

JOSÉ GIL CORREIA GAMA

JUNHO DE 2011

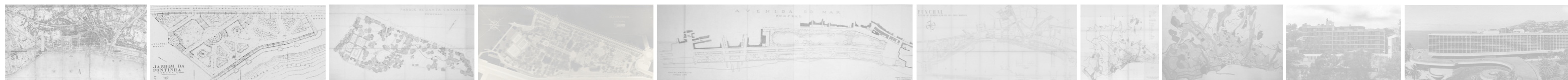
ARQUITECTURA E TURISMO NA CIDADE DO FUNCHAL NO SÉCULO XX



DISSERTAÇÃO DE Mestrado Integrado em Arquitectura

DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA DA FCTUC
SOB A ORIENTAÇÃO DO PROFESSOR ARQUITECTO GONÇALO BYRNE
E CO-ORIENTAÇÃO DA ARQUITECTA SUSANA LOBO

ARQUITECTURA E TURISMO NA CIDADE DO FUNCHAL NO SÉCULO XX



É com grande satisfação que concluo esta dissertação, por considerar alcançado o objectivo principal a que me propus. Terminei-a mais rica a nível cultural e arquitectónico, tendo ganho toda uma nova visão do Funchal, minha cidade natal, pela qual nutri desde sempre grande apreço. Para que isto fosse possível a colaboração e apoio de várias pessoas e entidades foi indispensável, a quem quero agora deixar o meu profundo agradecimento:

Ao Professor Arquitecto Gonçalo Byrne, por ter aceitado orientar esta prova, e pela atenção dispendida;

À Arquitecta Susana Lobo, que desde o início demonstrou interesse no desenvolvimento deste estudo, a quem agradeço toda a disponibilidade e dedicação;

À Mestre Dr.^a Teresa Vasconcelos, pela amabilidade e pelos vários esclarecimentos;

Ao Professor Dr. Rui Carita, pela disponibilidade e interesse demonstrados;

À Dr.^a Cátia Taveira Martins e ao Dr. João Paulo Machado do IHRU, por toda a atenção dispendida;

Aos Serviços do Património Cultural da Direcção Regional dos Assuntos Culturais por terem permitido aceder à Memória Descritiva e desenhos do Plano Geral de Melhoramentos do Funchal;

Ao Engenheiro Jorge Afonso do Departamento de Planeamento Estratégico da Câmara Municipal do Funchal, ao Dr. Júlio Menezes Gouveia do Departamento de Urbanismo da Câmara Municipal do Funchal e à Dr.^a Vanda Sumares, pela colaboração preciosa para o desenvolvimento desta dissertação;

Ao pessoal técnico do Arquivo Regional da Madeira, pela amabilidade e toda a atenção dispendida nas longas e densas sessões de investigação;

À (Sr.^a) Guida Teixeira pelo seu importante contributo;

À Dr.^a Graça Simões pela atenção e disponibilidade demonstradas;

Aos familiares e amigos, pela colaboração, apoio e confiança depositada, em especial aos meus pais, irmãos, Dolores, Cristina, Margarida, Nella, Mari, Isabel, Sofia, Patrícia, Teresa, Joana, Guida, Guida Santos, Diana, à(s) Cátia(s), Ana Cláudia, Nini, Óscar, Nina, e a todo o pessoal do 109 pela simpatia e generosidade com que me acolheram, fazendo com que junto deles me sentisse em casa.

INTRODUÇÃO

Motivações e objectivos.....	III
Estado da Arte.....	IV
Metodologia.....	VI
Estrutura.....	VIII

1. MADEIRA: UMA REGIÃO DE TURISMO

1.1. Os antecedentes e a génese do Turismo na Madeira.....	1
1.2. Turismo terapêutico e Turismo recreativo.....	6
1.3. Os transportes na Madeira e o Turismo.....	11
1.4. A industrialização do Turismo madeirense.....	15

2. O TURISMO NA CIDADE DO FUNCHAL

2.1. Planeamento Urbano.....	22
2.1.1. O Plano Geral de Melhoramentos do Funchal.....	28
2.1.2. A Urbanização do Funchal.....	37
2.1.3. A Avenida do Mar.....	44
2.1.4. O Plano Geral de Urbanização do Funchal.....	49
2.1.5. O Plano Director da Cidade do Funchal.....	55
2.1.6. O Plano Parcial da Frente de Mar.....	61
2.2. Espaços e Equipamentos Urbanos.....	65
2.2.1. O Parque da cidade.....	66
2.2.2. As Unidades Hoteleiras.....	70
2.2.2.1. Chorão Ramalho e o Turismo.....	73
2.2.2.2. O Complexo Turístico de Água de Pena (MATUR).....	83
2.2.2.3. O Casino Park Hotel.....	91

CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	106
----------------------------------	------------

BIBLIOGRAFIA.....	115
--------------------------	------------

O Funchal, desde longa data, habituou-se a ver chegar visitantes estrangeiros. Esta realidade deu lugar a que gradualmente se fosse especializando na disponibilização de estruturas de alojamento e entretenimento para essa população, procurando promover as suas características únicas. Contudo, tardou até que se generalizasse a participação dos arquitectos na estruturação da cidade e dos equipamentos turísticos, algo que irá acontecer a partir das décadas de 1950 e, sobretudo, 1960, motivado pela “massificação” do turismo e a consequente falta de unidades de alojamento para acomodar um número cada vez maior de turistas.

Poucas foram as vezes em que o potencial turístico da cidade, e até mesmo do arquipélago da Madeira, foi explorado com um sentido estratégico global e como exercício arquitectónico capaz de proporcionar soluções singulares do ponto de vista estético, funcional e formal. No século XX os hotéis foram os protagonistas físicos da actividade turística no Funchal, mantendo a tendência para a individualidade e dispersão que as primeiras unidades hoteleiras já apresentavam, e que se explica, tal como essas, pela disponibilização de terrenos ou procura de relações paisagísticas particulares. Em grande parte estas estruturas anteciparam-se face ao tratamento urbano das áreas onde se vieram a inserir, levantando alguns problemas de infra-estruturação, desconexão e consolidação.

Apesar de ter sido progressivamente considerado como um forte dinamizador económico, o Turismo esteve praticamente ausente nas motivações e resoluções das propostas urbanísticas que proporcionaram a modernização e expansão do Funchal, e, quando equacionado, nem sempre se traduziu em desenhos concretos que articulassem o espaço urbano com os equipamentos que serviriam este preceito, como se verificou noutros contextos geográficos regionais, nacionais e internacionais.

Palavras-chave: Funchal, Turismo, projectos urbanos, equipamentos turísticos.

Lista de Abreviaturas

DPE-CMF - Departamento de Planeamento Estratégico da Câmara Municipal do Funchal

DTM – Delegação de Turismo da Madeira

IHRU - Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana

PDM – Plano Director Municipal

PGU – Plano Geral de Urbanização

Lista de Siglas

ITI – Sociedade de Investimentos Turísticos da Madeira, S. A. R. L.

MATUR – Sociedade de Empreendimentos Turísticos da Madeira, S. A. R. L.

Introdução

Motivações e objectivos

O ponto de partida desta investigação em Arquitectura foi uma procura de conjugação de interesses e um aprofundamento de conhecimentos, por um lado, em relação à minha região de proveniência – o Arquipélago da Madeira, e, por outro, em relação às questões com que se depara o exercício da prática arquitectónica. O Turismo, enquanto tema de reflexão, revelou ser um motivante elemento comum entre estes dois pontos de partida, quer por ser uma actividade profundamente enraizada na história e desenvolvimento da Madeira, quer pelas implicações que exerce sobre a Arquitectura e o Território contemporâneos.

Antes de prosseguir, um pequeno esclarecimento sobre o que é o “Turismo” parece necessário. Segundo a Organização Mundial de Turismo (OMT) este conceito *compreende as actividades praticadas pelos indivíduos durante as suas viagens e permanências em locais situados fora do seu ambiente habitual, por um período contínuo que não ultrapassa um ano, por motivos de lazer, negócios e outros*¹. Apresenta-se, por isso, como um forte dinamizador social, cultural e económico, pelo que um número cada vez maior de países, cidades e, mesmo, pequenos aglomerados procuram assumir a posição de produto turístico.

As relações entre Arquitectura e Turismo são de várias ordens. Podem dizer respeito, por exemplo, a questões de concepção, pela exploração arquitectónica que os seus temas e dinâmicas de funcionamento possibilitam. Víctor Pérez Escolano² menciona que chegaram a ser comuns, nos exercícios das escolas de arquitectura, programas como hotéis, casinos, balneários e grandes edificios historicistas. Outro ponto de relação está na vinculação entre elementos arquitectónicos e localizações geográficas precisas.

1 Cfr. BRITO, Sérgio Palma – **Notas sobre a evolução do viajar e a formação do turismo**. Lisboa : Medialivros, 2003. Vol. 1, p.10.

2 PÉREZ ESCOLANO, Víctor – En los orígenes del turismo moderno: Arquitectura para el ocio en el tránsito a la sociedad de masas. In DOCOMOMO IBÉRICO – *Arquitectura moderna y turismo: 1925 - 1965*. València : DOCOMOMO Ibérico, 2004. 171-174.

Em tais situações, a Arquitectura assume-se como um representante cultural, que motiva deslocações turísticas, para uma vivência presencial da invulgaridade, magnificência ou importância histórica de um edifício, em particular, ou de um conjunto edificado. Estas esferas – da Arquitectura e do Turismo – ligam-se também por razões mais práticas de resolução espacial (interior e exterior), visando atender às necessidades e vontades dos turistas aquando das suas deslocações. Por assim ser, a Arquitectura terá o papel de garantir a comodidade física e estética da população visitante, sem negligenciar a população residente. Esta é uma questão de especial sensibilidade, por se tratarem, em geral, de duas realidades com padrões sociais e culturais dissonantes.

Contudo, a presente investigação encontra-se pensada no sentido de abordar as manifestações do Turismo nas estratégias de definição urbana, vinculadas a um contexto geográfico e temporal concretos. Assim sendo, cinge-se o estudo a uma cidade específica da Ilha da Madeira, o Funchal, que conheceu no século XX um acelerado desenvolvimento, associado à procura turística, que mudou radicalmente a sua imagem. Hoje, sobre as encostas que compõem e conformam esta cidade, dominam as grandes unidades hoteleiras, elementos marcantes desta transformação.

Pretende-se, assim, perceber como se cruzam estes dois desenvolvimentos – turístico e urbano – e em que resulta esse “encontro”, nomeadamente em matéria de desenho do espaço público, de reservas de espaços para implantação de empreendimentos turísticos, e sua definição, e como se procura potenciar as características físicas do lugar.

Espera-se, no final, perceber a forma como o Turismo foi entendido e tratado, pelos arquitectos, enquanto matéria de trabalho, no contexto geográfico particular do Funchal. Procurar-se-á também salientar as suas estratégias de desenho e a forma como as infra-estruturas e edifícios construídos ajudaram a corporizar, ou romper com, essas mesmas estratégias. Existirá a intenção de se criar um modelo de cidade próprio para responder às solicitações do Turismo? E, se a há, em que se fundamentam as suas bases e qual a forma de se relacionar com a cidade pré-existente? Negando-a? Dando-lhe continuidade? São algumas questões sobre as quais se procura reflectir.

