

Espaços públicos e percursos de continuidade nas cidades contemporâneas. Cidades mais atractivas e vividas.

O caso da cidade do Funchal.

Luísa Catarina Bettencourt ¹

Resumo

O artigo faz uma reflexão sobre a utilização da cidade e dos seus espaços públicos, com base no estudo de caso da cidade do Funchal, na ilha da Madeira. Hoje, o centro da cidade vê-se a braços com a perda de utilizadores, correndo o risco dos seus espaços públicos se esvaziarem, com a deslocação dos locais de lazer e de recreio para áreas menos centrais e com o aparecimento de novos espaços interiores que oferecem as funções originárias dos espaços públicos tradicionais. É urgente tornar a cidade mais atractiva e vivida. O texto apresenta a cidade do Funchal tal como chegou ao século XXI, mencionando, no contexto da chamada revitalização ou requalificação urbana, diferentes formas de uso e de preservação dos espaços.

Palavras-chave: cidade, espaços públicos; percursos de continuidade.

¹ Geógrafa licenciada pela Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Mestre e Doutoranda em Urbanismo pela Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias. Docente da disciplina de Geografia, no ensino secundário. Autora do estudo *A morfologia urbana da cidade do Funchal e os seus espaços públicos estruturantes*.

Abstract

The article is a reflective analysis of the usage of the city and its public spaces, based on a study of the city of Funchal, in Madeira. Today, the city centre tackles the falling rate of its active user risking the disappearance of its public space usage, with the relocation of its leisure spaces to less central areas, due to the appearance of new interior spaces which offer the public the same services as the traditional outdoor ones. It is therefore imperative to make the city attractive and lively. The text presents the city of Funchal as it came into the XXI century, mentioning, in the context of urban requalification or revitalization, the different forms of use and preservation of open spaces.

Keyword: city, public spaces; continuous passageways.

A cidade é mais do que a malha urbana, é todo um conjunto de indivíduos, com necessidades específicas e diferenciadas, que vivem, utilizam e interagem com e na cidade. Uma cidade sem pessoas, que não é vivida, é apenas um “esqueleto” destinado ao abandono e à desintegração.

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

Além disso, nas últimas décadas, a cidade e os seus espaços públicos tradicionais têm vindo a perder a sua identidade histórica e a ser trocados por grandes espaços interiores, que têm atraído um número cada vez maior de utilizadores. Estes novos espaços, para

além de oferecerem as funções originárias dos espaços públicos tradicionais, proporcionam abrigo, tranquilidade e conforto. Deste modo, a cidade, sobretudo os seus espaços públicos, perdem as dinâmicas de outrora, esvaziando-se e caindo no abandono.

A cidade do Funchal não é uma excepção. À semelhança de outros centros urbanos, tem vindo a sofrer um declínio da atractividade ao seu centro, o que se traduz num afastamento progressivo das pessoas à cidade.

Na realidade, no estudo que realizámos², foi possível constatar que não só a cidade se “esvazia” ao fim da tarde e ao fim-de-semana, como também alguns dos seus espaços públicos não têm a vitalidade desejada. Além disso, a experiência empírica mostra-nos que, enquanto as ruas, os jardins e as praças se esvaziam, as grandes superfícies comerciais, localizadas na maior parte das vezes fora dos limites da cidade, atraem cada vez mais pessoas de todas as faixas etárias.

A cidade e os seus espaços parecem ter perdido a sua magia, o seu encanto, a sua identidade. Já não são um espaço de encontro e de reunião, mas antes um lugar de passagem. É urgente tornar a cidade “criativa” e flexível no sentido de atrair e permitir a (re)descoberta do espaço urbano pelas pessoas.

A cidade do Funchal

A cidade quintissecular³ 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 que desaguam na

² Bettencourt, L. (2007). *A morfologia urbana da cidade do Funchal e os seus espaços públicos estruturantes*. Tese apresentada no Departamento de Urbanismo da Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias para obtenção do grau de Mestre, orientada por Mário Moutinho, Lisboa.

³ O Funchal foi elevado à categoria de cidade a 21 de Agosto de 1508.

sua frente mar, ao longo das quais a cidade tem vindo a expandir-se, encosta acima, nestes últimos 500 anos.

O Funchal, a primeira cidade ultramarina portuguesa, desde muito cedo marcou a sua posição num mundo que se expandia para além do Mediterrâneo. Durante séculos, a sua posição estratégica no Atlântico transformou esta cidade no principal porto marítimo fora do espaço continental da Europa, constituindo a principal “porta de saída” para as rotas e os contactos de Portugal e da Europa com o “novo mundo”.

Espaço criador de riqueza, especializou-se na exportação de produtos com grande procura nos mercados europeus – o açúcar e o vinho. Ocupou, nos séculos XV e XVI, um lugar de relevo na economia atlântica como escala de navegação e de comércio. Nos séculos XVIII e XIX, o seu protagonismo não foi menor, pois não só continuou a ser um importante porto de apoio aos mercadores, como também passou a “laboratório da ciência”, enquanto lugar de passagem de cientistas e destino destacado de “turismo terapêutico”⁴. A partir da segunda metade do século XIX, tornou-se num importante destino turístico para aqueles que procuravam aventura e exotismo. Mas tem sido ao longo do século XX e XXI, que o Funchal tem vindo a reunir toda uma série de requisitos para a afirmação e consolidação da “nova” economia – a do turismo. É um facto que, nas últimas décadas, o Funchal tem sido palco de um novo desenvolvimento urbanístico que tem vindo a contribuir para uma nova imagem da cidade.

Como pudemos constatar no nosso estudo⁵ sobre esta cidade, o actual centro preserva ainda, na malha urbana, os vestígios das

⁴ O Funchal a partir da segunda metade do século XIX, transformou-se numa reputada estação de Inverno, recomendada a pessoas com doenças pulmonares graves.

