento da mobilidade da população e para a diminuição das distâncias.

As pessoas, ao ganhar mobilidade, elegeram as áreas limítrofes da cidade para viver. O Funchal alargou-se, tendo crescido sobretudo através de um processo de dispersão de pequenas moradias que, com o decorrer do século, acabaram por se espalhar por todo o seu anfiteatro.

No Mapa nº 9 podemos comparar a evolução da cidade do Funchal entre 1894 e 1990. Pela sua análise, concluímos que, em quase cem anos, a cidade cresceu e expandiu-se em diferentes direcções. Constata-se que áreas anteriormente agrícolas foram ocupadas sobretudo por pequenas construções dispersas e, ainda, que a parte central da cidade tornou-se mais densa e compacta. Ou

seja, que ocorreu uma colmatagem dos espaços vazios e o preenchimento cerrado das frentes dos arruamento, com novas edificações.

A observação deste mapa permite-nos ainda verificar que nas áreas de expansão da cidade as construções não só se encontram dispersas como também distribuídas de um modo desordenado. Na realidade, este tipo de povoamento resultou do facto de nestas áreas as estruturas das propriedades serem fundamentalmente rurais, o que fez com que as construções fossem aproveitando os caminhos públicos e seguindo o cadastro, originando deste modo uma ocupação dispersa e desordenada.

Aliado a este crescimento da cidade surgiram novas preocupações relacionadas com a criação de novas infraestruturas e equipamentos sociais e, ainda, com a imagem da cidade.

É ainda importante salientar que nas décadas de 40 e 50, o Governo Central a fim de atenuar o descontentamento dos madeirenses, mandou executar importantes empreendimentos e obras públicas, de onde se destacam a ampliação e o apetrechamento do porto do Funchal (3ª fase – 1934-39 e a 4ª fase – 1957-62), a construção de um aeroporto (concluído em 1964), melhorias nos Correios e nas comunicações e o lançamento de redes de saneamento básico no Funchal.

Tendo em conta todo este processo, verifica-se que a cidade novecentista vai ser alvo de várias intervenções urbanísticas, às quais ficaram associados nomes como Ventura Terra, Fernão de Ornelas, Rafael Botelho, Óscar Niemeyer e outros, que devido à actualidade dos acontecimentos estão presentes na memória de todos.

Na realidade, o grosso das acções urbanísticas que marcaram a cidade novecentista decorreu de projectos, de planos e de pessoas que num esforço conjunto conseguiram, passo a passo,

dar uma nova imagem à cidade sem que no entanto esta tenha perdido a sua identidade.

Para esta nova imagem do Funchal foram fundamentais as acções que a seguir se destacam:

- 1915 – foi apresentado um Plano de Melhoramentos para a Cidade do Funchal, da autoria do Arquitecto Ventura Terra. Este plano, que não chegou a ser executado, acabou por servir de “modelo” orientador de muitas das decisões e intervenções que vieram a ocorrer posteriormente na cidade;
- 1935-1947 – sob a alçada do Dr. Fernão de Ornelas, presidente da Câmara Municipal do Funchal entre 1935 e 1947, a cidade do Funchal foi objecto de grandes intervenções urbanísticas. Este autarca, sem dúvida o primeiro impulsionador das ideias de Ventura Terra, promoveu uma série de transformações que foram, sobretudo, cruciais para uma maior acessibilidade e mobilidade na cidade;
- 1972 – tem início um novo momento para a cidade do Funchal. Em Março deste ano é aprovado o primeiro Plano Director, cujos princípios gerais eram garantir à cidade um conveniente apetrechamento urbano, tendo em vista as necessidades do momento e futuras; estabelecer uma eficiente rede de circulação e comunicações; e defender o património edificado e natural;
- 1997 – o Plano de 1972 foi revogado pelo actual Plano Director do Funchal. Novas conjunturas tinham surgido e com elas novas preocupações, interesses e exigências. Ao Funchal pedia-se uma maior competitividade, uma maior qualidade de vida para a sua população e uma qualificação do meio urbano e natural. Assim, neste novo PDM é dada especial atenção à defesa e valorização do património

cultural (artístico, urbanístico e etnográfico); à mobilidade e acessibilidade; à criação de habitação; à valorização dos espaços públicos e à recuperação da orla marítima.

Dada a importância que estas acções tiveram na transformação e evolução da cidade do Funchal ao longo do século XX, será feita uma análise individual de cada uma delas.

O Plano Geral de melhoramentos para o Funchal da autoria do arquitecto Ventura Terra (1913-1915).

Ventura Terra nasceu em Seixas no ano de 1866. No seu percurso académico passa pela Academia de Belas Artes do Porto (1881), onde frequentou o curso de Architectura Civil e de Desenho Histórico, e pela École Nationale et Speciale des Beaux-Arts, em Paris, onde frequentou o atelier do Arquitecto Jules André e obteve, em 1894, o Diploma de Arquitecto de 1ª Classe do Governo francês. Regressou a Portugal em 1896, onde procurou pôr em prática a sua aprendizagem parisiense.

Enquanto arquitecto projectou prédios, palacetes, hospitais, teatros, liceus, escolas, igrejas, pavilhões de exposições, equipamentos assistenciais e monumentos. A sua actividade contemplou ainda o urbanismo, onde se podem destacar os projectos que realizou para o Parque Eduardo VII, os planos para a zona ribeirinha de Lisboa e o Plano de Urbanização do Funchal (1915).

Nos trabalhos deste arquitecto – urbanista, é possível identificar uma preocupação constante com a vivência da cidade, com a sua organização interna e com a sua modernização. Os seus projectos reflectem, ainda, “preocupações de qualificação dos

espaços onde intervém, que se manifestam nos diferentes níveis de contenção orçamental e formal a que recorre”³⁰⁰.

No entanto, é importante aqui salientar um dos aspectos fundamentais da modernidade defendidos por Ventura Terra, o qual hoje não é facilmente aceitável. Para ele o Património era uma herança que devia ser respeitada mas que não devia dificultar o desenvolvimento do espaço urbano. Este foi sem dúvida o aspecto mais negativo de alguns projectos que realizou, pois com base nesta premissa, Terra propunha, por exemplo, a demolição de edifícios históricos.

Ventura Terra foi então o autor do Plano Geral de Melhoramentos para o Funchal, apresentado em 1915 à Câmara Municipal do Funchal.