Estado da Arte

O Funchal constitui e assume-se, ainda hoje, como o principal pólo de concentração hoteleira madeirense. Conforme nos indica o artigo *Os inícios do Turismo na Madeira e nas Canárias: o domínio inglês*³ esta posição de destaque deve-se, em grande medida, ao facto de esta cidade ter sido a única

3 SILVA, António Ribeiro Marques da – Os inícios do turismo na Madeira e nas Canárias: o domínio inglês. In: COLÓQUIO INTERNACIONAL DE HISTÓRIA DA MADEIRA, 2, Funchal, 1989 – Colóquio internacional de história da Madeira: actas. Funchal : Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1990.

“porta de entrada” na ilha até 1964, ano de inauguração do Aeroporto de Santa Catarina. Na mesma referência textual, António da Silva relata o aparecimento do fenómeno turístico na Madeira, pondo em evidência o monopólio das estruturas que garantiam o seu funcionamento, por parte da comunidade inglesa. Entre estas estruturas menciona as primeiras unidades de alojamento construídas no Funchal, apoiando-se para tal, na cartografia de Ellen Taylor, datada de 1882.

A nível cronológico a presente investigação centra-se no século XX, mais precisamente, no arco temporal definido entre 1915 a 1985, período que, pela sua proximidade, se encontra ainda pouco explorado. A data de 1915 corresponde à conclusão do “Plano de Melhoramentos para o Funchal”, da autoria do Arq. Miguel Ventura Terra. Segundo Teresa Vasconcelos⁴, trata-se de um plano que propõe uma série de alterações, sobretudo viárias, visando dotar o Funchal de uma imagem urbana capaz de promover esta cidade enquanto centro de destaque no panorama do turismo europeu e mundial. A outra data, 1985, corresponde ao ano em que se elabora o “Plano Parcial da Frente de Mar a Sul do Pico da Cruz”, desenvolvido por Raul Chorão Ramalho⁵. Este plano é, aqui, assumido como uma espécie de fecho deste ciclo de grandes trabalhos urbanísticos, que integram o sector turístico entre as ponderações de transformação urbana.

Foi deliberada a opção de deixar de parte o último grande projecto que delimita linhas orientadoras para o Funchal, o “Plano Director Municipal”, aprovado em 1997. Neste plano são poucas as referências feitas ao Turismo. Delimitadas que estavam as principais áreas de desenvolvimento turístico, restou, ao plano de 1997, definir medidas regulamentares, limitativas de cérceas, assim como de índices e densidades de construção para as diferentes áreas. Por esta razão, não pareceu tratar-se de um projecto que acrescentasse dados relevantes para a abordagem pretendida. Já o “Plano Parcial da Frente de Mar”, de 1985, tem uma forte vocação turística. Focaliza-se na área de expansão urbana anteriormente reservada como zona de interesse turístico, lançando várias opções de estruturação e potenciação turística desta localidade. Embora, tanto quanto se sabe, não tenham suscitado um plano de pormenor, as medidas expressas seriam facilmente traduzíveis em desenhos desta ordem.

Um conjunto de documentos importantes, para a abordagem que se propôs foram os processos pertencentes à extinta Delegação de Turismo da Madeira (DTM), depositados no Arquivo Regional. Este organismo, criado em 1936, teve à sua responsabilidade a orientação de todas as acções turísticas promovidas no arquipélago, entre as quais a fiscalização e a aprovação de empreendimentos turísticos⁶.

4 VASCONCELOS, Teresa – *O Plano de Ventura Terra e a modernização do Funchal : primeira metade do século XX*. Funchal : Empresa Municipal “Funchal 500 anos”, 2008.

5 FREITAS, Emanuel Gaspar de – *A obra de Raúl Chorão Ramalho no arquipélago da Madeira*. Casal de Cambra : Caleidoscópio, 2010.

6 A aprovação concedida pela Delegação de Turismo da Madeira estava, também, sujeita a uma aprovação do Secretariado Nacional da Informação.

Apesar de ter sido extinta em 1974, o espólio desta Delegação compreende alguns elementos da década de 1980. Deste modo, grande parte do intervalo temporal em estudo encontra-se vinculado a esta entidade.

A consulta do catálogo da DTM põe em evidência a opção inicial de concentrar os hotéis no Funchal e de se distribuir algumas Pousadas pelo resto do território insular, que, em conjunto com uma rede de miradouros, apoiavam os turistas na sua descoberta da ilha. Por assim ser, o Funchal apresenta-se como uma escolha natural para se estudar esta inter-relação entre Arquitectura e Turismo na Madeira.

Além das referências bibliográficas que se têm vindo a mencionar, duas outras obras tiveram alguma preponderância enquanto base de trabalho. A primeira delas é a Prova Final de Sara Coelho, *Funchal: uma evolução urbana*⁷. Este trabalho permite perceber, entre outras questões, como é que a cidade, após a sua génese no povoado de Santa Maria do Calhau, se foi desenvolvendo até atingir a morfologia que Ventura Terra se propõe resolver. Contudo, em matéria de Turismo e do crescimento urbano decorrente, e apesar de serem abordados o “Plano Geral de Melhoramentos” de 1915 e o “Plano Director” de 1972, fala-se sobretudo do século XIX. A outra referência é a dissertação de Luís Fernandes⁸, um estudo que se apresenta como uma primeira aproximação às realizações arquitectónicas com pendor turístico no Funchal, no século XX. Todavia é uma abordagem que apresenta uma certa diluição temporal, e que nos atenta, sobretudo, para as implicações mais nefastas da urbanização associada ao desenvolvimento e exploração turística. O autor procura também identificar as obras de maior relevância arquitectónica que contribuíram para esse processo, sem que no entanto, se clarifiquem as razões das suas escolhas. A análise que realiza acaba por não fazer grande referência às características das peças arquitectónicas destacadas e à sua preponderância para o quadro turístico do Funchal, e conseqüentemente da Madeira. Sente-se, contudo, que, em ambos os casos a questão do Turismo e do seu reflexo urbano e arquitectónico não ganha a centralidade que agora se propõe. Simultaneamente, esta investigação procura dar seguimento aos estudos sobre o Turismo no Arquipélago da Madeira, desenvolvidos por autores regionais como Iolanda Silva, António da Silva e José Sainz-Trueva.

Metodologia

De acordo com os objectivos estipulados, a metodologia adoptada para esta investigação contempla três fases distintas: identificação, recolha e análise/desenvolvimento. Perante a vastidão de projectos desenvolvidos, ao longo do século XX, para o Funchal, numa primeira fase identificaram-se os instrumentos

7 COELHO, Sara – *Funchal : uma evolução Urbana*. Coimbra : [s.n.], 2000. Prova Final de Licenciatura apresentada ao Departamento de Arquitectura da FCTUC.

8 FERNANDES, Luís – *O Peso da Hotelaria no Funchal de hoje*. Coimbra : Faculdade de Ciências e Tecnologia, 2009. Dissertação de Mestrado integrado em Arquitectura.

urbanísticos mais significativos e os edifícios mais representativos, implementados e construídos neste período. Daqui, estabeleceram-se os principais casos de estudo a analisar, cujos enunciados foram, sempre que se achou pertinente, apoiados com outros projectos, não necessariamente vinculados ao contexto regional.

Assim, os casos de estudo abordados respeitantes ao campo urbano foram: o “Plano Geral de Melhoramentos do Funchal” de Ventura Terra, de 1913-1915; o “Plano de Urbanização do Funchal”, de Carlos Ramos, de 1931-1933; da autoria de Francisco Caldeira Cabral, os projectos do “Parque da Cidade” e da “Avenida do Mar”, respectivamente de 1941 e 1942; tratou-se, também, o estudo de “Remodelação da zona marginal da cidade do Funchal”, concluído em 1945, da responsabilidade do arquitecto urbanista Faria da Costa; ainda de Faria da Costa, em parceria com o engenheiro Carvalho de Mesquita, o “Plano de Urbanização do Funchal”, de 1959; o “Plano Director da Cidade do Funchal”, chefiado por José Rafael Botelho, aprovado em 1972; e o já mencionado “Plano Parcial da Frente de Mar a Sul do Pico da Cruz”. No que se refere a equipamentos, e sendo esta uma investigação de reduzida extensão, focámos os exemplos que se consideram os mais expressivos de uma correcta integração dos valores culturais e paisagísticos, procurando promover as qualidades locais, utilizando-as como elementos geradores da resposta arquitectónica, em lugar de se sobrepor às mesmas. A escolha recaiu assim sobre os vários projectos de programa turístico do Arq. Raul Chorão Ramalho - entre os quais o “Hotel Quinta do Sol”, com projecto de 1965 -, e o “Complexo do Casino Park Hotel”, de Oscar Niemeyer e Viana de Lima, que se conclui apenas, em 1979, com a inauguração do casino. O interesse turístico inerente à construção do Parque da Cidade levou a que se abordassem também as várias propostas desenvolvidas para este espaço urbano.

Após a definição dos casos de estudo, procedeu-se à recolha da informação necessária, para fundamentar a sua escolha e caracterização. Nesse sentido, privilegiou-se a consulta de fontes originais, desenhadas e escritas, mas também uma compilação bibliográfica, essencial para um correcto enquadramento da problemática do Turismo na vivência da cidade e da ilha. Esta recolha bibliográfica estendeu-se, evidentemente, a artigos, estudos e monografias que já anteriormente tinham abordado os projectos seleccionados, pelo enriquecimento, de natureza complementar, que essas informações vieram a representar.

Nesta segunda fase, os recursos base foram: o Arquivo das Obras Públicas da Câmara Municipal do Funchal, responsável pelo lançamento de várias obras de transformação da cidade e pela aprovação dos equipamentos turísticos que se construíram; o Arquivo Regional da Madeira, onde se encontram depositados os documentos relativos à Delegação de Turismo e da Junta Geral do Distrito Autónomo do Funchal, entidades que intervieram directamente em obras, estratégias e aprovações de

empreendimentos turísticos; também a Biblioteca Regional Pública da Madeira, cuja importância reside sobretudo no seu fundo local, o qual reúne vários títulos relativos à história do arquipélago, à sua capital e seu desenvolvimento turístico; e, ainda, a Biblioteca do Instituto da Habitação e Reabilitação Urbana, onde foi possível consultar os espólios de alguns dos arquitectos envolvidos na evolução urbana e turística da cidade do Funchal.

Numa última fase, procurou-se desenvolver uma reflexão sobre a problemática lançada, resultado da análise de todo o material recolhido e da percepção, “no terreno”, das acções que ganharam materialidade efectiva, o que contribuiu, certamente, para um discurso mais consciencioso.

Estrutura

Este estudo encontra-se organizado em dois capítulos. O primeiro, «Madeira: uma região de turismo» corresponde à contextualização. Tem o propósito de reflectir sobre os antecedentes do desenvolvimento da actividade turística na Madeira, elucidando quanto às suas motivações, pré-disposições naturais, e às várias etapas até se chegar ao chamado “turismo de massas” no século XX. Neste capítulo procura-se também fazer alusão às estruturas disponibilizadas aos forasteiros, nomeadamente as primeiras tipologias de alojamento de que há registo, as Quintas Madeirenses, pela importância que tiveram para o fomento do turismo local.

O segundo capítulo «O Turismo e a cidade do Funchal» restringe-se ao século XX, desdobrando-se em duas abordagens distintas, mas complementares. Por um lado, atende-se à esfera urbana, analisando as propostas mais significativas, para identificar a forma como a prática turística foi integrada na estruturação mais geral da cidade, de acordo com as suas potencialidades e condicionalismos. Por outro, são os equipamentos turísticos e urbanos que são alvo de foco, cuja análise permite indiciar um conjunto de tendências e respostas inéditas destas estruturas, no período traçado.