⁵ Bettencourt, 2007.

“cidades”⁶ que a precederam no tempo: edifícios, fortificações, ruas e praças, em suma, memórias que nos foram legadas e que transmitem parte da identidade desta cidade. Saliente-se, também, que algumas destas permanências constituem ainda hoje importantes pontos de referência na cidade, guiando locais e estrangeiros através de percursos cheios de memórias.

Ao percorrer o centro do Funchal, sentimos que há uma abertura, cada vez maior, para o espaço exterior, com uma crescente preocupação com os espaços públicos e o bem-estar de todos aqueles que a utilizam. O centro da cidade tem vindo a renovar-se e a transformar-se, sobretudo ao nível da sua imagem.

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

Hoje, começasse a viver mais a cidade e o seu espaço exterior. As razões são múltiplas, no entanto, podemos destacar duas: por um lado, uma maior oferta de funções e, por conseguinte, de escolhas, que atrai mais pessoas à cidade e, por outro, a necessidade de uma maior comunhão com a natureza e o aumento da preocupação com a saúde e o bem-estar físico e emocional, que faz com que os cidadãos procurem os diferentes espaços públicos da cidade.

⁶ A “cidade do açúcar”, a “cidade do vinho”, a “cidade cosmopolita” do século XIX e a “cidade novecentista”.

A Câmara Municipal do Funchal tem apostado nesta abertura da cidade ao meio, promovendo a recuperação, renovação e criação de diferentes espaços públicos. Para incentivar o seu uso, esta instituição tem vindo a realizar eventos e actividades culturais, onde se podem destacar a Festa da Flor; a Festa do Livro; o Festival do Atlântico; as festas dos Santos Populares; a Festa do Vinho; as iluminações e actividades de Natal; o espectáculo pirotécnico do Fim do Ano; e, ainda, exposições e concertos musicais ao ar livre. Em consequência, nota-se uma maior aproximação da população à cidade, que aos poucos começa a utiliza-la por um período mais dilatado. Porém, e sobretudo porque os acontecimentos sociais nem sempre acontecem de modo regular, esta aproximação cidade/cidadão é ainda pontual e intermitente, verificando-se que o centro da cidade continua a esvaziar-se ao fim do dia e ao fim-de-semana.

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

A identidade da cidade parece-nos ter sido protegida até ao momento. Há uma preocupação visível com a preservação das “existências” e a reabilitação, conservação e divulgação do seu património arquitectónico e cultural. Neste sentido, imóveis de interesse público, localizados em diferentes áreas da cidade, têm sido ocupados por instituições públicas e privadas ou transformados em museus e em espaços lúdicos e/ou com aproveitamento turístico.

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

Espaços públicos e percursos de continuidade nas cidades contemporâneas. Cidades mais atractivas e vividas. O caso da cidade do Funchal.



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



Os espaços públicos na cidade do Funchal

Falar da cidade e dos seus espaços públicos, sobretudo dos tradicionais, implica ter presente que são o resultado de uma relação íntima entre o lugar⁷ e o espaço⁸, das transformações e interações de apropriação e de memórias dessas mesmas apropriações.

Os espaços públicos englobam uma diversidade de lugares, de onde se destacam os parques, jardins, avenidas, ruas, praças, largos, praças e frentes de mar e de rios. Estes encontram-se interligados formando uma rede de percursos que atravessam a cidade, não só estruturando o meio envolvente como também dando-lhe continuidade. Além disso, cada um deles apresenta funções, formas, dimensões, arquitectura e valor patrimonial distintos, constituindo uma referência na cidade, que contribui para enriquecer e dar vida à própria urbe.

A cidade foi, ao longo da história, como nos lembra Jan Gehl e Lars Gemzøe, espaço de encontro e reunião de pessoas, lugar de troca de informação e de bens e serviços, local de cultura e de diversão. Foi, ainda, “a via pública que proporcionava acesso e conectava os vários usos da cidade”⁹.

Os espaços públicos na cidade do Funchal surgiram relativamente tarde. Na realidade, no século XVI estes eram escassos, resumindo-se ao Terreiro ou Praça da Sé, à Praça do Pelourinho, 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 actividades colectivas.

⁷ Entendido como espaço social, transformado ao longo da história por uma determinada formação social.

⁸ Enquanto suporte físico das áreas construídas e livres de um aglomerado.

⁹ Gehl, J. e Gemzøe, L. (2002). *Novos espaços urbanos*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, p. 10 e 13.

António Aragão¹⁰ fala-nos da utilização destes espaços, salientando que o lugar por excelência de convívio social da época era o Terreiro da Sé. 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”.

Só no século XIX é que surgem novos espaços públicos, sobretudo destinados ao descanso e ao convívio, como é o caso do Passeio Público, mais tarde designado por Praça da Constituição, da Praça da Rainha e da Praça Académica. É, ainda, construído o Jardim Municipal no espaço ocupado pelas ruínas do Convento de São Francisco e, após a demolição da Capela de São Sebastião, o Largo com o mesmo nome ganhou mais espaço, uma nova dinâmica e um novo uso, passando a ser local de feira. No entanto, segundo Isabella de França¹¹, por volta de 1853 a Praça do Pelourinho, que anteriormente referimos, já não era utilizada nem tinha o pelourinho.