A preparação deste plano trouxe este arquitecto-urbanista ao Funchal, em Fevereiro de 1913, com o intuito de “contactar pessoalmente com as particularidades da Madeira, quer nas suas belezas quer nos seus problemas”³⁰¹. Segundo o livro *Miguel Ventura Terra – a arquitectura enquanto projecto de vida*, que cita uma entrevista deste arquitecto dada ao *Heraldo do Funchal*, Ventura Terra considerava a cidade do Funchal:

bastante confusa, com ruas horrivelmente calcetadas, muito irregulares e acidentadas, uma cidade completamente “destituída dos requisitos que faziam a formosura e a comodidade dos sistemas de viação das cidades modernas”. Lamentava, igualmente, que sendo a Madeira uma das “mais belas regiões do mundo”, a cidade do Funchal não aproveitasse os esplêndidos

³⁰⁰ C. M. E. (2006). Miguel Ventura Terra – A arquitectura enquanto Projecto de Vida. Esposende: Câmara Municipal de Esposende, pág. 9.

³⁰¹ Idem, *op. cit.*, pág. 415.

*pontos de vista de que poderia tirar partido, apontando
então directamente para o desenvolvimento turístico.*³⁰²

Este plano de urbanização, realizado para a Câmara Municipal do Funchal, era na opinião do seu autor para ser executado a longo prazo – “(...) como o poderá ser d’aqui a uns cinquenta ou cem anos”³⁰³, o que só demonstra que Ventura Terra, para além de ser um visionário, estava consciente dos entraves e dos custos que tamanha intervenção acarretaria para uma cidade da dimensão do Funchal.

Concertamos o Plano de Ventura Terra no ortofotomapa de 2004 (Mapa nº 10), e da sua análise verificamos que este projecto propunha uma profunda remodelação do centro da cidade do Funchal a nível do traçado da rede viária, incluindo não só a alteração de alguns traçados como também a abertura de novas vias de circulação. Além disso é evidente que Ventura Terra pretendeu com este seu projecto privilegiar a ligação da cidade ao mar.

Ventura Terra propunha então no seu plano a abertura de uma ampla avenida marginal, que se estendia desde o Forte de S. Tiago (5) até à Ribeira de S. João, prolongando-se depois por uma rua, também ela litoral, até ao Largo de António Nobre (6). Paralelamente a esta avenida criava uma outra que passava sobre a Praça da Constituição (10) e continuava para Leste até ao Lazareto (8), passando muito perto do Campo da Barca (4), e para Oeste pelas Angústias até à Estrada Monumental. Mais para o interior e ainda com um traçado sensivelmente paralelo às avenidas, sugeria o alargamento da Rua da Carreira (11) e da actual Rua do Bom Jesus (12), propondo uma nova praça para o Largo do Colégio (7).

³⁰² C.M.E., *op. cit.*, pág. 415 e 416.

³⁰³ Idem, *op. cit.*, pág. 418.

Perpendicularmente a estas vias, determina a criação de um conjunto de outras avenidas paralelas entre si e com início na avenida marginal. Assim encontramos uma grande avenida sobre a Ribeira de Santa Luzia, que se prolongava para Norte até à zona do Pombal³⁰⁴ (9); outra que passa em frente à Sé Catedral (A) e que desemboca na actual Praça do Município (7); uma outra que liga o cais da cidade à actual Avenida Arriaga (1) e, ainda, outra que se estende pela Calçada de S. Lourenço (3) até à Rua da Carreira.

No projecto são ainda visíveis outras ruas, na sua maioria correspondendo ao alargamento de vias já existentes.

Através de uma observação mais atenta do Mapa nº 10 constatamos que a abertura ou alargamento das vias propostas por Ventura Terra implicava não só a demolição de um elevado número de prédios, de parte da Fortaleza de S. Lourenço³⁰⁵ (B) e da Praça da Constituição, como também o cobrimento³⁰⁶ da Ribeira de Santa Luzia.

A leitura do mapa permite-nos, ainda, concluir que os eixos estruturantes da cidade mais uma vez se mantêm. Ventura propõe que as novas ruas e avenidas tenham fundamentalmente uma orientação Este-Oeste e Sul-Norte. Assim, verificamos que no primeiro caso estas vias seguem o eixo, paralelo à linha da costa, que liga, longitudinalmente, a parte Oriental e Ocidental da cidade, e no segundo o eixo, perpendicular à costa, que liga a frente mar ao interior da cidade.

³⁰⁴ Era no Pombal que se localizava a estação de saída do comboio do Monte.

³⁰⁵ A abertura das duas avenidas contíguas ao Palácio de São Lourenço, implicava a demolição da parte Leste e Oeste do Palácio de São Lourenço.

³⁰⁶ Ventura Terra defendia que, “com a cobertura da Ribeira de Santa Luzia, resolver-se-ia a questão do aspecto imundo e repugnante da mesma, por conduzir a descoberto os esgotos das casas de grande parte da cidade, com grave ofensa da higiene e do decoro da população”. (Idem, *op. cit.*, pág. 419)

Da análise do Plano de Ventura Terra verificamos, também, que estavam projectados para as novas ruas amplos passeios laterais e placas centrais arborizadas. Constatamos, ainda, que em frente ao cais da cidade estava planeada a construção de uma ampla praça pública e, sobre o cais (2), um Casino Municipal. Relativamente ao cais, observa-se que este seria desviado para nascente, ficando localizado desta forma em frente à Alfândega.

Em síntese, Ventura Terra com este *Plano de Melhoramentos* propôs uma nova forma de estar e organizar a cidade, valorizando a localização da cidade e a sua relação com o mar.

Além disso, o cosmopolitismo³⁰⁷ que Ventura Terra fez chegar até nós, através do seu Plano, foi sem dúvida uma condição de qualidade e de inovação na cidade do Funchal. Apesar do plano nunca ter sido executado, acreditamos que acabou por servir de modelo, transformando-se num importante instrumento de consulta que tem ajudado a repensar a cidade do Funchal nos últimos noventa e dois anos.

As intervenções urbanísticas do Dr. Fernão de Ornelas (1935-1946)

Fernão de Ornelas foi presidente da Câmara Municipal do Funchal entre 1935 e 1946. Durante a sua presidência houve um grande empenho na requalificação e modernização do Funchal. Este homem, de grande coragem e capacidade de realização, tomou decisões, nem sempre as mais populares, que tiveram um grande impacto na época e vieram a marcar de forma significativa a actual imagem do Funchal.

Consciente das necessidades da cidade, sobretudo no que diz respeito à construção e melhoramento de infraestruturas e de

³⁰⁷ Que para Ventura Terra era “o gosto pela cidade como lugar de progresso e felicidade”. (*op. cit.*, pág. 22)

equipamentos³⁰⁸ e à sua higienização, Fernão de Ornelas não só procurou solucionar todos estes problemas como também deu início a uma verdadeira “revolução” em termos de requalificação e de modernização do Funchal. A cidade foi então palco de grandes intervenções. Durante pouco mais de uma década o Funchal viu-se envolto em numerosas obras que não só transformaram o seu centro como também contribuíram para a expansão da própria cidade.