1. Madeira: uma região de turismo

1.1. Os antecedentes e a génese do Turismo na Madeira

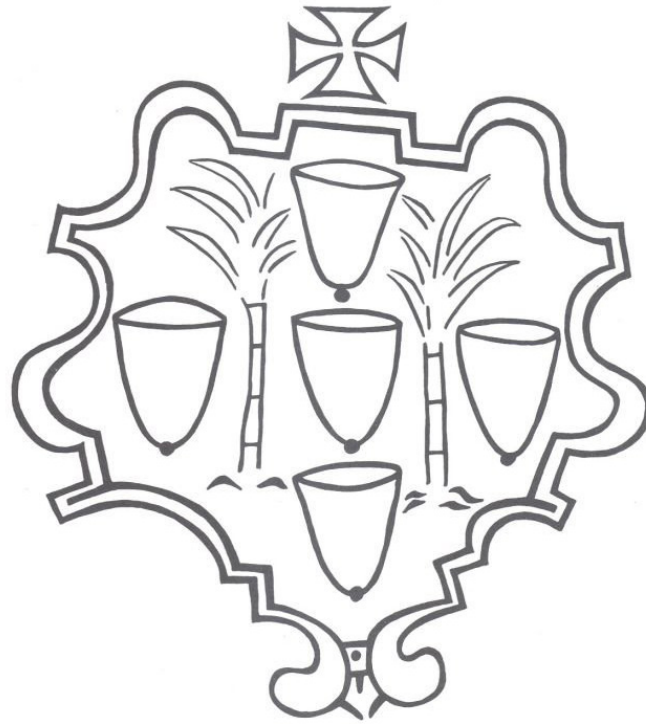
Com a descoberta do arquipélago da Madeira no século XV, e a sua consequente colonização pelos portugueses, é fixado um importante ponto insular de apoio às navegações marítimas no Atlântico. Estas viagens constituíram os primórdios do Turismo na ilha, na voz de Iolanda Silva um “Turismo Colonial”⁹, balizado cronologicamente entre os séculos XV e XVIII. Contudo, a presença e a permanência de forasteiros na Madeira eram transitórias. A ilha não era o destino nem o motivo da viagem. Era uma das etapas no percurso entre a Europa e os demais continentes. Por estas razões António Marques da Silva¹⁰ não considera tratar-se, ainda, de Turismo, no verdadeiro significado da palavra.

A chegada de uma embarcação, e dos forasteiros que a mesma comportava, era determinada, inicialmente, por dois motivos: abastecimento e trocas comerciais. A morosidade e extensão dos trajectos marítimos impunha a necessidade de se reporem os mantimentos consumidos na viagem, obrigando a escalas regulares no trajecto delineado, e a Madeira, pela sua localização estratégica, afirma-se como referência nas rotas intercontinentais. É neste contexto que o Funchal se vai afirmar como um importante porto de exportações e importações, com especial relevância para a saída de produtos de origem agrícola, muito apreciados na metrópole e no estrangeiro.

Desde sempre os arquipélagos atlânticos funcionaram como “laboratórios” onde se experimentavam as acções colonizadoras a aplicar em territórios mais longínquos e de maiores dimensões. A mais visível e significativa para o desenvolvimento económico da ilha foi, certamente, o ensaio de culturas agrícolas. Ao verificar-se uma boa adaptação e desenvolvimento nos solos e clima da Madeira intensifica-se a produção. Surgem, assim, os primeiros três produtos que vão trazer fama e movimento ao porto do

9 SILVA, Iolanda – **A Madeira e o Turismo : pequeno esboço histórico**. Funchal: Secretaria Regional do Turismo e Cultura, 1985.

10 SILVA, António Ribeiro Marques da, *op. cit.*



1.



2.

Fig. 1 – Brasão da cidade do Funchal no século XVII, onde aparecem representados cinco formas de açúcar em cruz e duas canas-de-açúcar, o que expressa a importância desta cultura para a cidade. (<http://www.ceha-madeira.net>).

Fig. 2 – Brasão actual da cidade do Funchal, onde além da formas de açúcar prefiguram cachos e folhas de parra, sinal da importância que o vinho assumiu no desenvolvimento da cidade. (<http://www.cm-funchal.pt>).

Funchal – o trigo, o açúcar e o Vinho da Madeira – explorados em períodos cronológicos distintos. Enquanto que o cultivo do trigo se destinava ao reino português, pelo défice aí existente deste cereal, o açúcar e o vinho tornaram-se produtos muito apreciados além fronteiras. Como tal, muitos mercadores estrangeiros instalaram-se na Madeira para se dedicar à sua produção e comercialização. Com o comércio do açúcar a cidade do Funchal ganhou grande desenvolvimento, definindo-se um importante período histórico de euforia agrícola na Madeira, inicialmente com a produção de açúcar (fig. 1) e, em meados do século XVII, quando já era difícil competir com a produção açucareira do Brasil, com a sua substituição pelo Vinho da Madeira (fig. 2).

Contudo, a intensificação da produção assente na opção de monocultura¹¹, tornou a Madeira muito dependente do exterior para abastecer a sua própria população, importando-se a maior parte dos géneros alimentícios necessários. Também se importavam artigos de luxo, como tecidos, louças, porcelanas, complementos de cozinha, mobiliário, joalharia, entre outros. Das peças importadas, destacam-se as pinturas flamengas de temática religiosa, destinadas a igrejas e capelas particulares, sobretudo no século XVI e XVII. Mais tarde, com a forte presença inglesa no Funchal que se ocupa da comercialização do Vinho da Madeira, serão os móveis de estilo inglês e mesmo o modo de vestir e de estar dos britânicos, o objecto de fascínio e de desejo dos insulares.

Mas se significativa foi a importância do porto do Funchal para o Mercantilismo, significativas foram, também, as dificuldades que este apresentava para os barcos que tentavam ancorar na baía. O porto não se encontrava apetrechado com cais nem docas, sendo que a transposição das mercadorias e dos passageiros, entre as embarcações e a cidade, se fazia através de pequenos barcos a remos. Só em 1770 se inicia a construção do primeiro troço do molhe que uniu a costa ao ilhéu de Nossa Senhora da Conceição, onde já havia sido construído um forte para protecção contra ataques corsários.

Em caso de tempestade os navios ficavam impossibilitados de ancorar ou de partir do Funchal, retendo os passageiros e a tripulação por mais tempo do que o esperado. Esta situação é-nos relatada no diário da jovem escocesa Maria Riddel¹², de 1788, aquando da sua estadia forçada no Funchal por onze dias. Riddel descreve que aproveitou a situação para se dedicar a todo um conjunto de actividades que se aproximam das práticas turísticas actuais: passeia pela cidade, visita os grandes edifícios, assiste a um concerto, é recebida pelo governador com um baile e janta na casa de uma família inglesa. Como em Maria Riddel, certamente que o impulso de explorar a cidade do Funchal e o ambiente circundante se deve ter manifestado em muitos que, enquanto a embarcação era preparada para a viagem, tiveram

11 Embora subsistisse entre os camponeses a produção de outros produtos para consumo próprio, muitas vezes em quantidades insuficientes para os mesmos.

12 SILVA, António Marques da – **Passaram pela Madeira**. Funchal : Empresa Municipal “Funchal 500 anos”, 2008.

oportunidade de vir a terra e, sobretudo, noutros que, atraídos pelas condições climatéricas ou que procuravam evitar as investidas piratas, tiveram de permanecer na ilha até que condições de navegação mais favoráveis fossem repostas.

Outro exemplo de “permanência prolongada”, de que há registo, foi protagonizado por passageiros em trânsito para locais com condições climatéricas mais exigentes, que se tardavam na ilha da Madeira para que a diferença de temperaturas e de ambiente entre os locais de origem e de destino não se manifestassem negativamente. Estamos, assim, na presença de uma forma incipiente de turismo, proporcionado pelo acaso, um “Turismo de Passagem”. Embora esta actividade não estivesse ainda organizada e regulamentada, estas primeiras movimentações estrangeiras foram importantes para se ir gerando uma atmosfera de interesse em torno da Madeira, que se faria comentar por estes visitantes ocasionais, assim como pelos consumidores finais dos produtos provenientes da ilha.

Certo é que não existiam estruturas próprias preparadas para acomodar e receber os visitantes nestas situações. Terão sido os populares a ceder, gratuitamente, os seus aposentos, facto dedutível a partir dos relatos de viagem que apontam nesse sentido. Na perspectiva de António Marques da Silva¹³, não existia, ainda, uma visão comercial associada a esta chegada e permanência de visitantes estrangeiros. Já Alberto Vieira¹⁴ defende a ideia de terem existido no Funchal pequenas estalagens que recebiam, pelo menos, parte desses passageiros, hipótese sem comprovação factual.

Mas, se, no século XV, as viagens tinham uma vocação essencialmente económica, procurando-se conquistar novos territórios, mercados e rotas comerciais, a partir de meados do século XVII, e com maior desenvoltura no século XVIII, os seus motivos são já de outra ordem. À Madeira chegam, cada vez mais, visitantes que vão ao encontro das qualidades das ilhas, esperando um usufruto físico ou intelectual. São os desejos de saúde, de deslumbramento paisagístico e de conhecimento das espécies exóticas que motivam esta deslocação geográfica.

A formulação de um novo entendimento do viajar é introduzida, na Madeira, pelas expedições científicas que, a partir de 1601¹⁵, rumam à ilha com a intenção de estudar a fauna, a flora e a geologia locais, procedendo à observação, análise, registo e recolha de amostras de espécies autóctones. Algumas destas colheitas integraram colecções de importantes instituições científicas europeias, como o Museu Britânico e o Museu de História Natural de Paris, contribuindo para dar prestígio à ilha e alimentar

13 SILVA, António Ribeiro Marques da, *op. cit.*

14 VIEIRA, Alberto – As ilhas na rota da Ciência. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL, 1, Funchal, 2005 – As ilhas e a ciência. História da Ciência e das Técnicas : actas. CEHA, 2005.

15 Tendo por base a listagem dos cientistas que estiveram ou residiram na Madeira e se dedicaram à investigação, lista esta que consta no artigo «As ilhas na rota da Ciência» da autoria de Alberto Vieira (VIEIRA, Alberto, *op. cit.*). A data mais remota é a de 1601, protagonizada pelo botânico Jean Mocquet.

a curiosidade de visitantes estrangeiros. Pela sua pequena dimensão, a Madeira era, também, propícia à experimentação de técnicas de pesquisa que se pretendiam implementar em expedições de maior escala, em África, no Índico e nas Américas Central e do Sul. Serviu também de laboratório para a aclimatização de espécies, sobretudo botânicas, com valor económico, medicinal ou ornamental, a transpor entre a Europa e as colónias¹⁶. Para esse fim constroem-se viveiros e jardins de aclimatização, que se tornam, eles próprios, alvo de interesse por parte dos visitantes, sendo copiados nas quintas madeirenses como forma de atrair um maior número de potenciais hóspedes.