O século XX foi o século da requalificação e da modernização do Funchal. A Praça Académica foi sucessivamente requalificada recebendo diferentes designações: Campo D. Carlos I; Campo Almirante Reis e, actualmente, Jardim Almirante Reis. Na década de 40, com Fernão de Ornelas, foram construídos vários miradouros sobranceiros à cidade, a Praça do Município e o Parque de Santa Catarina¹². Nas últimas duas décadas, não só surgiram novos espaços públicos de que são exemplo a Praça da Autonomia, a Praça de Colombo, a Praça da Cooperativa Agrícola e o Jardim de Santa Luzia, como também foram reabilitados outros, de onde se destaca a Praça do Pelourinho.

¹⁰ Aragão, A. (1992). *O espírito do lugar. A cidade do Funchal*. Lisboa: Pedro Ferreira Editor, p. 70 e 71.

¹¹ França, I. (?). *Jornal de uma visita à Madeira e a Portugal (1853-1854)*. Funchal: Junta Geral do Distrito Autónomo do Funchal, p. 59.

¹² Com aproximadamente uma área de 36 000 m², é ainda hoje o maior espaço verde público da cidade.

A frente mar da cidade, ocupada por uma avenida marginal, também tem sido alvo de diversas intervenções, apresentando hoje em todo o seu comprimento um amplo passeio ajardinado, com esculturas e pequenos cafés.

Alguns dos espaços públicos desta urbe mantêm ainda o seu uso tradicional, sinónimo de uma herança que foi legada e que transmite parte da identidade da cidade. No entanto, novos espaços interiores têm surgido, dentro e fora da cidade, oferecendo não só as funções originárias dos espaços públicos tradicionais, como também proporcionando abrigo, tranquilidade e conforto, o que atrai grande número de pessoas.

É, ainda, preciso ter presente que os espaços públicos da cidade contemporânea apresentam uma série de problemas que contribuem para o afastamento dos diferentes utilizadores, como é o caso do tráfego de veículos e dos estacionamento que têm vindo a usurpar gradualmente espaço nas ruas; do ruído e da poluição que os invadem; da insegurança e da degradação urbana.

Ambiente natural vs. cidade do Funchal

Quando João Gonçalves Zarco viu a “formosa enseada” do Funchal e o seu anfiteatro percebeu que ali seria o lugar ideal para o novo povoado. Rasgado por três ribeiras, abundava a água, e o seu porto natural era amplo e acolhedor. Assim, “entendeu o capitão Zargo em fazer uma igreja que fosse princípio e fundamento da vila do Funchal, e, por estar segura e bem assentada, a mandou ordenar à beira do mar, no cabo do vale do Funchal, ao longo da primeira ribeira deste prado (...)”¹³.

O certo é que a relação do Funchal com o mar e as suas ribeiras assume, desde o povoamento, uma enorme importância. O

¹³ Frutuoso, G. (1979). *Livro Segundo das Saudades da Terra*. Ponta Delgada: Instituto Cultural de Ponta Delgada. (Original publicado em 1584), p. 83.

Funchal identifica-se com a sua frente mar e as suas zonas ribeirinhas, constituindo, desde os primórdios da cidade, locais por excelência da vida económica e social.

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

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

Ao olharmos um pouco para trás, verificamos que apesar do Funchal, em determinado momento da sua história, se ter estendido em direcção às montanhas nunca “abandonou” o mar, uma vez que é lá do alto que o panorama sobre o oceano é maior. No século XVIII, até a própria arquitectura das casas procurou ir ao encontro do mar através das suas torres de “avista-navios”, “concebidas para aumentar a visão panorâmica do porto”¹⁴.

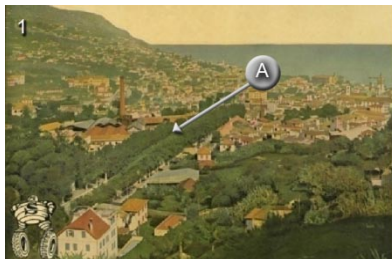
¹⁴ Aragão, 1992, p. 105.



2. Praça do Município - torre "avista-navios"

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

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

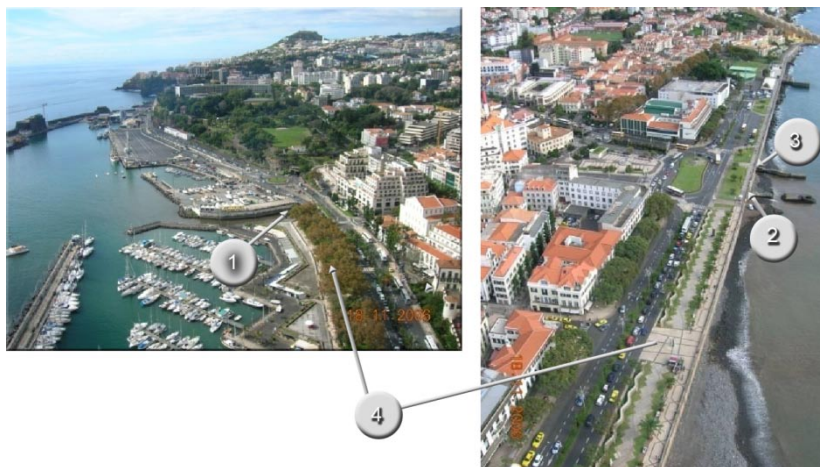


3. A Ribeira de Santa Luzia – a ribeira (A), em 1927, ladeada de plátanos, com o engenho de açúcar do Hinton ou do Torreão na sua margem esquerda (1) – (fotografia retirada de um calendário de 1973); a ribeira, em 2007, ladeada por ruas sem passeios e com a chaminé do antigo engenho do Hinton, hoje integrada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

Espaços públicos e percursos de continuidade nas cidades contemporâneas. Cidades mais atractivas e vividas. O caso da cidade do Funchal.

É de salientar, ainda, a construção da avenida marginal, a Avenida do Mar, na década de 40 do século passado, que veio afastar ainda mais a população destes “corredores de água” na cidade. A foz das três ribeiras foi tapada e, no caso da Ribeira de São João, foi construída sobre o seu percurso final a Rotunda do Infante e o Edifício do Infante.