Em termos urbanísticos, a obra de Fernão de Ornelas foi sobretudo visível nas intervenções realizadas na rede viária da cidade. A requalificação e modernização das ruas contribuiu, sobretudo, para uma maior mobilidade e acessibilidade e para uma melhoria significativa da imagem do Funchal.

As intervenções realizadas na rede viária incluíram o alargamento, realinhamento e calcetamento com paralelepípedos de basalto, de ruas e pontes; o prolongamento, por exemplo, da Avenida do Mar e das Ruas 5 de Outubro e 31 de Janeiro; e a abertura de novas vias, de onde se destacam a Rua dos Mercadores, actual Rua Fernão de Ornelas, e as avenidas Arriaga e do Infante. Os trabalhos realizados nas ruas, em especial na abertura de novas vias, teve um grande impacto no tecido urbano da cidade, pois envolveram um elevado número de demolições. A construção da Rotunda do Infante, que liga a Avenida Arriaga à

³⁰⁸ Segundo o *Ofício-memorandum* de 8 de Fevereiro de 1935, enviado pela C.M.F. ao Presidente da Comissão Administrativa da Junta Geral Autónoma do Distrito de Funchal, “as obras mais necessárias a atender” no Concelho eram: a pavimentação de quase todas as ruas da cidade; a construção de um novo mercado de “frutas e flores” e de um mercado para “venda de peixe”; a construção de “casas destinadas à residência dos magistrados”; a construção de escolas municipais; o lançamento de uma nova rede geral de esgotos; a construção de um novo Matadouro Municipal; e a construção de fontanários nas freguesias rurais do Concelho. (Lopes, A. (2006). A Obra de Fernão Ornelas na Presidência da Câmara Municipal do Funchal: 1935-1946. Tese de Mestrado. Funchal, pág. 57 a 60)

Avenida do Infante, exigiu a cobertura de parte da Ribeira de São João.

Mas a obra deste autarca foi, ainda, visível noutro âmbito. À volta do centro da cidade promoveu a construção de bairros económicos para os grupos mais desfavorecidos da sociedade – Bairro da Ajuda, Bairro de Santa Maria, Bairro dos Louros e Bairro de São Gonçalo; deu início à construção de escolas; melhorou as acessibilidades; colocou iluminação pública em ruas e jardins públicos; construiu um Estádio de Futebol, a Cadeia Civil dos Viveiros e, ainda, promoveu a construção de dois novos cemitérios periféricos³⁰⁹, para onde foi feita a trasladação do Cemitério das Angústias. Foi também responsável pela construção de alguns edifícios, estilo Estado Novo, de onde se destacam o edifício dos C.T.T. e o Mercado dos Lavradores.

Preocupado com o desenvolvimento da actividade turística, mandou construir miradouros sobranceiros à cidade e traçou o novo Roteiro Turístico do Funchal. Providenciou a limpeza das ribeiras que atravessam a cidade e mandou plantar Buganvílias nas suas margens para que estas trepassem os muros e as cobrissem.

Fernão de Ornelas, neste percurso desenfreado de requalificação e modernização do Funchal, exigiu um elevado esforço financeiro à cidade, expropriou e demoliu prédios, perturbou e alterou a rotina de muitos funchalenses que diariamente percorriam e utilizavam a cidade e, ainda, beliscou interesses privados. Acabou por acumular divergências. Apesar da enorme obra que realizou não reuniu o consenso de todos e, em Outubro de 1946, pediu a sua demissão.

Pela análise desta síntese da sua obra, podemos sem dúvida afirmar que, ao propor a construção da Avenida Arriaga e do Infante, o prolongamento da Avenida do Mar ou a cobertura das

³⁰⁹ Cemitério de São Martinho e o de São Gonçalo.

ribeiras com Buganvílias, Fernão de Ornelas estava no fundo a materializar, ainda que de um modo modesto, o plano genial do arquitecto Ventura Terra. Disposto a dar continuidade a este projecto, Fernão de Ornelas apostou ainda na criação de novos espaços públicos, de onde se destacam a Praça do Município (concluída em 1942) e o Parque de Santa Catarina³¹⁰. A sua coragem e capacidade de realização foram fundamentais para o início da concretização da utopia de Ventura Terra.

Pela primeira vez, em quatro séculos, o centro do Funchal era “rasgado”. Até aqui tínhamos assistido a um processo de acrescentamento e compactação da cidade, mas agora estava em curso um processo de ruptura.

Os Planos Directores

O crescimento demográfico que se fez sentir no início deste século no Funchal, conduziu à necessidade da intervenção do poder administrativo, no sentido de ordenar as novas implantações e de adaptar a malha urbana da cidade às novas exigências da circulação automóvel, de higiene e salubridade. Sendo, ainda, visível uma crescente preocupação com os espaços verdes e a qualidade ambiental.

É então na sequência destas novas necessidades da cidade que surgem, na primeira metade do século XX, diferentes planos urbanísticos de onde se destacam o Plano Geral de Melhoramentos para o Funchal (1915) do arquitecto Ventura Terra; o Plano de Urbanização para a Cidade do Funchal (1931-33) elaborado pelo arquitecto Carlos Ramos e o Plano de Urbanização do Funchal (1959) da autoria do arquitecto-urbanista João Faria da Costa.

³¹⁰ A prossecução desta obra só ficou decidida em Maio de 1946. (Acta da Comissão Administrativa da Câmara Municipal do Funchal, de 9 de Maio de 1946 – Lopes, *op. cit.*, pág. 182)

Na década de 60, a crescente necessidade da cidade evoluir exigia a sua expansão, regeneração e renovação, conduzindo à urgência da elaboração de programas e planos de ordenamento que traduzissem “os desejos e as conveniências da sociedade que a habita” e definissem “a forma e os meios necessários à sua efectivação”³¹¹.

Em 1968-69 surge o Plano de Urbanização do Funchal, elaborado pelo arquitecto José Rafael Botelho. Da estreita colaboração entre este arquitecto e o Gabinete de Urbanização da Câmara Municipal do Funchal, acabou por nascer o primeiro Plano Director da Cidade do Funchal.

Antes da aprovação deste Plano, a Câmara Municipal do Funchal organizou, em 1969, um Colóquio de Urbanismo onde foram apresentados e debatidos os resultados dos estudos preliminares.

Neste colóquio o arquitecto José Rafael Botelho, numa das palestras que proferiu, apresentou os problemas da urbanização desta cidade, começando por salientar que a sua evolução, ou a de qualquer outra cidade, envolvia “inúmeros problemas de ordem social, económica, administrativa, financeira e política”³¹².