Assim, se até perto de oitocentos o alojamento estaria à mercê da *polidez e hospitalidade*¹⁷ da população residente, como sugere a jovem Riddel em 1778, no século XIX começam a surgir indícios de alguma oferta hoteleira, em troca de uma gratificação monetária. Numa publicação de 1827, da autoria de Alfred Lyall, pode ler-se: *visitors find very tolerable accommodation. There are boarding-houses for single men, and families may hire residences, sufficiently comfortable*¹⁸. Esta imagem vai ao encontro da opinião de António Marques da Silva¹⁹, que associa o surgimento do Turismo na Madeira quando famílias inglesas abastadas começam a preparar as suas casas particulares para as alugar aos visitantes. Estes dois relatos revelam-nos uma mudança de atitude na forma de tratar as necessidades de acomodação dos viajantes, entre os séculos XVIII e XIX, passando-se da “boa vontade” à fonte de rendimento.

Esta mudança de atitude acompanha a gradual democratização da prática aristocrática seiscentista do *Grand Tour*, em que se assiste à substituição dos itinerários clássicos pela descoberta de novos destinos. Ao entendimento da viagem como experiência educativa, não negligenciável na formação e na construção identitária do indivíduo, espécie de ritual de passagem para a idade adulta, sobrepõe-se o desejo romântico do contacto com o “outro”, com o desconhecido, com o exótico, com a natureza no seu estado selvagem e primitivo. Este imaginário foi alimentado pelo olhar de autores e artistas contemporâneos, em que a valorização do isolamento em comunhão com o natural, do pitoresco e do meio campestre se reforça no crescente desencanto com a vivência urbana de então.

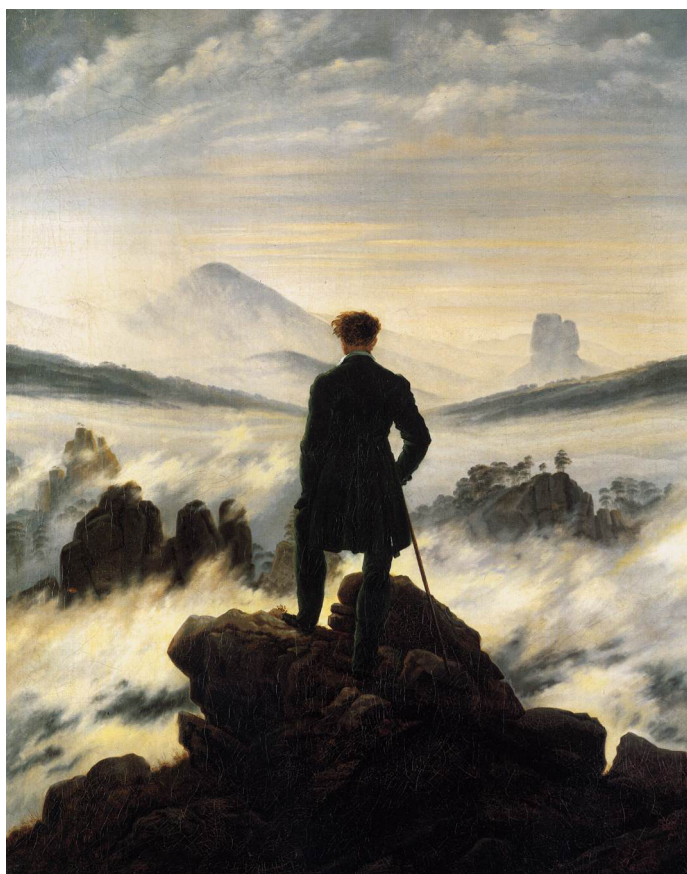
Na representação pictórica, estas metas ideológicas vão ganhar materialidade nas chamadas “paisagens”, um conceito que começava também a formular-se, enquanto visão distanciada e panorâmica sobre o território, e que implicava uma deslocação geográfica. O valor das paisagens procuradas não se encerrava, agora, na sua fruição estética, antes passa a *depende da potência que os lugares [retratados]*

16 Deste processo resultam, por exemplo, o viveiro criado por Francisco de Oliveira e Domingos Vandelli, a funcionar no Monte, entre 1797 e 1828, e transformado, já no século XX, no Jardim Botânico da Madeira.

17 SILVA, António Marques da, *op. cit.*, p. 64.

18 LYALL, Alfred – *Rambles in Madeira, and in Portugal, in the early part of MDCCCXXVI*. [Em linha]. London: C. & J. Rivington, 1827. [consult. 2 Mar. 2010]. Disponível na internet: <http://books.google.com.br/books>.

19 SILVA, António Ribeiro Marques da, *op. cit.*



3.



4.



5.

Fig. 3 – *Viajante Junto ao Mar de Névoa*. Óleo sobre tela, 98 X 97 cm, Hamburg Kunsthalle. Caspar David Friedrich, 1817. (<http://www.success.co.il/knowledge/images/Wanderer-above-the-Mists-Friedrich.jpg>).

Fig. 4 – *A Madeiran boy in native dress with black chickens on a wooden pole slung over his left shoulder*. 28,1 X 21,6 cm. Andrew Picken, 1842. Este desenho não integra o álbum "Madeira ilustrated", uma vez que foi realizado aquando da segunda visita de Picken à ilha, mas retrata também o interesse do autor em relação às vivências populares madeirenses. (<http://www.artnet.com/Artists>).

Fig. 5 – *The fund gate of the Jesuit's quinta*. Andrew Picken, cerca de 1840. (<http://abrancoalmeida.com/artes/exposicoes/500-anos-de-historia-de-um-arquipelago-obras-de-referencia-dos-museus-da-madeira/>).

revelassem de elevar o espírito à regra do sublime, como refere Alain de Botton²⁰. Segundo este autor, a experiência do sublime formula-se face a imagens físicas e literárias, que, pela sua dimensão, pelo vazio que as caracteriza, ou pelo desafio que sugerem ao observador, são capazes de proporcionar a avassaladora consciência da pequenez da condição humana e o prazer do sentimento da transcendência.

A célebre tela de Caspar David Friedrich, intitulada *Viajante junto ao Mar de Névoa* (fig. 3), faz uma síntese dessas aspirações, onde uma única personagem domina a paisagem que vai perdendo materialidade e, como tal, se distancia do plano terreno, sem qualquer outra referência à civilização que não ele próprio. É uma tela que proclama a aventura, a destreza e a plenitude encontrada na evasão. Esta imagem poderia ser a representação de um viajante que se encontrasse nas zonas altas da Ilha da Madeira, cuja paisagem apresenta algumas semelhanças com a que Friedrich retratou. Além do mais, pela sua natureza geográfica e características económico-sociais, a Madeira enquadrar-se-ia no idílico arquétipo dos ideais românticos. A sua condição insular implica o seu isolamento, tendo como únicas referências territoriais as ilhas vizinhas que compõem o arquipélago e que podem ser entendidas como outras unidades de isolamento. À excepção da cidade do Funchal, pouco era o desenvolvimento urbano da ilha, predominando um ambiente rural. Como consequência, as zonas de mais difícil acesso, localizadas sobretudo no interior, encontravam-se pouco ou mesmo inexploradas, apelando ao espírito aventureiro, tão próprio dos viajantes românticos, em busca do intocado e do sublime.

A sedução por ambientes capazes de gerar este tipo de sensações e de vivências, vai determinar a forma como a ilha é percebida por aqueles que a visitam. Disso é reflexo o trabalho de alguns artistas que viajam até à Madeira e que fazem chegar, em especial, a Inglaterra diversos álbuns de gravuras onde retratam as paisagens madeirenses, humanas e naturais. O álbum *Madeira Illustrated* (fig. 4 e fig. 5), de Andrew Picken, datado de 1840, é um dos exemplos, em que o autor, para além das gravuras que realiza durante a sua estadia, junta descrições sobre o clima, a saúde e a história da ilha. Este tipo de registos foi, de resto, uma prática comum junto dos *grand tourists*, como forma de perpetuar a viagem para lá do regresso a casa, e está na origem dos guias para viajantes, em formato de bolso, que se generalizam no final do século XIX.

Viajar até à Madeira ganha, neste contexto, uma outra dimensão. Conjuga-se, agora, a pré-disposição voluntária dos visitantes para conhecer e permanecer algum tempo na ilha, ao contrário das andanças erráticas do período do “Turismo Colonial”, com a consciência, por parte dos insulares, das estruturas e dos serviços que esta presença estrangeira exigia e como a sua organização se poderia traduzir em fonte de rendimento a explorar. Não obstante, e como adverte António Marques da Silva, não se está ainda

20 BOTTON, Alain de – *A arte de viajar*. 2.ª Ed. Lisboa : Publicações D. Quixote, 2006, p. 163.

na presença de um “Turismo Industrial”, ou de massas, mas antes daquilo que se pode chamar de um “Turismo Terapêutico”, servindo-nos da terminologia utilizada por Iolanda Silva, por, de início, a Madeira se afirmar nos roteiros internacionais como estância climatérica para a cura dos males pulmonares.

1.2. Turismo terapêutico e Turismo recreativo

Embora a mortalidade resultante da tuberculose não se tratasse de uma ocorrência nova – tendo existido uma forte incidência desta doença no século XVI – a maior epidemia da tísica pulmonar verificou-se no século XVIII. Em 1750 a taxa de morte por tuberculose era muito elevada, sendo os países mais afectados os que possuíam uma intensa industrialização e urbanização, como a Inglaterra, os (futuros) Estados Unidos da América, a França e a Itália. Por todo o mundo procuram-se formas de combater a propagação deste flagelo, sendo a mais eficaz a apresentada por parte da climatologia.

Em 1751, o médico inglês Thomas Heberden discorre, na publicação londrina *Philosophal Transaction*, sobre as qualidades da ilha da Madeira como método terapêutico. A permanência no Funchal, pela proximidade marítima e as suas boas condições climáticas, contribuía para o restabelecimento face à tuberculose e outros males de natureza pulmonar. Os guias médicos internacionais começam, então, a publicitar a ilha da Madeira enquanto *sanatorium natural*, como a intitula José Sainz-Trueva²¹, e houve médicos europeus que recomendaram aos seus “doentes de peito” a deslocação e a estadia temporária na Madeira como remédio para esse mal. Começam, então, a chegar viajantes de diferentes nacionalidades com o propósito de prevenir ou de recuperar fisicamente da doença. William Combe, no seu livro de 1821, diz que *os doentes, que geralmente são tuberculosos, chegam sempre aqui na procura de saúde e muitos daqueles que procuram este clima numa fase inicial da doença conseguiram a recuperação*²².

A Madeira, como estância de cura, ganha projecção no final de setecentos e início de oitocentos, em parte devido às guerras liberais que impossibilitavam o acesso às estâncias de cura italianas e francesas, mas, mesmo depois do restabelecimento da paz em 1815, a procura deste destino não decresce, muito pelo contrário. Entre 1834 e 1852 a média anual de doentes a entrar na Madeira oscilava entre os trezentos e os quatrocentos. O clima, um elemento imaterial, torna-se, assim, o principal promotor das potencialidades de atracção da ilha. Gradualmente, os guias médicos referentes à Madeira, assim como os testemunhos das impressões dos visitantes, sofrem uma mutação na abordagem às qualidades do arquipélago²³. Surgem os primeiros guias turísticos dedicados à Madeira respondendo a uma procura

21 DIRECÇÃO REGIONAL DOS ASSUNTOS CULTURAIS DA MADEIRA – *Forasteiros na Madeira oitocentista : uma estação de turismo terapêutico*. Funchal : Região Autónoma da Madeira, Secretaria Regional do Turismo, Cultura e Emigração, 1990.