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



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

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

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



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

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

Espaços públicos e percursos de continuidade nas cidades contemporâneas. Cidades mais atractivas e vividas. O caso da cidade do Funchal.



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

No entanto, a marginal da cidade do Funchal é um local que atrai madeirenses e estrangeiros. O mar é, por si só, um elemento atractivo¹⁵ e a avenida marginal é o seu grande balcão.

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

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



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

¹⁵ Paradoxalmente, nesta ilha, o mar começa a correr o risco de se tornar num bem escasso devido à intensa edificação na orla costeira, sobretudo na zona Este da cidade, ao longo da Estrada Monumental, onde o horizonte se vem transformando de dia para dia numa autêntica “parede de betão”.

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

Camillo Sitte já falava, em 1889, na importância da água e do “verde” na cidade. Este alertava para o facto de os nossos antepassados terem sido “homens de florestas” e que os cidadãos, por viverem em edifícios de apartamentos, encontravam-se afastados da natureza apresentando uma irresistível atracção pelas áreas verdes¹⁶. Acrescenta, ainda, haver outro elemento da natureza que o “construtor urbano não pode dispensar, caso queira conferir vivacidade à sua imagem urbana”: a água¹⁷.

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

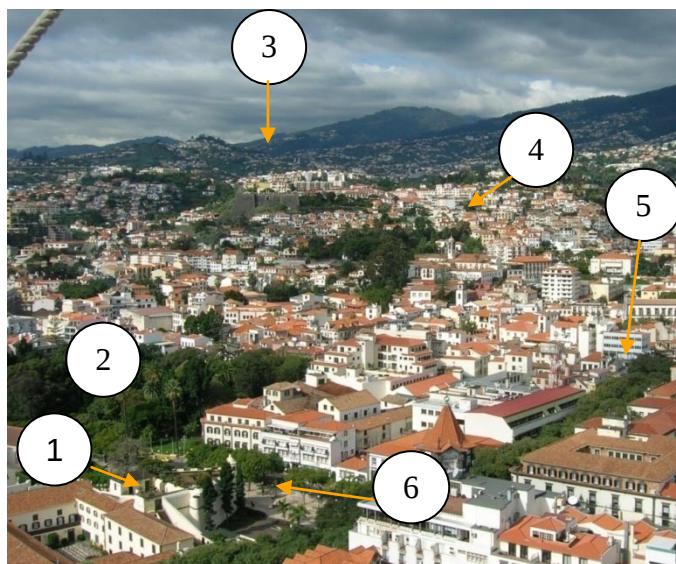
O centro da cidade do Funchal com a sua extensa faixa costeira, as suas ribeiras e o “verde” dos jardins, das árvores que ladeiam as ruas e das montanhas, reúne uma série de “ingredientes” fundamentais para uma maior convivência dos seus utilizadores com a natureza. Se a todo este meio natural se juntar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

O ambiente natural e as memórias criadas pelo homem constituem assim dois aspectos fundamentais para a singular

¹⁶ Sitte, C. (1992). *A construção das cidades segundo seus princípios artísticos*. São Paulo: Editora Ática. (Original publicado em 1889), p.165.

¹⁷ Sitte, 1992, p. 166.

imagem desta cidade, decidida não só a melhorar a qualidade de vida dos seus habitantes e de todos os que a visitam, como também a oferecer-lhes momentos de cultura, lazer e convívio diversificados. Nesta perspectiva, é importante não só devolver o mar e as ribeiras à cidade, enquanto espaços de natureza, como também redescobrir e renovar os diferentes espaços da cidade – públicos, de memória, comerciais e culturais –, criando “percursos”¹⁸ que dêem à cidade um “sentido de continuidade”, para que os seus habitantes e visitantes possam usufruir, na sua plenitude, desta pequena “grande cidade”, enquanto espaço económico, social, cultural e de lazer.



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

¹⁸ Entendidos como canais que unificam os diferentes espaços públicos da cidade, dando-lhes continuidade.

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

O desafio

Tornar a cidade mais atractiva e vivida é um grande desafio, uma tarefa enorme e difícil, mas possível.

Jan Gehl¹⁹, defensor da vida na rua e nos diferentes espaços públicos da cidade, afirma que a vida pública aumenta se as pessoas forem “convidadas” a utilizar os espaços públicos. Para tal é fundamental ter em atenção os factores que tornam esses espaços confortáveis para se estar, andar e passear, sendo ainda necessário considerar as necessidades básicas inerentes ao conforto humano. Defende que devem ser promovidas condições para os pedestres e para a vida pública, pois só assim será possível atrair e convidar mais pessoas a utilizar o espaço público.

Este arquitecto-urbanista acredita que em qualquer cidade é possível criar áreas agradáveis para passear e praças ou parques que convidem ao encontro, ao descanso e ao lazer.

Camillo Sitte há muito que apresentou as premissas para uma cidade mais atractiva.

Na obra *A construção das cidades segundo seus princípios artísticos*²⁰, Sitte apresenta princípios e métodos de execução para a construção de cidades com qualidade urbana. Este autor ao referir-se à construção e/ou intervenções em praças, ruas e jardins, reforça

¹⁹ Gehl, J. (2006). *Life, spaces, buildings*. In M. Moor, & J. Rowland, *Urban Design Futures* (pp. 70-75). London: Routledge.