Na realidade, como se tem vindo a constatar, toda a história do desenvolvimento da cidade do Funchal tem estado dependente de problemas desta ordem, o que acabou por condicionar a tomada de decisões e o *timing* da sua aplicação, com implicações de várias ordens, inclusive urbanísticas. É importante ter presente que esta cidade foi, durante séculos, o único polo de convergência e fixação

³¹¹ Botelho, J. R. (1969). Realizações Urbanísticas e Programação. Colóquio de Urbanismo (1969) – palestras e conclusões das mesas redondas, 143-155, pág. 143.

³¹² Botelho, J. R. (1969). Problemas de Urbanização do Funchal. Colóquio de Urbanismo (1969) – palestras e conclusões das mesas redondas, 17-33, pág. 17.

das principais actividades sócio-económicas da região. Foi, ainda, o porto de chegada e de partida dos seus habitantes, administradores, comerciantes e turistas, o que lhe conferiu um importante papel a nível das relações nacionais e internacionais.

Rafael Botelho tinha tudo isto presente e, sobretudo, estava consciente de que os problemas que o Funchal apresentava nos finais da década de 60 exigiam uma estratégia, à qual só um Plano Director daria seguimento.

Assim, Botelho acabaria por apresentar neste colóquio os problemas mais significativos que justificavam a necessidade da elaboração de um Plano de Urbanização. Em primeiro lugar salientou as condições naturais onde a cidade estava implantada e as dificuldades que estas traziam para a organização urbana do Funchal, sobretudo devido aos obstáculos naturais que limitavam e condicionavam a mobilidade e a edificação³¹³; referiu os problemas que uma expansão desordenada acarretava, alertando para o facto desta situação implicar “o aumento considerável das distâncias a percorrer no dia a dia; a grande extensão e fraca utilização das redes de serviços públicos: de saneamento, de comunicações, de energia e de transportes; o agravamento dos encargos com a dispersão do equipamento necessário à colectividade”³¹⁴, o que ficava para além das possibilidades da economia local, daí a insistente falta de infraestruturas, de comodidades e de serviços; abordou o problema do congestionamento do centro da cidade, onde se localizavam e concentravam as principais actividades económicas, administrativas, culturais e recreativas; os problemas de tráfego e de circulação, com um crescente conflito da circulação automóvel e pedestre no centro da cidade; a crescente ocupação edificada e consequente adensamento do tecido urbano, o que acaba por ter repercussões, por exemplo, no consumo de energia e

³¹³ J. R. Botelho, *op. cit.*, pág. 19 e 20.

³¹⁴ *Idem, op. cit.*, pág. 21.

de água, no caudal de esgoto, na necessidade de mais estacionamento e de mais serviços e comércio³¹⁵; e a desvitalização do centro devido à progressiva ocupação dos prédios de habitação com actividades económicas³¹⁶.

Concluía, ainda, que “os problemas genéricos postos pelas necessidades de evolução do aglomerado incluem, no que toca a sua natureza urbanística, essencialmente a renovação³¹⁷ e a expansão”³¹⁸, relembrando que a estes estão normalmente ligados os problemas de circulação, de transportes e de estacionamento.

Na sequência dos problemas detectados foram apresentadas várias sugestões de onde se destacava a expansão urbana para Oeste, com um relevo mais suave, com maior possibilidade de aproveitamento da frente mar para fins turísticos e recreativos e com uma fraca ocupação edificada o que proporcionava uma estruturação urbanística adequada; uma renovação cuidada e consciente do centro da cidade, que se enquadrasse numa perspectiva urbanística e que tivesse em atenção os interesses e necessidades da colectividade; a conservação do património urbano natural e edificado; a revitalização do centro da cidade através da

³¹⁵ Botelho, *op. cit.*, pág. 26.

³¹⁶ Idem, *op. cit.*, pág. 31.

³¹⁷ Entendida como “uma operação de substituição parcial ou total de tecido urbano, da organização espacial e funcional do aglomerado”. Botelho prossegue dizendo que “ela pressupõe, portanto, modificações da estrutura ou o seu reajustamento, a supressão ou reconstrução de edifícios, etc., com o fim de adaptar os aglomerados às necessidades e aspirações da sociedade e do homem”. Mais à frente alerta para os perigos e limitações da renovação urbana, salientando que “as operações de renovação quando isoladas e alheias aos interesses e exigências de uma adaptação correcta da forma urbana às necessidades da evolução do aglomerado, como tal consideradas numa visão global, têm na maioria dos casos como consequência agravar as situações e consolidar os defeitos estruturais existentes”. (Idem, *op. cit.*, pág. 29)

³¹⁸ *Ibidem*.

criação de equipamentos complementares à habitação; e a criação de novas vias de circulação.

A 23 de Março de 1972 era aprovado o primeiro Plano Director, que preconizava as seguintes operações³¹⁹:

- criação de novas vias ou melhoramento das existentes – via de acesso ao novo quartel; via de acesso ao Hospital Regional; via distribuidora este-oeste; ligação dos dois troços existentes da Avenida 5 de Outubro; saída Leste e Oeste da cidade;
- renovação de zonas centrais – zona compreendida entre o Bairro de S. Luzia, o Liceu, a Ribeira de João Gomes e a Rua Conde de Carvalhal; quarteirão compreendido entre a Ribeira de Santa Luzia e as Ruas dos Ferreiros e dos Netos; das zonas abrangidas pela via de distribuição entre a Saída Leste e a Cruz de Carvalho;
- novas zonas de expansão – entre a Rua do Gorgulho e a Praia Formosa, como zona de interesse turístico e recreativo; zona a Nascente do Novo Quartel (Nazaré), com fins predominantemente habitacionais; zona Sul do Hospital Regional, também destinada a um desenvolvimento residencial;
- áreas para instalação de indústria – zona a Norte do Novo Quartel.

Este Plano Director da Cidade do Funchal, de 1972, foi revogado pelo actual Plano Director Municipal do Funchal, o qual foi ratificado pela Resolução nº 887/97 de 10 de Julho³²⁰.

³¹⁹ Botelho, Realizações Urbanísticas e Programação, pág. 148, 149 e 150.

³²⁰ *Jornal Oficial*, II Série, nº 151, de 8 de Agosto de 1997.

O novo Plano nascia no meio de uma nova conjuntura, com outras preocupações, interesses e exigências. Portugal fazia parte da Comunidade Económica Europeia e o Turismo impunha-se na Região como a principal actividade económica em expansão. Ao Funchal pedia-se uma maior competitividade, uma maior qualidade de vida para a sua população e uma qualificação do meio urbano e natural.