22 Cfr. SILVA, António Marques da, *op. cit.*, p. 85.

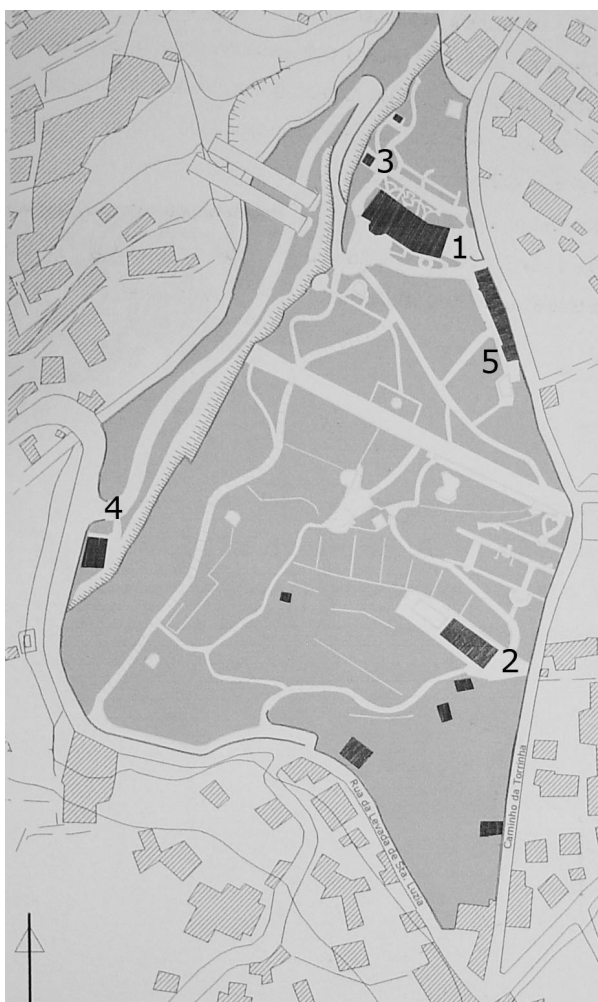
23 como revela o título do livro de Robert Wise, de 1851, *Madeira it's climate and scenery containing medical and general information for invalids and visitors, as tour of the island*.



6.



8.



7.

Fig. 6 – Foto da Quinta Vigia, cerca de 1860. (<http://www.madeiraarchipelago.com>).

Fig. 7 – Planta de Conjunto da Quinta da Palmeira. Legenda: 1 – Casa principal. 2- Casa secundária. 3 – Casinha de verão. 4 – Portão de entrada. 5 – Apoios aos jardins. (Desenho de Rogério Fernandes in FIGUEIRA, Rogério Fernandes – *Cidade-de-quintas* : Funchal. (da bibliografia).

Fig. 8 – Antigo caminho, confinado pelos muros das propriedades. Cerca de 1930. Sobre o muro da direita encontra-se um dos pequenos pavilhões, conhecidos por “casinha-de-prazer”, percebe-se a relação de contacto deste face ao caminho, assim como face à paisagem em torno. Esta foto torna claro também as dificuldades que o declive representava para as populações residentes. (<http://www.madeiraarchipelago.com>).

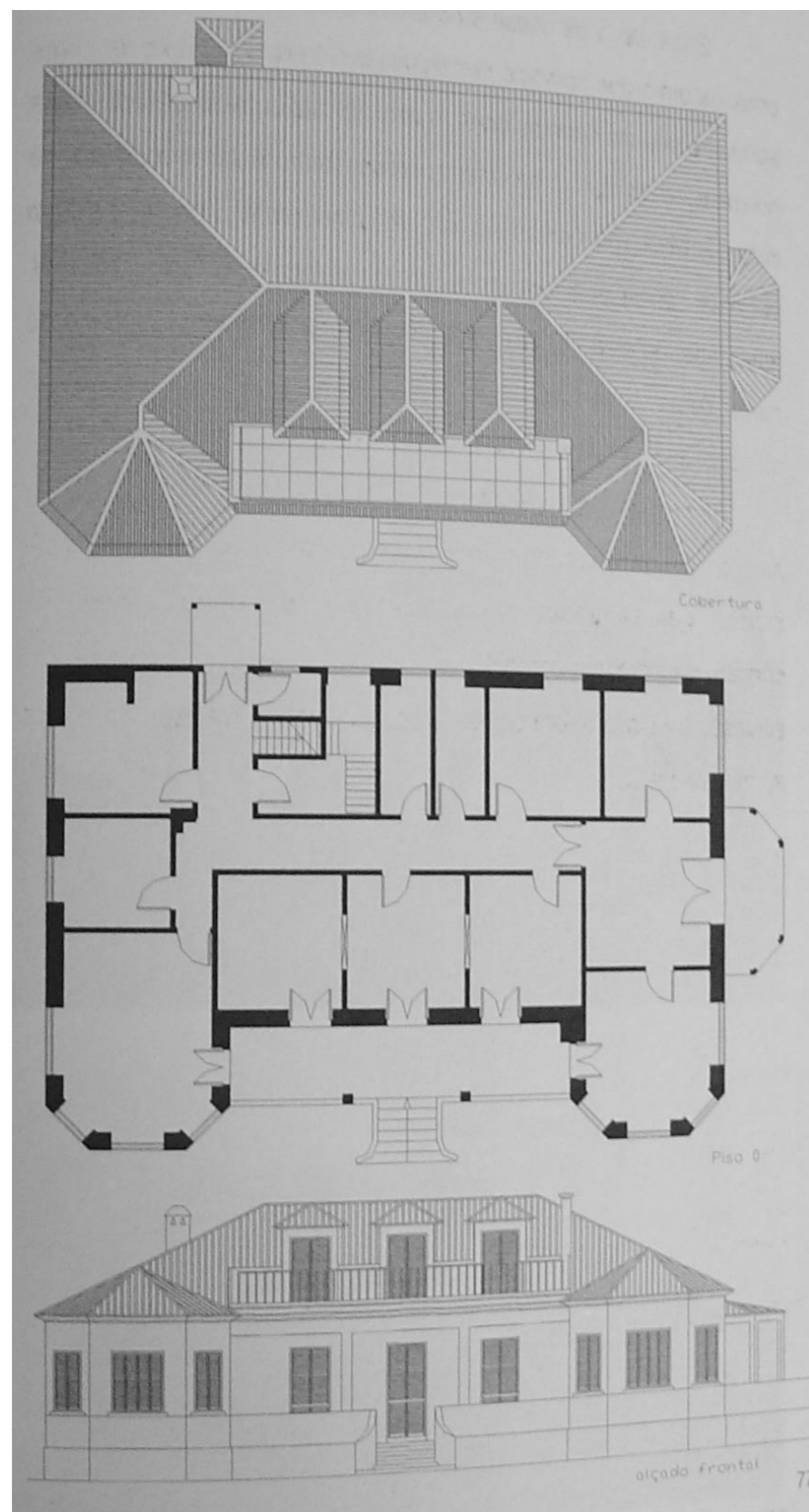
crescente que deixa de se fazer exclusivamente por razões de ordem médica para começar a incluir factores recreativos, de modo que, para além dos esperados conselhos terapêuticos, se propõem roteiros de visita pela ilha.

Pelo que se tem escrito até este ponto, é possível concluir que o aparecimento do turismo surge da adesão massiva manifestada em relação a uma localização geográfica precisa, fomentada pelas características próprias desse sítio. Tal facto vai implicar a criação de condições infra-estruturais para atender às necessidades e expectativas dos visitantes. Quando isto sucede, o Turismo começa a constituir-se como matéria de interesse para os arquitectos. Todavia, nesta primeira fase do turismo madeirense, e até à construção do Reid's Palace Hotel em 1891, não há registo da existência de arquitectos a dedicarem-se à concepção de qualquer tipo de equipamentos de exploração turística. As respostas infra-estruturais à crescente procura que se verifica tardaram a ter esta nova actividade económica devidamente equacionada. Tratava-se de uma situação sem precedentes e, como tal, não regulamentada, verificando-se alguma incapacidade por parte da administração e da população locais em conduzi-la e orientá-la, pelo que o seu controle foi, de início, maioritariamente assegurado pela comunidade inglesa residente na Madeira. O facto de se tratar de um fenómeno de carácter sazonal – restringindo-se ao Inverno, altura em que no norte da Europa se registam as temperaturas mais baixas – reforça a falta de interesse demonstrada em investir nesta área. Assim, e até a criação dos primeiros hotéis, a solução que se encontrou para a súbita necessidade de oferta de alojamento passou pela hospedagem dos visitantes nas chamadas “Quintas Madeirenses”, mais tarde alugadas directamente a grupos de turistas.

Esta designação – Quinta Madeirense – é utilizada para certas propriedades suburbanas compostas por um conjunto de elementos de influência inglesa e com características particulares, que as demarcam das demais quintas de produção agrícola (fig. 6 e fig. 7). São estruturas construídas, ou remodeladas²⁴, entre os séculos XVIII e XIX, apresentando como elemento principal a residência dos proprietários, que toma como modelo ideológico e arquitectónico a *Villa* paladiana. Tal como nas *villas* do renascimento italiano, o principal propósito destas estruturas rurais não está no cultivo da terra mas numa componente mais lúdica, tanto é que o piso nobre da habitação é composto por diversos salões onde se promove o convívio social, relegando as dependências do quotidiano para um segundo plano. Neste sentido, a Quinta Madeirense foi essencialmente uma residência de veraneio, uma segunda casa para os comerciantes ingleses com negócios na Madeira.

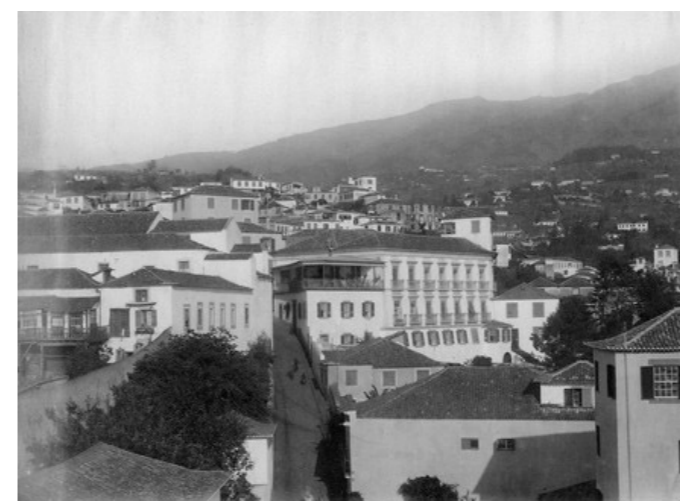
Os caminhos antigos que permitiam, e ainda hoje permitem (fig. 8), aceder ao centro urbano do

²⁴ FIGUEIRA, Rogério Fernandes – *Cidade-de-quintas : Funchal*. Coimbra : [s.n.], 2003. Prova Final de Licenciatura apresentada ao Departamento de Arquitectura da FCTUC.

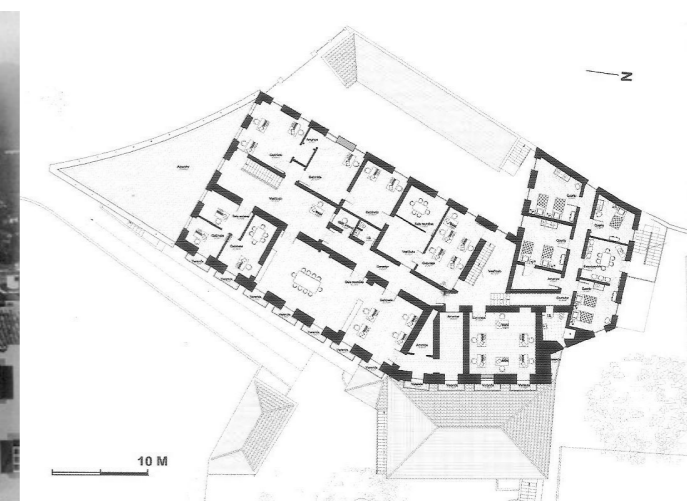


9.