²⁰ Sitte, 1992, p. 145 – 160.

frequentemente a necessidade de haver um “efeito de conjunto”, ou melhor, um “efeito artisticamente coeso”²¹ salientando que para tal é necessário ter em atenção determinadas regras, de onde destaca a disposição harmoniosa dos diferentes elementos desse espaço, sobretudo daqueles “que podem ser vistos simultaneamente”; a relação entre a dimensão desses mesmos elementos, que deverá ser proporcional; a necessidade de existir obras de arte e de áreas verdes, localizadas sobretudo nos lados desses espaços, libertando desta forma as áreas centrais para “espaços de lazer tanto para crianças quanto para adultos”; evitar praças com “um terreno aberto em todas as direcções, sem fechamento algum, sem nenhuma coesão dos efeitos artísticos”.²²

Sitte alerta ainda para a questão do trânsito nas ruas, considerando que é um factor de opressão do espaço, e como tal deverá ser transferido “para um lugar onde ele não incomode, mas que seja útil”. Para atrair pessoas às praças, o autor sugere a construção de edificações para diferentes actividades culturais, cafés e restaurantes. Defende que cada praça, com dimensões não muito grandes e com lugares para monumentos e o verde, deverá ter a sua própria identidade contribuindo, desta forma, para a diversidade da imagem urbana.²³

Fala ainda da importância do verde e da água na cidade, defendendo que a sua introdução no meio urbano não só tem benefícios para a saúde, como também para a “êxtase do espírito” que encontra repouso nestes espaços naturais espalhados pela cidade²⁴. Relativamente à sua introdução na cidade, Sitte diz que, tal como as praças, estes devem estar em harmonia com o espaço envolvente, uma vez que pode ocorrer um “incômodo conflito estilístico” entre o realismo da natureza e o idealismo de certas

²¹ Idem, *op. cit.*, p. 149.

²² Sitte, 1992, p. 150-153.

²³ Idem, *op. cit.*, p. 153-160.

²⁴ Idem, *op. cit.*, p. 167.

edificações²⁵. Além disso, à semelhança das cidades antigas, os espaços naturais devem ter um tamanho pequeno e estar espalhados por entre os edifícios da cidade.

Segundo Camillo Sitte, para além dos pequenos jardins que constituem verdadeiros lugares de repouso²⁶, a permanência de “velhas e solitárias árvores” ou de pequenos grupos de árvores na cidade, por exemplo, no canto de uma praças ou no desvio de uma rua, formam igualmente agradáveis recantos com sombra que convidam ao descanso²⁷.

Sitte defende ainda que para garantir a “harmonia do efeito conjunto desejado” e “realizar belas coisas” é necessário efectuar um estudo atento dos “elementos pertinentes envolvidos em um grande parcelamento, inclusive o aspecto artístico”²⁸, abandonar definitivamente o “parcelamento em blocos” e ter em consideração a opinião não só dos técnicos, mas também dos cidadãos. Além disso, estes espaços da cidade, sobretudo as praças e os jardins, devem ser repousantes e oferecer protecção não só do sol e dos diferentes elementos climáticos (vento e precipitação), mas também do tumulto e dos ruídos das ruas²⁹.

Passado mais de um século, Gehl continua a alertar para o facto de não estar a ser dada a devida atenção à questão da vida e qualidade da cidade. Este defende que há uma relação directa entre a melhoria das condições dos espaços e o aumento da vida na cidade³⁰, tal como aconteceu, por exemplo, em Stroget Street, Copenhaga. Para que isso aconteça é importante compreender e saber como o espaço público é usado, quem são os seus utilizadores e porque o utilizam.

²⁵ Idem, *op. cit.*, p. 108.

²⁶ Idem, *op. cit.*, p. 109.

²⁷ Idem, *op. cit.*, p. 171.

²⁸ Idem, *op. cit.*, p. 164.

²⁹ Sitte, 1992, p. 164.

³⁰ Gehl, 2006, p. 73.

À semelhança de Camillo Sitte, Gehl³¹ apresenta indicações sobre os aspectos a ter em atenção quando se cria um espaço público, sublinhando a importância dos detalhes e do conhecimento dos seus futuros utilizadores. Alerta, também, para a necessidade dos espaços estarem protegidos de situações de risco e de desconforto, devendo estes satisfazer as necessidades da maioria dos seus utilizadores – caminhar, descansar, sentar-se, observar, ouvir, conversar. Menciona, ainda, a relevância dos espaços públicos oferecerem desafios/ocupação, qualidade arquitectónica e visual, bem como boas condições climáticas, a fim de se tornarem mais atractivos.

O facto é que hoje, um pouco por todo o lado, tem vindo a ser dada uma crescente importância à requalificação e revitalização do centro das cidades.

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

O Funchal não foi excepção. Aquando da preparação do PDM do Funchal, na década de 90, foram identificadas várias debilidades, de onde se podem destacar as seguintes: deficiências a nível da acessibilidade; excessiva concentração de funções económicas e administrativas; excesso de tráfego, congestionamento e falta de estacionamento; diminuição da função habitacional. No nosso estudo anterior, pudemos constatar que o esforço realizado no sentido de solucionar estas e outras debilidades tem sido, por parte da

³¹ Idem, *op. cit.*, p. 74.

administração local, enorme e visível. Das muitas acções e intervenções que foram realizadas, podemos destacar a criação de novas acessibilidades, como por exemplo, a Via à Cota 40; a prioridade dada à mobilidade pedonal no centro do Funchal, com o encerramento de várias ruas ao trânsito automóvel e a criação de parques de estacionamento em zonas estratégicas do centro da cidade; a renovação de diferentes espaços públicos e habitacionais; a preservação, renovação e criação de espaços verdes e de praças; e a recuperação da frente mar, através do “arranjo urbanístico” da Avenida do Mar. No âmbito do urbanismo comercial foi implantado o Programa URBCOM - da Sé e de São Pedro – através do qual foi feita uma requalificação dos estabelecimentos comerciais e de áreas do domínio público, destacando-se a pavimentação, iluminação e colocação de mobiliário urbano.