A cidade do início da década de 90 apresentava algumas debilidades que era necessário ter em atenção – deficiências a nível da acessibilidade interna, sobretudo no centro do Funchal; a localização do porto comercial, em pleno centro da cidade, o que apresentava inconvenientes de várias ordens, nomeadamente em termos de imagem urbana, de poluição sonora e de sobrecarga das infraestruturas viárias, sobretudo no tocante ao tráfego de pesados; o crescimento desordenado de habitação “informal” nas zonas altas; a sobreocupação de certas partes da Frente Mar e a excessiva concentração de funções económicas e administrativas na zona histórica, o que conduzia ao seu congestionamento e o abandono da função habitacional.

A falta de habitação³²¹ e a necessidade de definir áreas de expansão turística e áreas para a localização de novas actividades económicas fundamentais ao desenvolvimento do Concelho eram outros aspectos a ter em atenção.

É evidente que estas debilidades conduziam a uma situação constrangedora a nível urbanístico e de promoção turística, tornando-se necessário proceder à elaboração de uma estratégia de ordenamento.

³²¹ Em 1991 o *déficit* de habitação rondava os 5 000 a 6 000 fogos, estimando-se que até 2004 era necessário construir cerca de 14 000 fogos. (C. M. F. (1995). Plano Director Municipal do Funchal. Elementos complementares. Relatório. Funchal: Câmara Municipal do Funchal, pág. 4)

Este Plano vai então estruturar o espaço urbano dando especial atenção à definição de novas centralidades e à reconversão de áreas para alargamento das funções urbanas tradicionais e de turismo e lazer.

O P.D.M. propõe então, a nível do Ordenamento, a cobertura das necessidades previstas de habitação e de equipamentos colectivos de apoio social; a preservação da orla costeira como parte integrante do património natural; a preservação dos valores naturais, paisagísticos, florísticos e faunísticos; a criação de uma estrutura verde urbana em “continuum” natural; o aumento das acessibilidades internas e externas; a racionalização da gestão viária e do sistema de transportes; a garantia da cobertura total das zonas urbanizadas com as principais infraestruturas urbanas; e, ainda, a preservação, recuperação e protecção do património cultural (artístico, construído e etnográfico).³²²

Destacando as seguintes acções programáticas³²³:

- a definição de novas centralidades³²⁴, a fim de combater a macrocefalia e o congestionamento do centro da cidade;
- a contenção, recuperação e integração dos núcleos habitacionais de construção espontânea;
- o incremento da função habitacional no centro histórico do Funchal, criando condições de atracção e fixação da população;

³²² Idem, *op. cit.*, pág. 15 a 17.

³²³ Idem, *op. cit.*, pág. 18 a 21.

³²⁴ Para um melhor funcionamento da cidade, o P.D.M. propõe a criação de *centros locais* (Penteada – já existente, S. Martinho, Monte e S. Gonçalo), estrategicamente localizados numa zona de transição à volta do centro da cidade, os quais deverão estar articulados com a zona de expansão a Oeste e com toda a área habitacional envolvente através de um sistema de circulação melhorado. (Idem, *op. cit.*, pág. 7).

- a definição de espaços de utilização turística suficiente para responder à procura previsível e dirigidos para uma promoção de qualidade;
- a promoção de Áreas ou Parques Industriais convenientemente localizados e infraestruturados, a fim de transferir as unidades industriais e os armazéns das zonas habitacionais para zonas devidamente localizadas e infraestruturadas;
- a construção de novas vias circulares e radiais, bem como a reformulação do sistema de ligações viárias ao exterior do Concelho;
- a expansão e diversificação da oferta de transportes colectivos urbanos;
- a reconversão parcial do porto do Funchal, com a realocação das actividades de carga e descarga de mercadorias, passando assim este porto a ser utilizado exclusivamente para as funções de porto de passageiros;
- o reforço do sistema de abastecimento de água, sobretudo no que diz respeito à substituição de condutas da rede de distribuição (nomeadamente nas zonas centrais da cidade, onde a mesma se encontra mais degradada);
- a expansão do sistema de drenagem e de tratamento de esgotos.

Da aplicação destes Planos constata-se que a cidade ganhou uma nova imagem sem ter perdido a sua identidade. No entanto, ficou também claro que a existência de um processo de planeamento urbano foi, e é, fundamental para o desenvolvimento, que se quer sustentável, desta e de todas as cidades.

As transformações urbanísticas que estes planos produziram na nossa área de estudo serão apresentadas mais à frente, quando analisarmos o Funchal na segunda metade do século XX.

Como era o Funchal na primeira metade do século XX?

Adriano Trigo e Aníbal Trigo, no *Roteiro e Guia do Funchal* de 1910, fazem uma descrição da cidade do Funchal muito interessante. Como vimos anteriormente, estes dois irmãos, engenheiros de profissão, foram os responsáveis pela elaboração da Planta do Funchal de 1894, o que, na nossa opinião, lhes dá uma outra visão da cidade.

Assim, estes dois engenheiros escrevem que, em 1910, o Funchal ocupava:

*uma área de, proximamente, 500 hectares, em que se vem espalhadas milhares de edificações, de construção simples, mas muito confortáveis, e numerosíssimas quintas e villas de requintado gosto e surpreendentes vistas, elegantemente dispersas em volta do grande nucleo central, onde as habitações mais se agglomeram, onde a vida é mais activa e laboriosa, por ser a sede principal do seu grande commercio, da sua industria e navegação.*³²⁵

Sendo os seus limites “pelo norte, uma linha sensivelmente horizontal, situada á altitude média de 180 metros, passando pelas levadas do Bom Sucesso e Santa Luzia e pelo Caminho dos Alamos; pelo sul, o oceano; por leste, a Ribeira de Gonçalo Ayres; e por oeste o Ribeiro Secco”.³²⁶

³²⁵ Trigo, A., Trigo, A. (1910). Roteiro e Guia do Funchal. Funchal: Typographia Esperança, pág. 2.

³²⁶ *Ibidem*

Ficamos também a saber que o Funchal tinha “um bom caes no centro da bahia e um pequeno ancoradouro abrigado pelo molhe da Pontinha”. Que possuía “magníficos passeios e jardins publicos, importantes edificios tanto publicos como particulares, hotéis de primeira ordem, um bello theatro, muitos e importantes estabelecimentos industriaes e commerciaes e alguns estabelecimentos hospitalares”³²⁷. E que a cidade era iluminada com luz eléctrica, mas que o serviço de esgotos e o abastecimento de água potável “deixava muito a desejar”.

Relativamente às ruas, estes autores, dizem que “são calçadas por fôrma apropriada aos originais meios de locomoção na cidade” – carros-de-bois e redes, acrescentando que as ruas mais recentes “são amplas e bem alinhadas, offerecendo commodos *trattoirs* aos viandantes”³²⁸.

Adiantam ainda que o Funchal não é uma cidade moderna com “amplas avenidas, grandes monumentos, variadas distracções e outros attractivos”, mas que tem “um conjunto de circumstancias naturais”³²⁹ que a tornam particular e confortável.