Fig. 9 – Planta de cobertura, Planta do primeiro piso e Alçado principal da casa da Quinta da Bella Vista. (Desenho de Rogério Figueira in FIGUEIRA, Rogério Fernandes – *Cidade-de-quintas : Funchal*. (da bibliografia).



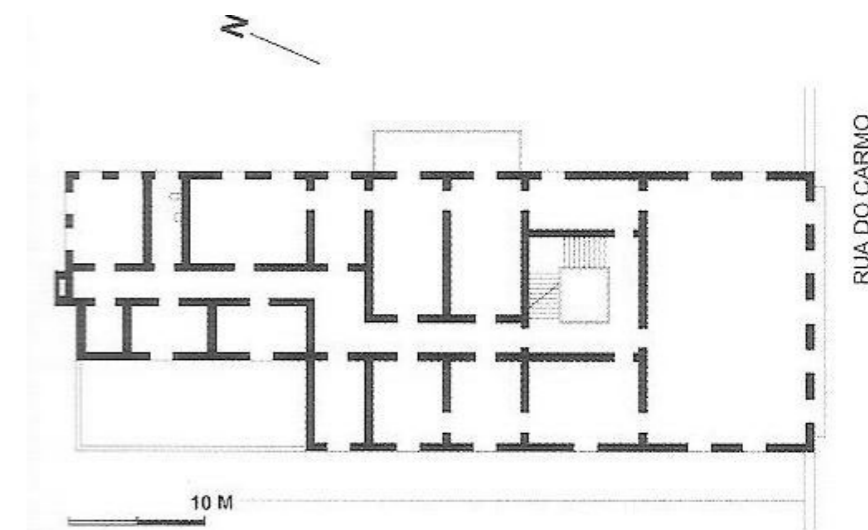
10.



11.



12.



13.



14.

Fig. 10 – Hotel Santa Clara, século XIX. (<http://www.madeiraarchipelago.com>).

Fig. 11 – Hotel Santa Clara. Levantamento do Arq. Jorge Freitas e Arq. André Freitas. (in MATOS, Rui Campos - Os primeiros hotéis do Funchal : pequeno contributo para a sua identificação e caracterização arquitectónica (da bibliografia).

Fig. 12 e 13 – Carmo Hotel. Planta do piso nobre, desenho do Arq. Rui Campos Matos. (in MATOS, Rui Campos - Os primeiros hotéis do Funchal : pequeno contributo para a sua identificação e caracterização arquitectónica (da bibliografia).

Fig. 14 – Hotel Rosa, século XIX. (<http://www.madeiraarchipelago.com>).

Funchal estruturam a sucessão de quintas que ao longo do seu curso se implantaram. Estas propriedades apresentam-se como espaço privilegiado de reclusão, possibilitada por altos muros que encerram todo o perímetro da propriedade e delimitam a via pública. Os únicos elementos que permitem a relação entre o público e o privado são o portão de entrada e a “casinha de prazer”, que se eleva sobre ele. Estes pequenos pavilhões, destinados ao convívio e ao lazer, localizam-se estrategicamente num ponto em que se estabelece, simultaneamente, o contacto visual com a cidade, o caminho de acesso à propriedade e a casa principal.

Transposto o portão, um carreiro empedrado serpenteia através do jardim até à casa. Este jardim, que procura ser uma representação mimética de um bosque, reproduzindo a aleatoriedade da paisagem natural, é animado por diferentes recantos de estar que são pontuados por pequenos lagos, grutas e pérgolas. Associado a este “bosque” poderia, ou não, existir uma área de cultivo.

Para a implantação da casa principal procurava-se escolher uma posição que, ao mesmo tempo, garantisse visibilidade sobre a paisagem envolvente e que, em sentido inverso, reforçasse a presença desta construção no panorama funchalense. O acesso às dependências da habitação era feito, geralmente, por uma escada que conduzia a um alpendre, ou pérgola, ligado directamente ao piso nobre, no qual se organiza um conjunto de salas destinadas às actividades recreativas da sociedade da época, como os bailes (fig. 9). Por norma, os quartos localizavam-se no piso inferior, ao qual se acedia por meio de escadas internas que não ganham grande preponderância no desenho em planta.

Nesta altura, a viagem é ainda um privilégio de uma minoria – a aristocracia e uma burguesia que começava a ascender socialmente – e, embora esta solução de alojamento tenha sido de certo modo improvisada, revelou-se muito apreciada pelo público-alvo. Tornou-se, também, num meio de promoção da cidade do Funchal, enquanto destino turístico de requinte.

As Quintas foram-se espalhando colina acima, ocupando os espaços livres que possibilitavam a sua construção ao longo dos caminhos, estendendo-se até à freguesia do Monte. O declive constituía um difícil entrave ao seu acesso, recorrendo-se ao transporte em carros-de-bois, em rede ou balanquim. A completar esta oferta de alojamento, existiam ao dispor dos turistas, pequenas pensões no centro da cidade. Mais tarde, provavelmente à medida que a segunda residência dos comerciantes ingleses se foi tornando permanente, algumas famílias, que se dedicavam ao aluguer das suas quintas, apostam na construção de outro tipo de estruturas, os hotéis. Os primeiros hotéis no Funchal resultaram essencialmente da adaptação de edifícios pré-existentes à função hoteleira (fig. 10, 11, 12, 13 e 14), que beneficiavam de uma localização mais central e maior facilidade de acesso.

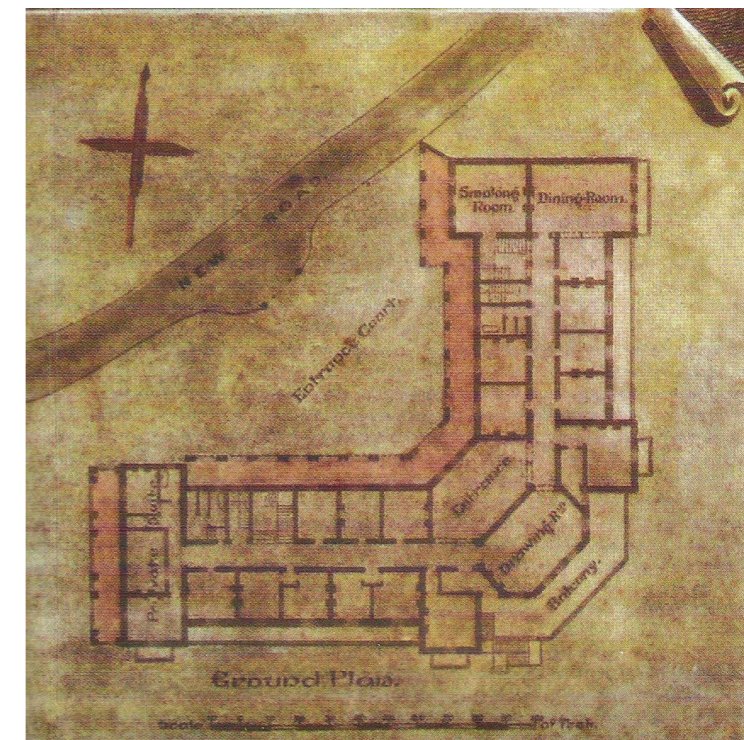
O primeiro registo que se tem da existência de estruturas deste género na Madeira é dado a partir de um relato de viagem da autoria de John Driver, que esteve na ilha no ano de 1840, e refere que à altura



15.



16.



17.

Fig. 15 – Cidade do Funchal em finais do século XIX. Mapa extraído do livro "Madeira its scenery and how to see it" de Ellen Taylor, datado de 1882. Nesta planta as localizações dos hotéis foram assinaladas a vermelho, as pensões a azul e as quintas a verde. (Cartografia de Ellen Taylor in GOMES, Fátima Freitas – Hotéis e hospedaria (1891-1901) (da bibliografia). A vermelho estão assinalados os hotéis, a azul os "portuguese hotels", e a verde dá-se a conhecer a localização das Quintas.

Fig. 16 e 17 – Perspectiva e planta do Reid's New Hotel. Excerto da litografia de James Akerman, respeitante ao projecto do Arq. George Somers Clarke. (in MATOS, Rui Campos - Os primeiros hotéis do Funchal : pequeno contributo para a sua identificação e caracterização arquitectónica (da bibliografia).

existiam dois hotéis no Funchal: o Yate's Family Hotel e o The London Hotel. Em 1882, uma turista, de seu nome Ellen Taylor, faz o levantamento dos diferentes tipos de alojamento então existentes, num mapa que acompanha o registo escrito da sua estadia (fig. 15). Certamente, tal anotação teria em vista uma publicação orientadora para futuros turistas. Como tal, a autora dá a conhecer a localização das unidades de alojamento disponíveis, assim como de uma série de serviços e lojas de que poderiam necessitar aquando da estadia na Madeira. Nesta cartografia, as estruturas de alojamento aparecem classificadas em três categorias: quatro grandes hotéis de gerência estrangeira; sete "portuguese hotels", cuja distinção leva a crer tratarem-se de pensões; e, ainda, catorze quintas. Os hotéis apresentam uma implantação dispersa, localizados tendencialmente junto de elementos urbanos de referência, como os de carácter religioso, ocupando áreas que lhes garantissem as melhores vistas panorâmicas sobre a envolvente. Quanto às pensões, note-se que a sua posição na cidade se faz em locais de grande movimento urbano, como o são a Rua da Carreira²⁵ e as imediações do Passeio Alegre e da Alfândega. Por último, assinala as quintas, que são em número superior aos hotéis e pensões, em conjunto, e se implantam fora do núcleo mais consolidado do centro urbano.

Paralelamente ao desenvolvimento hoteleiro criaram-se também diferentes instituições médicas, para dar resposta à vaga de doentes que procuravam a cura no meio dos ares do Atlântico. Em 1819 abre a Aula de Cirurgia Médica; em 1836, a Escola Médico-Cirúrgica do Funchal; em 1853, o Hospício D. Amélia e uma enfermaria no Hospital de Santa Clara; e, já no início do século XX, um Sanatório na Quinta de Santana.

Será apenas no ano de 1891 que abre ao público, no Funchal, o primeiro hotel pensado de raiz por um arquitecto para cumprir essa função: o Reid's New Hotel (fig. 16 e 17). O projecto ficou a cargo do londrino George Somers Clarke²⁶, cuja formação revivalista gótica leva-o a desenhar, principalmente, edifícios religiosos. Sobre este seu trabalho, o autor escreveu que seria o *primeiro hotel na ilha preparado para responder aos requisitos do conforto moderno e tirar partido da sua localização e implantação, isto é, permitir que os hóspedes pudessem desfrutar de belas panorâmicas*²⁷. Como afirma Rui Campos Matos, a percepção por parte dos hoteleiros madeirenses da crescente valorização paisagística fê-los explorar este "produto" e, por isso, o novo Reid's tinha um *programa inovador: ver e ser visto*²⁸. A implantação escolhida foi uma falésia não urbanizada a oeste da cidade, libertando o hotel face aos

25 A rua da Carreira era a principal artéria da cidade do Funchal no século XIX.

26 MATOS, Rui Campos – Os primeiros hotéis do Funchal: pequeno contributo para a sua identificação e caracterização arquitectónica. *Islenha*. Funchal. 47 (2010) 69 – 94.