Actualmente, foi dado início à reconversão do porto do Funchal e do espaço público e infra-estruturas anexas da Marginal Poente do Funchal. Estando a decorrer, neste momento, obras no molhe Sul do porto, para a construção de uma gare de embarque e desembarque de passageiros – a Gare Marítima Internacional do Porto do Funchal – e no Cais 6, antigo Cais de Contentores, onde está a ser construído um edifício de estacionamento semi-enterrado, com lojas e escritórios nos pisos superiores.

Espaços públicos e percursos de continuidade nas cidades contemporâneas. Cidades mais atractivas e vividas. O caso da cidade do Funchal.



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

Foram também elaborados Planos de Pormenor para diferentes áreas da cidade, como por exemplo o do Castanheiro e do Carmo, que são dois quarteirões no centro da cidade com um elevado número de edifícios degradados, que a Câmara Municipal do Funchal pretende renovar criando no seu interior espaços públicos de circulação e de descanso.

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

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

Camillo Sitte alerta-nos para o problema dos espaços públicos vazios, salientando que este advém da excessiva preocupação em regularizar o espaço urbano, o que conduz não só à destruição de “pedaços de memórias” da cidade, como também à criação de praças excessivamente rectas, com “uma árvore, um chafariz ou uma estátua” colocado no seu “centro milimétrico”³², o que faz naturalmente afastar as pessoas porque as deixam expostas e desconfortáveis.

A utilização e vivência dos espaços públicos está também dependente da sua segurança, ou melhor, do sentimento de segurança que transmite.

Segundo o livro *Morte e vida de grandes cidades*³³, de Jane Jacobs, o controlo ou vigilância social que ocorre nos espaços exteriores públicos resulta da multiplicidade de contactos sociais que diariamente ocorrem nas ruas da cidade e através dos quais há uma vigilância, individual e colectiva, sobre as actividades e comportamentos dos diferentes intervenientes na vida urbana.

Na realidade, esta vigilância depende do número de pessoas que percorrem os diferentes espaços da cidade, do modo como estas se deslocam – a pé ou de automóvel – e, ainda, do tipo de funções existentes nas áreas adjacentes ao espaço público. Quanto maior a variedade funcional, maior o número de pessoas que são atraídas ao local e, conseqüentemente, mais eficaz será a vigilância.

³² Sitte, 1992, p. 172.

³³ Jacobs, J. (2000). *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes.

Relacionado com a vigilância, está naturalmente a questão da iluminação que, segundo Jacobs, “amplia cada par de olhos”, ou seja, “faz com que os olhos valham mais porque o seu alcance é maior”³⁴. Todavia, esta autora salienta que a iluminação só é útil se existirem “olhos atentos” para que a vigilância seja efectiva, daí a necessidade de os espaços públicos serem frequentados e utilizados.

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

A legibilidade é a “facilidade com a qual as partes [da cidade] podem ser reconhecidas e organizadas numa estrutura coerente”³⁵. Desta forma, quanto mais acessível for a leitura da cidade, mais clara é a imagem que cada indivíduo tem dela, o que permite uma melhor orientação e deslocação na urbe e, também, mais confiança e segurança.

Por seu lado, a permeabilidade depende do número de percursos alternativos para a deslocação das pessoas no espaço urbano. Assim, quanto maior esta for, maior será a intensidade do movimento urbano e a diversidade de comportamentos de deslocação, proporcionando aos transeuntes uma maior segurança.

A legibilidade e a permeabilidade vão, ainda, facilitar a mobilidade intencional ou espontânea dos indivíduos através dos espaços públicos, garantindo a continuidade na cidade.

Nesta perspectiva, não só as ruas como todos os outros espaços públicos, interligados, muitas vezes, por uma rede de “percursos ocultos”³⁶, podem ser considerados elementos

³⁴ Jacobs, 2000, p. 43.

³⁵ Lynch, K. (1960). *A imagem da cidade*. Lisboa: Edições 70, p. 13.

³⁶ “Percurso oculto” – entendido como o trajecto que a estrutura urbana criou de um modo espontâneo e que as pessoas o percorrem de uma forma intuitiva.

estruturantes da cidade. Cada espaço público vai interligar-se a outro ou outros espaços, relacionando e unindo as diferentes funções que exercem, dando um “sentido de conjunto” que irá contribuir para a continuidade na urbe.

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

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

Na realidade, é importante ter presente que a cidade é o local por excelência de uma variedade de “ofertas” e de “escolhas”, sendo “impossível aproveitar-se dessa multiplicidade sem ter condições de se movimentar com facilidade”³⁷. Jacobs, salienta que essa mesma multiplicidade só existe devido à possibilidade de “usos combinados”³⁸, acrescentando que a troca de ideias, serviços e bens, exige comunicações e transportes eficientes.

Por outro lado, Jacobs chama a atenção para o facto da multiplicidade de “escolhas” e “ofertas” depender ainda de uma “grande concentração de pessoas, de uma combinação intrincada de usos e de um entrelaçamento complexo de caminhos”³⁹.

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

³⁷ Jacobs, 2000, p. 379.

³⁸ *Ibidem*.

³⁹ *Ibidem*.

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

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

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

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

Jane Jacobs⁴⁰ a este respeito é clara, afirmando que duvida “que as vantagens da completa separação sejam muito grandes, em qualquer circunstância”. Salientando que a experiência tem mostrado que, no caso de ruas exclusivamente pedestres, as pessoas “não andam pelo meio, como se fossem enfim donas da rua”, mas sim pelos lados onde podem observar as vitrines, os prédios e as outras pessoas. O uso da totalidade da rua inteiramente pedestres só acontece quando há um número elevado de pessoas a circular ou durante eventos, como festas e exposições. Esta autora acredita que “a maior virtude das ruas de pedestres não é a de não circularem veículos, mas sim a de não serem sufocadas e dominadas por uma inundação de carros e serem mais fáceis de atravessar”⁴¹.