Por outro lado, no livro *O Funchal no Primeiro Quartel do Século XX – 1900-1925*, de Abel Marques Caldeira, encontramos mais informações interessantes e complementares sobre a cidade do início de novecentos. Este autor acrescenta-nos que as “ruas da cidade eram calcetadas com pedras polidas de basalto”, ou seja, com pequenos calhaus rolados trazidos da praia, e que, pelo facto dos barcos fundearem ao largo, os passageiros eram transportados até ao cais da cidade em barcos a remos ou em lanchas³³⁰.

³²⁷ Idem, *op. cit.*, pág. 2 e 3.

³²⁸ Idem, *op. cit.*, pág. 3.

³²⁹ *Ibidem*.

³³⁰ Caldeira, A. M. (1964). O Funchal no primeiro quartel do século XX – 1900-1925. Funchal: E. M. E., Lda., pág. 10 e 11.



17. Memórias do Funchal do início do século XX – o calçamento das ruas com pedras de calhau (1); os barcos fundeados ao largo (2); o transporte de passageiros do cais para os navios (3). (Fotografias cedidas por Renato Barros)

Em jeito de crítica à imagem da frente mar da cidade, este autor, salienta que “o frontispício da cidade era emoldurado com uma praia inestética, onde se cultivavam abóboras, pimpinelas e hortaliças, parecendo um lugar rústico e nunca arredores do cais da cidade, onde diariamente desembarcavam os nossos visitantes”³³¹. Refere também que o cais da cidade era insuficiente para o movimento do porto.

Mas, o mais interessante, é o passeio que Abel Caldeira sugere e descreve pela “cidade antiga”, através do qual é possível visualizar e percorrer o núcleo central da cidade do início do século.

A fim de termos uma ideia mais precisa desta cidade do primeiro quartel de novecentos criamos três *percursos de memória*. Para este efeito seguimos os “passeios” que Abel Caldeira nos sugere, juntamos a *Planta da Cidade do Funchal*³³² de 1894 com os diferentes percursos e, ainda, algumas “memórias” em fotografias dessa época.

³³¹ Caldeira, *op. cit.*, pág. 11.

³³² *Planta da Cidade do Funchal e seus arredores*, 1894, engenheiros Carlos Maia, Adriano Trigo e Annibal Trigo (cedida pelo A.R.M.).

Percurso de memória A³³³ - do Cais da Cidade à Praça da Rainha.



Diz-nos Abel Caldeira que ao sair do Cais da Cidade (1) encontrávamos, à esquerda, a Praça da Rainha³³⁴ (2) que se estendia ao longo da Estrada da Pontinha.

Era uma praça cercada por galerias e portas de ferro, “arborizada” com palmeiras. Tinha na sua entrada “dois curiosos pavilhões em madeira, que em dias de turismo arvoravam as bandeiras das nacionalidades dos barcos fundeados no porto”. Um desses pavilhões era um bar-restaurante e o outro uma sala de bilhar. Nas noites de calor, as pessoas passavam “momentos de amistoso convívio na esplanada, fazendo uso de refrescos”.

No centro da praça, “existia um coreto onde às quintas-feiras, a Banda Regimental executava os seus apreciados concertos”.

Ao fundo, a praça tinha um pavilhão, “magestosamente levantado”, que acabou por ser ocupado por uma Agência de Navegação.

³³³ Adaptado de A. Caldeira, *op. cit.*, pág. 13 e 14.

³³⁴ Esta praça recebeu posteriormente o nome de Praça Marquês de Pombal. (Idem, *op. cit.*, pág. 13)

No “largo fronteiro”, do outro lado do muro da estrada, existia um lavadouro público (3), onde os habitantes dos bairros de S. Lázaro e de Santa Catarina lavavam a sua roupa.



18. Memória de um passeio desde o Cais da Cidade até à Praça da Rainha – o Cais da Cidade (1); a Praça da Rainha em frente ao Palácio de São Lourenço (2); os lavadouros e a roupa a secar junto à Estrada da Pontinha (3). (cedidas por Renato Barros)

Percurso de memória B³³⁵ - do Cais da Cidade à Praça de São Pedro.



Saindo novamente do Cais da Cidade (1) e, desta vez, voltando à direita encontramos a Rua da Praia (2). Logo no início desta rua podíamos admirar o Pilar de Banger³³⁶ (3) e “o movimento dos barcos de cabotagem que varavam em frente da Alfândega”³³⁷ (4). Junto ao muro, existia um quiosque em madeira que servia de

³³⁵ Adaptado de A. Caldeira, *op. cit.*, pág. 14 e 15.

³³⁶ O Pilar de Banger foi construído para fazer a descarga de mercadorias na praia, através de um guindaste.

³³⁷ *Idem, op. cit.*, pág. 14.

taberna. Ali encontravamos, ainda, os vendedores de fruta que utilizavam esta zona leste da praia para vender os seus produtos.

Continuando o nosso percurso pela Rua da Praia, podíamos observar, no calhau, os varadouros de madeira rotativos acionados por pares de bois.

No final da rua encontravamos, à nossa direita, o Mercado D. Pedro V (5), onde existia, no seu centro, um largo com um chafariz em mármore³³⁸.

Ao sair do edifício do mercado, pela porta Sul, virávamos à esquerda e encontravamos a Praça de São Pedro (6), ou Praça do Peixe. Este mercado de peixe possuía ao todo três entradas, sendo uma delas para a Rua do Príncipe³³⁹ (7). Era um espaço descoberto, com bancadas em cantaria para a venda do peixe. Estas bancadas ficavam abrigadas do sol por extensos alpendres de telha de canudo. Ao centro do mesmo edifício, erguia-se um fontenário, também ele em cantaria, com a coroa portuguesa. Finalmente, ao fundo da Praça, ficavam os talhos municipais e no rés-do-chão o matadouro onde era abatido todo o gado destinado à alimentação pública.



19. Memória de um passeio desde o Cais da Cidade até à Praça de São Pedro – os varadouros de madeira rotativos e o Pilar de Banger, ao fundo (1) (R. Barros); o Mercado D. Pedro V (2) (A.R.M.); a Praça de São Pedro (3) (A.R.M.).

³³⁸ Este chafariz encontra-se actualmente no pátio interior da Câmara Municipal do Funchal.

³³⁹ Actual Rua 5 de Outubro.

Percurso de memória C³⁴⁰ - do Cais da Cidade até à Ponte Nova.



Tendo mais uma vez como ponto de partida o Cais, e desta feita como destino o centro da cidade, era necessário subir a Avenida Gonçalves Zarco (1) até à Praça da Constituição (2).