27 Cfr. *Ibidem*, p. 85.

28 *Ibidem*.

condicionamentos da malha urbana. A localização litoral foi aproveitada para expandir os serviços e possibilidades de entretenimento dos hóspedes. Com a construção de um cais próprio, os turistas podiam desembarcar directamente na propriedade e foram providenciadas estruturas que permitiam a prática balnear, *antecipando o que virá a ser a ambição máxima dos hotéis que povoariam mais tarde a linha de costa: o acesso ao mar*²⁹.

Numa época em que a escolha do estilo era um ponto basilar da concepção arquitectónica, o desenho do Reid's New Hotel não se vinculou a uma linguagem historicista. Surge como o resultado de uma conjugação de volumes e de uma adequação às possibilidades materiais e construtivas da ilha, que não permitiam grandes opções decorativas. Por estas razões, a imagem do edifício distanciou-se de uma concepção revivalista e veio a adoptar uma expressão mais próxima das construções locais.

O hotel foi concebido como dois corpos independentes, torreados nos seus extremos, que se articulavam, no piso térreo, através da grande sala e átrio de entrada comum. Esta estruturação tinha duas motivações. Por um lado, em caso de pouca ocupação, os hóspedes utilizariam apenas um dos blocos, para que não tivessem de percorrer grandes corredores vazios. Por outro, na ocorrência de epidemia, o bloco afectado poderia ser facilmente isolado em relação ao outro. Aos quartos acedia-se a partir de corredores centrais, no final dos quais se encontravam instaladas as suites, únicas unidades de alojamento que beneficiavam de casa de banho privativa. Associados aos quartos existiam grandes varandas para que aqueles cujas condições de saúde não permitiam andar pela rua pudessem, ainda assim, beneficiar do ar livre. À sala também se associava uma grande varanda, de onde se tinham as melhores panorâmicas de todo o hotel, e que se tornou *num dos mais celebrados ícones do turismo madeirense*³⁰. No exterior, a envolver o estabelecimento hoteleiro, diversos jardins, terraços e casas de descanso, por onde poderiam deambular os turistas, à semelhança das áreas verdes das quintas madeirenses.

O desenho de Clarke não foi realizado na totalidade, ficando por construir a ala norte, a qual só veio a ganhar forma no início do século seguinte. Contudo, o novo corpo afastou-se da concepção inicial, quebrando o equilíbrio da proposta do arquitecto, e em seu lugar surge um volume de cinco pisos, sem a configuração torreada. Em 1910, o hotel foi rebaptizado, passando a chamar-se Reid's Palace Hotel, com uma capacidade de cento e cinquenta quartos, complementada por duas casas, a *Villa Victoria* e o *Chalet Reid*, que podiam ser ocupadas por uma família única ou dar serventia a vários hóspedes.

29 *Ibidem*.

30 *Ibidem*.



18.



19.

Fig. 18 – Porto do Funchal, 1880. Nota-se a falta de estruturas portuárias de apoio às embarcações, tanto de acostagem, como de protecção face a intempéries. (<http://www.madeiraarchipelago.com>).

Fig. 19 – Porto do Funchal, 1890. Na foto vê-se já a ampliação até ao ilhéu de Nossa Senhora da Conceição. (<http://www.madeiraarchipelago.com>).

1.3. Os transportes na Madeira e o Turismo

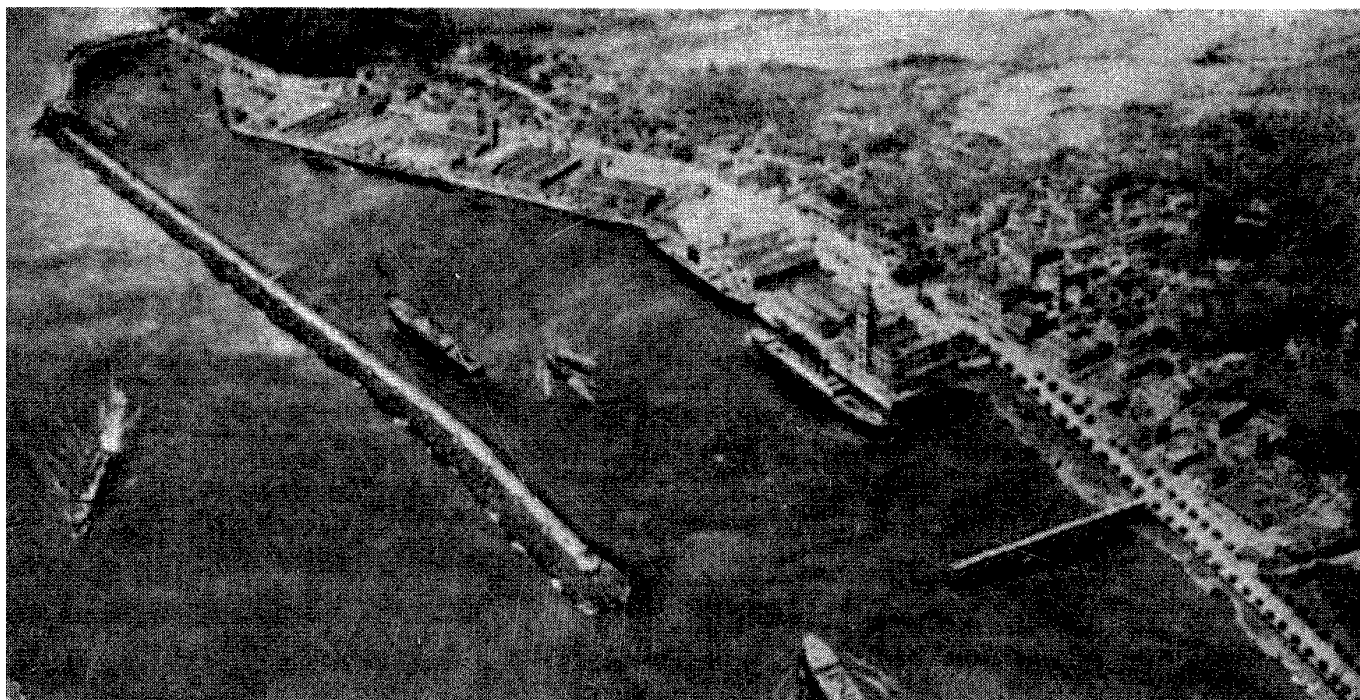
A par da benignidade do clima e das belezas naturais do arquipélago, o crescimento do Turismo sentido no decurso do século XIX foi, também, impulsionado pelo desenvolvimento dos transportes a que se assiste, nesta época, por todo o mundo. Com a aplicação náutica da máquina a vapor, as viagens marítimas passaram a fazer-se de modo mais rápido e sem estarem subordinadas ao regime de ventos, o que permitiu que a chegada de turistas se fizesse com maior frequência e regularidade. Esta alteração na forma e nos meios de viajar contribuiu, igualmente, para o encurtar da duração do tempo de viagem, quer em termos da travessia, quer em termos da própria estadia – que chegava a durar semestres ou anos –, permitindo que o mesmo espaço físico e os mesmos serviços estivessem à disposição de um maior número de clientes num intervalo de tempo mais curto. Esta parece ser a lógica inerente ao aparecimento de novos hotéis e à sua crescente preponderância em relação às Quintas, que, pelo que se depreende dos relatos de viagem, estavam associadas a um turismo de permanência mais demorada.

No que se refere às condições de transporte terrestre, a chegada de um número cada vez maior de visitantes terá alertado para a necessidade de se reformular o sistema de circulações na cidade do Funchal e de se implementar a construção de novas estruturas de deslocação dentro da ilha, já que as facilidades de comunicação interna eram reduzidas e pouco eficientes. Os transportes foram, assim, simultaneamente impulsionadores e consequência do desenvolvimento turístico.

A falta de infra-estruturas adequadas para responder à crescente procura que se verifica no século XIX (fig. 18) tornou-se por demais evidente no porto do Funchal, quando os barcos a vapor se iniciam nas rotas atlânticas com destino a esta cidade. As carências do apetrechamento portuário manifestam-se na falta de estruturas próprias para receber este novo tipo de embarcações, nomeadamente na ausência de depósitos de carvão para abastecimento dos barcos, de um ancoradouro e de um cais de acesso directo à cidade. O embarque e desembarque de turistas fazia-se sem grande comodidade, a partir da praia, que por ser composta por seixos tornava a operação ainda mais difícil.

Para pôr termo a estas dificuldades, em 1884, o Eng. Faria e Maia avança com o projecto da reconstrução e ampliação do Cais da Pontinha, que já garantia a união do ilhéu de S. José com a costa. Pretendia-se, agora, a sua extensão até ao ilhéu de Nossa Senhora da Conceição (fig. 19). Desta forma, e com base na concepção de um “muro-cais”, esperava-se poder garantir as funções de desembarque e de ancoradouro, e providenciar a protecção necessária aos navios em dias de intempérie. No entanto, e apesar do esforço exigido, esta solução não foi bem sucedida por anomalias na sua construção³¹, obrigando ao reforço estrutural do molhe como forma de assegurar a sua estabilidade. É, então, elaborado

31 COELHO, Sara – *Funchal: uma evolução Urbana*. Coimbra : [s.n.], 2000. Prova Final de Licenciatura apresentada ao Departamento de Arquitectura da FCTUC.



20.



21.

22.

Fig. 20 – Ideias da companhia Fumasil Company Limited para as obras do Porto do Funchal, 1924. A reformulação do porto tinha sido adjudicada a esta empresa que pretendia fazer construir uma grande muralha de abrigo, que se estendia desde o ilhéu da Pontinha até à foz da Ribeira de João Gomes, construindo-se também um molhe-cais perpendicular ao primeiro. Este cais conduziria então a uma avenida marginal, que ia desde a ponte de São Lázaro até à fortaleza de São Tiago. Também pretendiam dotar toda esta faixa litoral com edifícios de carácter público, e de apoio técnico às embarcações, que fariam concentrar grande parte da vivência da cidade na costa. A obra foi iniciada apenas em 1957 e acabou por ter metade da extensão que se pretendia. (In PEREIRA, Eduardo C. N. - *Ilhas de Zarco* (da bibliografia).

Fig. 21 - Cais da cidade e rua que proporciona a ligação com o Passeio Público, 1890. (http://funchal.web.simplesnet.pt/Fotos_antigas3/index.htm).

Fig. 22 - Carregadores de rede e turista em passeio ao Curral das Freiras, cerca de 1880. (<http://www.madeiraarchipelago.com>).

um novo projecto, este da autoria do Eng. João Henrique Von Hafe.

Para servir este cais havia sido já pensada uma via de acesso a ligar a Ribeira de S. João ao molhe que se ampliava. Com a abertura desta nova via, iniciada em 1867, aspirava-se dar algum tratamento estético à baía, sugerindo a preocupação em conferir uma certa ordem à urbanização da faixa litoral. Mas, mesmo com esta intervenção, na década de 1930, uma nova ampliação será necessária no Molhe da Pontinha, uma vez que era ainda demasiado pequeno e não estava apto a receber navios de grande porte (fig. 20).