É importante ter presente que independentemente da solução a adoptar é necessário haver primeiro uma consciencialização da realidade existente. Jane Jacobs salienta que não se pode decidir pela circulação pedestre sem antes ponderar sobre a diversidade, a vitalidade e a concentração de usos urbanos, concluindo que “na ausência da diversidade urbana, as pessoas (...) provavelmente se saem melhor com um carro do que a pé”⁴². Mas a autora continua, advertindo que “a dependência excessiva dos automóveis particulares e a concentração urbana de usos são incompatíveis”⁴³.

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

⁴⁰ Jacobs, 2000, p. 386 e 387.

⁴¹ Idem, *op. cit.*, p. 387 e 388.

⁴² Idem, *op. cit.*, p. 388.

⁴³ Idem, *op. cit.*, p. 388 e 389.

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

Uma cidade para o futuro

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

Ao longo do nosso estudo tornou-se evidente que:

- toda a frente mar e a foz de cada uma das diferentes ribeiras tem de ser restituída à cidade e a todos os utilizadores deste espaço urbano. Estes elementos de água, naturais, deverão fazer parte de um espaço multifuncional que valorize e revitalize toda a frente da baía do Funchal, incluindo o Porto do Funchal;
- os “percursos” com continuidade na cidade ainda são escassos. É necessário diversificar as funções dos diferentes espaços da cidade, sobretudo dos espaços públicos, para que os “percursos” diárias de rotina da população citadina incluam cada vez mais um maior número de lugares dentro da cidade. É, ainda, importante eliminar os “vazios” que foram criados e que constituem “barreiras invisíveis” à passagem das pessoas. Os “percursos de continuidade” deverão, ainda, incluir e ligar os espaços de cultura e de história que se encontram dispersos um pouco por todo o centro do Funchal;

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

A frente mar

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

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

Deste modo, o espaço público e a água terão um papel unificador das várias partes, devendo ser favorecido, intencionalmente, o acesso pedonal a toda a área. Deverá, também, caber ao espaço público o papel de agente de ligação entre o mar e a cidade existente, para que não ocorram processos de segregação espacial e, ainda, para permitir que a acção de renovação estenda a

sua influência às diferentes áreas da cidade, através de “percursos de continuidade” quer ao longo das ribeiras, quer através das ruas que saem da avenida marginal em direcção a Norte.

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

O objectivo não é criar uma nova centralidade, mas antes uma nova imagem urbana da cidade, mais contemporânea e dinâmica. Nesta área da frente mar, deverá ser privilegiada a construção de edifícios, com uma arquitectura actual, que incluam espaços de serviços e comércio, de habitação, de cultura e de lazer. Será, ainda, importante dar atenção à mobilidade na área. Salientando-se a necessidade de fazer uma separação vertical da circulação de automóveis e de peões, com o trânsito automóvel a ser feito num nível inferior, através de um túnel com acesso directo a parques de estacionamento. Deste modo, todo o nível superior da rua poderá ser utilizado exclusivamente para o movimento de peões, através de áreas de circulação cobertas e descobertas.

A marina do Funchal deverá também ser alvo de uma intervenção, no sentido de incluir espaços destinados às escolas de desportos náuticos.

É importante que a contemporaneidade desta área se estenda para Este, até ao Forte de São Tiago, através de espaços públicos multifuncionais.



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

Na restante frente mar da cidade, para além dos espaços públicos, deverá ser privilegiada uma circulação exclusivamente pedonal, uma vez que existe uma série de parques de estacionamento, públicos e privados, no espaço contíguo à Avenida do Mar.

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

Em diferentes pontos da avenida marginal, deverão ser construídos parques infantis e espaços específicos para a prática de desportos urbanos, nomeadamente skate; patins em linha e BMX (Bicycle Motocross), destinados aos mais jovens.

Ao longo de toda a extensão da frente mar, desde o forte de São Tiago até ao porto, deverá existir uma ciclovia e um passeio para jogging e/ou caminhadas, onde indivíduos de todas as faixas etárias possam praticar a sua actividade desportiva favorita e disfrutar do ambiente natural que os rodeia.

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

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

A ligação da frente mar à restante cidade será feita, a Oeste, através do Parque de Santa Catarina e, nas restantes áreas, por uma série de ruas e avenidas que conduzem as pessoas a diferentes pontos da cidade. As ribeiras de Santa Luzia e de João Gomes constituem, ainda, importantes corredores de trânsito automóvel que ligarão esta área directamente a outros locais da cidade.

Percursos de continuidade na cidade

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

Na maior parte das vezes são ruas centrais, paralelas ou perpendiculares a outras muito movimentadas, com tendência para a monofuncionalidade. Contudo, esta falta de variedade de funções não justifica por si só esta situação, verificando-se que muitas vezes o problema é agravado por uma fraca confluência de trajectos e pelo aspecto degradado dos edifícios. O facto de algumas destas ruas

serem espaços exclusivamente pedonais veio contribuir ainda mais para a sua desertificação a partir do fim do dia e ao fim-de-semana.

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

Por exemplo, a Praça da Autonomia é um local por norma pouco frequentado, enquanto que a pequena Praça do Pelourinho, que lhe está anexa, quase escondida, tem um café que atraia grande quantidade de utilizadores. Camillo Sitte explica muito bem esta situação – excessiva regularização da praça, com muita exposição de quem a utiliza e conseqüente falta de conforto. Na realidade, enquanto a primeira se encontra construída a um nível superior ao da rua, com linhas recta e um chafariz no centro, e está rodeada em três frentes por ruas movimentadas, a segunda praça, mais pequena, está localizada a um nível mais baixo da estrada, tem um conjunto de árvores que proporcionam sombra à esplanada de um café e o Pelourinho.