A Avenida Gonçalves Zarco estava ladeada por confortáveis bancos de madeira e frondosos plátanos. No seu lado esquerdo, ficava o portão e o gradeamento de ferro que cercavam os jardins do Palácio de São Lourenço (3) e, no lado direito, em frente ao Comando Militar, ficavam as instalações da Estação de Saúde e da Associação Comercial do Funchal.

No cimo da Avenida, na esquina do lado direito, ficava o bar *Golden-Gate*, fundado no século XIX, e, em frente desta, o Largo da

³⁴⁰ Adaptado de A. Caldeira, *op. cit.*, pág. 17 a 23.

Restauração (4), onde no início do século funcionava a praça do “carro americano”, dos “trens” e dos carros de bois.

À nossa frente ficava a Praça da Constituição. Subindo os degraus da entrada Sul desta praça encontrávamos o quiosque *Bureau de la Presse* onde se vendiam os jornais de Lisboa.

A Praça da Constituição estava ladeada, a Sul, por um muro e, a Norte, por um mainel, os quais serviam de bancos para repouso dos que por ali passavam. Existiam, ainda, bancos de madeira à sombra de Figueiras da Índia e de Magnólias. Na parte Oriental, havia um quiosque onde se vendiam refrescos.

Continuando o nosso percurso para Poente, logo a seguir, localizava-se o Jardim Pequeno, situado entre a Praça da Constituição e o Jardim D. Amélia (5). Em frente a este Jardim, junto ao Palácio do Governo, havia um grande pavilhão de madeira onde funcionava a “Fotografia *Camachos Studio's*”. A Norte ficava o Café Mónaco, frequentado pela Colónia Inglesa, e o Consulado Britânico.

Prosseguindo pela Rua Hermenegildo Capelo (6), encontrávamos à direita o Jardim D. Amélia. No final da rua, após termos atravessado a Rua do Conselheiro, a Rua dos Aranhas e a Rua Serpa Pinto, ficava a Ribeira de São João, de onde podíamos ver o Hospital dos Lázaros, com a sua capela anexa, e o bairro dos trabalhadores do serviço de fornecimento de carvão aos navios.

Voltando para trás, e fazendo o mesmo percurso no sentido Leste, passávamos a Praça da Constituição e chegávamos ao Largo da Sé (7).

Neste Largo, à direita, ficava o antigo casarão da Cadeia Civil, ladeado a Sul pela Rua da Alfândega, a Oeste pela Travessa dos Ingleses e, a Este, pela Travessa da Cadeia.



20. Memória de um passeio na Avenida Arriaga - o Largo da Sé, com o antigo casarão da Cadeia Civil ao fundo (1) - (R.B.); a Praça da Constituição, do lado direito, ao fundo, o edifício da Santa Casa da Misericórdia (2) - (R. B.); a Sé Catedral vista da Praça da Constituição, à esquerda a Rua do Capitão-tenente Carvalho Araújo (3) - (R. B.).

Na parte esquerda do largo, retrocedente um pouco para Poente, ficava o edifício da Santa Casa da Misericórdia (8), onde estava instalado o Hospital e o Posto Médico.

Repousando um pouco na Praça da Constituição, para recuperar forças, prosseguíamos depois, para Este, pela Rua do capitão-tenente Carvalho Araújo onde na esquina do lado esquerdo ficava a Casa Havanesa, tabacaria e bar, “frequentada por pessoas de alta categoria social, local de colóquio, onde se discutiam assuntos sociais e políticos e onde apareciam as novidades do dia”³⁴¹.

Logo à frente ficava o Largo de São Sebastião (9), onde se realizava à Quarta-feira e ao Sábado a feira do calçado regional, e depois a Rua do Bettencourt que ia dar à Rua do Príncipe.

³⁴¹ Idem, *op. cit.*, pág. 20.



21. Memória de um passeio desde o Cais da Cidade até à Ponte Nova – o Largo de São Sebastião e a feira do calçado regional (1) - (A. R. M.); o Largo e a Igreja do Colégio (5) - (A. R. M.).

Subindo a Rua do Príncipe, junto à margem direita da Ribeira de Santa Luzia, encontrávamos, à esquerda, os cartórios do Juízo de Direito da Comarca e, logo acima, o Quartel da Corporação de Bombeiros. A seguir, ficava o edifício da Câmara Municipal (10).

Atravessando o edifício da Câmara, no sentido Oeste-Este, chegávamos ao Largo do Colégio (11). Neste Largo localizava-se a Igreja do Colégio, o antigo Paço Episcopal de São Luís e o Centro Republicano da Madeira.

De volta à Rua do Príncipe, desta vez pela Travessa de João de Oliveira, e subindo até à Ponte Nova (12) encontrávamos um “grupo de casas construídas em madeira e pintadas de vermelho sobre a Ribeira de Santa Luzia”³⁴².

Esta era a “cidade antiga”, do início do século XX. Em menos de vinte e cinco anos a cidade transformou-se, foi invadida por automóveis e as ruas alargaram-se. Surgiram grandes avenidas e novas praças. A cidade cresceu e expandiu-se para Poente.

³⁴² Idem, *op. cit.*, pág. 22.

Foi entre 1935 e 1947, durante a presidência da Câmara do Dr. Fernão de Ornelas, que a cidade sofreu as primeiras grandes intervenções urbanísticas do século. Com elas não só o tecido urbano da cidade foi profundamente alterado através da abertura da Avenida Arriaga, da Avenida do Mar e da Rua Fernão de Ornelas, como também foi consumada a desejada expansão da cidade para Poente, através da Avenida do Infante.

A Avenida do Infante, ao ligar a Avenida Arriaga, no centro da cidade, à Estrada Monumental, que se estende para Oeste a partir do Ribeiro Seco, prolongou a cidade, numa primeira fase, até à zona do Lido.

Contudo, não nos podemos esquecer que esta “nova” cidade continuará a modificar-se até aos dias de hoje, expandindo-se e estendendo-se não só para poente, em direcção à Praia Formosa, mas também por todo o anfiteatro do Funchal.

Através da observação do Mapa nº 11, onde concertamos a *Planta da Cidade do Funchal* de 1948-1950³⁴³ sobre o ortofotomapa de 2004, tornam-se logo evidentes os “cortes” e realinhamentos que a malha urbana da cidade sofreu, sobretudo com a abertura de algumas Avenidas e Ruas.

Numa análise mais atenta, compreendemos que na primeira metade do século XX a cidade sofreu profundas alterações a nível da rede viária. Foram abertas novas Avenidas – Arriaga (2), do Infante (3) e do Mar (4) – e Ruas – Dr. António José de Almeida, Fernão de Ornelas (25), Padre Gonçalves Câmara. Procedeu-se ao prolongamento da Avenida Zarco (5), para Norte, através do quarteirão onde estava localizado o edifício da Santa Casa da Misericórdia, e da Rua 5 de Outubro a qual estendeu-se para Sul. Foi, ainda, realizado o alargamento de várias ruas da cidade. A mobilidade era então uma prioridade para o Funchal.