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

O Jardim Almirante Reis, com uma área de 13000 m², constitui outro exemplo de descontinuidade na cidade. Embora esteja confinado no seu extremo Este com o Hotel Porto Santa Maria

e a Oeste com a estação do teleférico para o Monte, não possui a atracção que inicialmente se poderia esperar. As suas plataformas ondulantes, relvadas, cortadas por percursos pedonais não atraem um grande número de pessoas, uma vez que os passadiços ficam ocultos na ondulação. A sensação de falta de segurança parece ser a justificação mais plausível.

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

O facto é que uma cidade descontínua cria vazios e afasta as pessoas. Daí a importância de dar um “sentido de conjunto” à cidade, a fim de ser garantida a sua continuidade e incentivar a utilização de todo o espaço urbano, explorando ao máximo os seus recursos e trazendo vida ao centro do Funchal.

Acessibilidade e mobilidade

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

Há um excesso de tráfego no centro do Funchal, provocado quer pelo uso cada vez maior do automóvel particular, quer pelo elevado número de transportes públicos que aí circulam.

É necessário reduzir o número de automóveis particulares e o número de autocarros que circulam no centro da cidade. Neste último caso, é importante encontrar novos locais de chegada e de partida, os quais devem ficar estrategicamente colocados em pontos

limitrofes do centro da cidade. Para uma maior comodidade dos utentes, deve ser criada uma carreira de transportes públicos urbanos, a circular exclusivamente na baixa, que faça a ligação entre as estações de autocarros, passando por pontos específicos do centro.

Actualmente, no centro do Funchal circula uma carreira de autocarros públicos eléctricos, a Linha Eco, que liga toda a baixa.

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

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

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

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

A pequena dimensão do centro do Funchal permite que, em vinte minutos, se percorra a pé a baixa da cidade no seu sentido

longitudinal. No entanto, a cidade tem diferentes utentes, com características e necessidades especiais, de onde se podem destacar os idosos e as pessoas doentes, os deficientes e, ainda, as crianças mais pequenas. Para estes utilizadores da cidade, é importante criar percursos que lhes amplie e facilite a liberdade de movimentação, com conforto, segurança e flexibilidade, o que normalmente está associado não só ao uso de determinados veículos específicos, como também do automóvel particular.

Podemos, então, depreender que não é viável retirar completamente o trânsito automóvel do centro da cidade, mas sim condicioná-lo às ruas mais centrais. As pequenas ruas localizadas entre estes eixos poderiam destinar-se exclusivamente à circulação pedonal, sendo necessário no entanto salvaguardar o acesso ao trânsito local, destinado a moradores, à distribuição de mercadorias e à recolha de lixo. No entanto, é importante não esquecer que a circulação de automóveis contribui para o aumento da vigilância social e, conseqüentemente, para o aumento da segurança na cidade.

Deste modo, ficavam criadas as condições necessárias para a instituição de “percursos” pedonais, fundamentalmente no sentido Sul/Norte, por onde as pessoas circulariam desde a baía até à parte mais alta da cidade, através de espaços públicos multifuncionais, havendo sempre a oportunidade de na vizinhança poderem apanhar um meio de transporte nas “linhas”⁴⁴ de trânsito, paralelas à costa.

A cidade do Funchal irá continuar a modificar-se. A procura de uma nova imagem para o seu centro tem contribuído para uma maior abertura da cidade ao espaço exterior. Há uma preocupação crescente com o bem-estar de todos aqueles que a utilizam e os espaços públicos são alvo de uma atenção redobrada. A oferta de espaços multifuncionais tem vindo a aumentar, assim como o

⁴⁴ Estas “linhas” de trânsito são ruas que atravessam o coração da cidade, no sentido Este/Oeste.

número e a diversidade de acontecimentos sociais. No entanto, apesar da cidade estar hoje mais competitiva e apta para receber uma maior diversidade de utilizadores, é fundamental que seja ainda mais flexível, atractiva e vivida.

Os problemas que o centro da cidade do Funchal manifesta são semelhantes aos de outros centro urbanos. As soluções que aqui apresentamos podem muito bem ser aplicadas numa qualquer cidade, com características semelhantes. No entanto, é fundamental ter presente que só é possível tornar a cidade mais atractiva e vivida se tivermos em atenção: o modo como os diferentes espaços urbanos se articulam e complementam; as potenciais qualidades de cada espaço da cidade e os seus problemas; os futuros utilizadores; a relação entre os usos que os espaços públicos proporcionam e aqueles que a sociedade estabelece.

A cidade e os seus espaços públicos vão continuar a ser locais por excelência de socialização, de comunicação, de troca, de descanso e lazer. No entanto, é imprescindível que sejam espaços agradáveis e harmoniosos, onde cada indivíduo se sinta confortável e seguro; espaços com grande legibilidade e permeabilidade que permitam além de segurança, uma fácil mobilidade e a continuidade dos diferentes percursos da cidade; locais de inclusão e de coesão social, onde sejam salvaguardados os interesses e as necessidade de todos os que utilizam a cidade e os seus espaços públicos.

É, ainda, importante que estes espaços sejam entendidos como lugares emergentes de novas culturas e práticas urbanas, em equilíbrio com o ambiente, destinados a contribuir para uma melhoria da qualidade de vida urbana e para a reanimação da vida pública.

Em suma, torna-se urgente pensar melhor a cidade e convidar as pessoas a (re)utilizar os espaços públicos.