³⁴³ Cedida pela Câmara Municipal do Funchal.

Contudo os eixos estruturantes destas novas vias de circulação continuam a ser os mesmos – um no sentido Este – Oeste, perpendicular à linha da costa, facilitando a ligação entre a parte antiga da cidade e a nova área de expansão e outro, Sul – Norte, privilegiando a ligação do mar ao interior da cidade.

Com a abertura das novas vias surgem novos espaços públicos, sobretudo na frente mar, onde é construído um passeio que se estende da Ribeira de São João até à Ribeira de Santa Luzia. A Este, na parte final da Avenida do Mar, a Praça Académica foi reformulada e deu lugar a um espaço mais amplo, o Campo D. Carlos I (8). Na Avenida Arriaga, foi demolida a Praça da Constituição e criada uma placa central pedonal ladeada por árvores. O Largo do Colégio foi também reestruturado dando origem à Praça do Município (24).

Neste mapa é ainda visível a localização de alguns edifícios de estilo Estado Novo de onde se destacam o Banco de Portugal (6) e o edifício dos C.T.T. (12), construídos em 1940. O Mercado dos Lavradores (23), de 1946, e a Capitania (9), edificada em 1950 são outros exemplos de edifícios construídos na época.

O Funchal na segunda metade do século XX.

A segunda metade do século XX foi, sem dúvida, a época que marcou a “modernidade” da cidade, sobretudo da então recente área de expansão do Funchal.

Na década de 60, a parte Sul da Avenida do Infante, sofreu duas das intervenções mais marcantes da época, não só pela escala e dimensão dos espaços que aí surgiram, mas também pelo valor urbanístico e arquitectónico que trouxeram à cidade. Numa área que antes era ocupada pelo Cemitério de Nossa Senhora das Angústias e por várias quintas surgiu o Parque de Santa Catarina e o Casino Parque Hotel.

O primeiro, o Parque de Santa Catarina, localizado logo no início da Avenida do Infante, veio ocupar toda a área correspondente ao antigo Cemitério de Nossa Senhora das Angústias e, ainda, os terrenos adjacentes a Leste. Com uma área de aproximadamente 36 000 m^2 , é ainda hoje o maior espaço verde público da cidade.

O segundo, o Casino Parque Hotel, que ocupa os espaços pertencentes às antigas Quintas Bianchi, Pavão e Vigia (ver Mapa nº 8 – 31, 33 e 34, respectivamente), foi concebido, em 1966, por Óscar Niemeyer. Este complexo, que só ficou concluído em 1974, inclui hotel, casino, cine-teatro, centro de congressos e um enorme jardim.



22. Marcas de uma época: o Casino Parque Hotel (1) e o Parque de Santa Catarina (2).

No Mapa nº 12, onde a *Planta da Cidade do Funchal* de 1967-1969³⁴⁴ está concertada sobre o ortofotomapa de 2004, é possível verificar a grandeza destes dois espaços (ver – 5 e 28).

³⁴⁴ Cedida pela Câmara Municipal do Funchal.

Pela análise deste mapa, constatamos que no centro da cidade do Funchal a malha urbana não sofreu alterações significativas. No entanto, são bem visíveis as novas áreas de expansão da cidade, nomeadamente a Ocidente, Norte e Nordeste. Uma observação atenta destas áreas, que envolvem todo o centro da cidade, permite-nos concluir que as construções não só se encontram dispersas como também distribuídas de um modo desordenado.

Ao nível do centro da cidade, verificamos que ocorreu o preenchimento dos espaços disponíveis e, ainda, uma ocupação cerrada das frentes das ruas, com novos edifícios. São exemplos deste processo a construção do Liceu Nacional do Funchal (1946), da Escola Industrial e Comercial do Funchal (1952) e do Palácio da Justiça (1962) – (ver Mapa nº 12 – 25, 7 e 27, respectivamente) – sendo evidente em alguns destes edifícios o estilo Estado Novo.

Há, ainda, a salientar o prolongamento para nascente do passeio da Avenida do Mar.

Entre 1969 e 1990 a cidade do Funchal continuou a crescer.

Pela análise do Mapa nº 13, onde a *Planta da Cidade do Funchal* de 1990³⁴⁵ foi concertada sobre o ortofotomapa de 2004, concluímos que o centro da cidade continua a consolidar-se. À sua volta, sobretudo na área de expansão a Leste, começa a ter lugar uma maior densificação da construção, surgindo entre as pequenas habitações edificações maiores. A Oeste, ao longo da Avenida do Infante começam também a ser construídos grandes prédios.

A observação deste mapa permite-nos ainda constatar que as intervenções desta época ocorreram fundamentalmente ao longo da frente mar. Assim, junto à avenida marginal foi construída a Marina

³⁴⁵ Planta cedida pela Câmara Municipal do Funchal.

do Funchal (25), o cais de contentores (2), a lota e os laboratórios da Direcção Regional de Pescas (24).

Se tivermos em atenção a área construída em 1990 e em 2004 verificamos que o centro da cidade continuou a preencher-se cada vez mais.

Na realidade, constatou-se que continua a acontecer um processo lento, mas contínuo, de consolidação do centro da cidade, embora há muito se tenha verificado uma definição da forma dos seus quarteirões.

Como já afirmamos, a evolução morfológica da cidade do Funchal realizou-se sobretudo através de um processo de acrescentamento e de compactação até aos anos 30/40 do século XX, altura em que se realizaram profundas alterações no tecido da cidade, através da abertura de novas vias. Além disso, os limites da cidade só no século XX, com a expansão definitiva da urbe para as áreas envolventes, ultrapassaram verdadeiramente a nossa área de estudo. A cidade do século XX continuou a espalhar-se para Ocidente, ao longo da costa e acompanhando o traçado da Estrada Monumental, e para Norte, numa nítida sequência e prolongamento dos principais eixos estruturantes da “cidade do açúcar”.

Em síntese:

- a cidade novecentista cresceu e expandiu-se em diferentes direcções, através de um processo de dispersão de pequenas moradias que, com o decorrer do século acabaram por se espalhar desordenadamente por todo o anfiteatro;
- o centro da cidade continuou a densificar-se e a compactar-se, ocorrendo uma colmatagem dos espaços vazios e o preenchimento cerrado das frentes dos arruamentos, com novas edificações;

- a cidade continuou a expandir-se para Oeste, ao longo da costa, e para Norte, numa nítida sequência e prolongamento dos principais eixos estruturantes da “cidade do açúcar”.