A forma de chegar e entrar na cidade foi também alvo de atenção, possibilitada pela demolição das muralhas medievais. Sobre uma das antigas portas da cidade, o Portão da Saúde, constrói-se um acesso entre o ancoradouro e o Terreiro da Sé³². Esta ligação fazia-se a partir de um arruamento amplo e arborizado, no enfiamento do qual se constrói o cais de entrada no Funchal. Para a construção desta nova infra-estrutura portuária, houve uma primeira proposta do General Henrique de Lima e Cunha, datada de 1879, que só avançou mais tarde, sob a orientação de José Bernardo Lopes de Andrade, introduzindo-se, nesta altura, algumas modificações no projecto. As obras seriam finalmente executadas, entre 1886 e 1892. Concluído o novo cais (fig. 21), a chegada ao Funchal fazia-se, agora, por uma praça que acolhia os viajantes e os encaminhava para o arruamento de ligação ao Terreiro da Sé, este já no centro da vivência funchalense.

Com o finalizar das obras acima descritas, justificava-se o estabelecimento de uma série de empresas de apoio à navegação, tais como as que se dedicaram ao abastecimento de carvão, rebocadores, seguros marítimos e cabotagem. A opção dos empresários para a localização das suas sedes foi a da implantação ao longo da marginal atlântica, certamente para beneficiarem de uma maior visibilidade e exposição local, o que fez com que esta zona, resgatada à muralha da cidade, se fosse consolidando.

No domínio das deslocações internas, as dificuldades sentidas nas transacções comerciais, por falta de acessibilidades adequadas para um funcionamento mais eficiente, alertaram para a inexistência de uma rede de circulação entre os vários aglomerados populacionais. As ligações eram feitas por força das necessidades quotidianas imediatas e sem o cuidado de planeamento (fig. 22), falhando em comodidade, segurança e rapidez de circulação. Por esse motivo, privilegiavam-se as deslocações marítimas, revelando-se muitas vezes ser uma opção penosa, sobretudo no período de Inverno, em que a agitação do mar dificultava fortemente a navegação.

Como resposta aos apelos dos agricultores locais, em 1815, a Junta de Agricultura do Arquipélago da Madeira propõe-se construir uma estrada que atravessasse a ilha de Este a Oeste, ramificando para

32 *Ibidem*.

ESTRADAS NACIONAIS DA ILHA DA MADEIRA



Fig. 23 - Mapa-síntese das Estradas Nacionais (que depois passam a designar-se de regionais) da Ilha da Madeira. (in PEREIRA, Eduardo C. N. - Ilhas de Zarco (da bibliografia).

norte e para sul. Desta acção resultaria a abertura, até 1849, de algumas estradas novas, de entre as quais se destaca a Estrada e Ponte “Monumentais”³³ que vieram a ligar a cidade do Funchal a Câmara de Lobos. Este foi o ponto de partida para a consolidação do desenvolvimento do litoral Sul da ilha, servindo de suporte urbanístico para a expansão para oeste da capital madeirense, já na segunda metade do século XX.

Mas, apesar dos esforços empreendidos, pouco se avança em matéria de estruturas viárias, como o denunciam os testemunhos dos viajantes da segunda metade do século XIX. A ameaça constante dos precipícios, de que nos fala Isabella de França, ou as horas perdidas nas subidas e descidas que os acentuados declives ditavam, mencionadas por Ellen Taylor, levantavam sérios contratempos às expedições e excursões realizadas ao Norte da ilha, aos picos e a Santana, assim como a outras povoações da costa Sul. Os meios capazes de transpor estas dificuldades eram poucos e a morosidade das travessias obrigava a providências extraordinárias para que os passeios acontecessem. Mesmo assim, fica evidente que os visitantes não se interessam apenas pelas qualidades terapêuticas do clima do Funchal e se dedicavam, também, à descoberta da ilha. Com a chegada dos primeiros automóveis, no princípio do século XX, coloca-se de novo a necessidade da reformulação do sistema viário existente. Problema que seria reequacionado com a obtenção da autonomia administrativa do distrito do Funchal, em 1901, e com a criação, em 1911, da Junta Agrícola da Madeira, estando agora criadas as condições, políticas e económicas, para o investimento público numa rede de estradas modernas, traçadas nos moldes da Estrada Monumental.

Por acção da Junta Agrícola, presidida pelo Visconde da Ribeira Brava, e em estreita cooperação com a Junta Geral do Distrito do Funchal, promove-se o projecto da criação das primeiras linhas de comunicação e turismo, com o objectivo de consolidar esta indústria no arquipélago. Pretendia-se implementar um plano de vias de rodagem acelerada que circunscrevesse a ilha e que, a partir destas e das suas ramificações, permitisse o acesso cómodo e rápido dos turistas aos seus ambientes naturais mais emblemáticos. Em 1914, começam as obras de extensão da Estrada Monumental para oeste. Este plano, talvez pela sua amplitude e dificuldade de execução, não teve uma aplicação tão imediata como o esperado, mas seria retomado, ao longo de todo o século XX, pelos profissionais que se debatem com as mesmas questões (fig. 23).

Igualmente por acção da Junta agrícola os pontos mais pitorescos da ilha seriam equipados com

³³ A denominação “Monumental” surge associada à ponte sobre o Ribeiro Seco, e por extensão à estrada que lhe dá sequência, pelo entendimento desta enquanto um monumento homenageando o Rei libertador D. Pedro IV. Todavia, a permanência da nomenclatura deve-se às dificuldades financeiras, mas sobretudo físicas, como a violência do caudal da ribeira e a altura a que tinha de se elevar a ponte, que tornaram a construção mais complicada. Fonte: SILVA, Fernando Augusto da. MENEZES; Carlos Azevedo de – **Elucidário madeirense**. Fac-Símile da edição de 1940-1946. Funchal : DRAC, 1998. 469 p. Vol. 1 .



24.



25.



26.

Fig. 24 - Pousada dos Vinháticos, Serra de Água. (in «Panorama n.º 10 - Revista de Arte e Turismo», 1942).

Fig. 25 e 26 – Caminho-de-ferro do Monte, 1919. Estas imagens mostram a relação panorâmica que se obtém a partir do Monte, assim como o ambiente rural por onde passa linha. (<http://www.madeiraarchipelago.com>).

estruturas de apoio, entre as quais pavilhões de abrigo, repouso e recreio, Pousadas e miradouros modernos, como os que se pretendiam construir na Serra de Água e na Encumeada (fig. 24). Outra aposta da Junta Agrícola passava pela criação de uma estância de turismo no Rabaçal. Desenvolveu-se um estudo para a construção de um hotel e o arranjo paisagístico das suas imediações, que incluía outros elementos de atractividade como represas para trutas, jogos de água e “courts” de ténis. Os terrenos particulares chegaram, inclusivamente, a ser adquiridos, mas o projecto não foi avante. Contudo, é definida uma estratégia do que se pretendia promover e oferecer, expressa na criação de um pólo atractivo para o viver turístico, exterior às imediações próximas do Funchal. Este pólo estaria perfeitamente equipado, procurando ser um complemento para se potenciar as características que a sua localização oferecia, tais como o planalto do Paul da Serra, as paisagens do vale de S. Vicente, as encostas da Ribeira da Janela, assim como o Fanal e o Rabaçal.

O desenvolvimento da rede de estradas da Madeira esteve, também, na origem de uma das características mais vincadas da ocupação humana do território: a dispersão, em desfavor do aglomerado urbano organizado. Nas margens das novas vias instalam-se habitantes de todas as classes, atraídos pelas possibilidades de comunicação rápida que estas proporcionam. Ao viajar pela ilha, as estradas aparecem “animadas”, de modo mais consecutivo ou mais disperso, por habitações. Embora com um boa relação com a via de comunicação, procuram garantir um certo afastamento e recolhimento em relação à mesma, estabelecendo um espaço de transição entre a via e o espaço privado do lote.

Com o crescente interesse demonstrado, a partir de finais do século XVIII, pelas famílias mais abastadas em adoptarem as antigas quintas rurais como residência permanente, em detrimento da habitação no centro da cidade, a freguesia do Monte começa a ganhar preponderância enquanto local escolhido para essa fixação. Pelas dificuldades de acesso que se faziam sentir, foi considerada a hipótese de estabelecer uma ligação mecânica entre o Funchal e o Monte. Esta ligação seria feita por meio de um comboio de cremalheira – o Caminho de Ferro do Monte (fig. 25 e fig. 26) – o que constituiu uma grande inovação, uma vez que este sistema não estava pensado para situações de declive tão acentuado. Os estudos preliminares seriam realizados pelo engenheiro francês Raul Mesnier du Ponsard³⁴.

A construção do Caminho de Ferro do Monte foi faseada, inaugurando-se o primeiro troço em 1892. A partida fazia-se do lado Nascente da Ribeira de Santa Luzia, existindo uma estação na Rua de Pombal. Funcionava, inicialmente, com uma única carruagem, que transportava sessenta passageiros, mas também mercadorias como a cana-de-açúcar³⁵. No seu percurso o comboio cruzava um ambiente rural

34 Autor do Elevador dos Guindais no Porto, de 1891, e do Elevador de Santa Justa, em Lisboa, inaugurado em 1902.

35 Em finais do século XIX verifica-se um novo fôlego de produção desta cultura.



27.



28.



29.

Fig. 27 – Monte Palace Hotel, cerca de 1900. (http://www.cyberroach.com/madeira_v300/historic_photos/souvenir_madeira_1.htm).

Fig. 28 – Grand Hotel BelMonte, cerca de 1920. (<http://www.madeiraarchipelago.com>).

Fig. 29 – Estação-Restaurante no Terreiro da Luta, cerca de 1912. (<http://www.madeiraarchipelago.com>).

com várias paragens intermédias, para servir os moradores e os turistas que se instalavam nas quintas existentes ou que aqui se vinham a fixar colina acima até ao Monte, em número cada vez maior, atraídas pela possibilidade de transporte que o comboio representava.

No início do século XX, o Monte afirmava-se como lugar da moda, um sítio de passagem obrigatória na vinda à Madeira, razão pela qual se edificam, nesta altura, várias unidades hoteleiras (fig. 27 e 28), assim como se avança com a extensão da linha até ao Terreiro da Luta, onde, face à franca afluência turística que se verifica, se constrói um restaurante inspirado nos “chalets” suíços (fig. 29).

Em 1897, surge outro tipo de transporte associado à linha de comboio: o carro americano. Tratava-se de uma carruagem movida por tracção animal, com o seu curso orientado por carris. A sua importância para mobilidade dentro da cidade é determinada pelo seu percurso, garantindo uma ligação cómoda entre o cais de desembarque e a estação ferroviária da Rua de Pombal, de onde partia o comboio para o Monte.

1.4. A industrialização do Turismo madeirense

A partir do texto de Fátima Gomes, “Hotéis e hospedaria (1891-1901)”³⁶, percebe-se que, em finais de século XIX, a procura turística e o número de pessoas com rendimentos provenientes de serviços prestados aos forasteiros ganha um volume tal que o Estado sente a necessidade de os legitimar por meio de licenças de funcionamento. Além do alojamento procurou-se criar meios de entretenimento que foram também entendidos como possíveis fontes de receitas. A existência de um mercado turístico começava, assim, a afirmar-se como importante sector económico, a desenvolver-se enquanto indústria.

A afluência cada vez mais significativa de doentes estrangeiros, que se verificou nos primeiros anos do século XX, captou o interesse, também externo, de se investir na criação de estruturas de apoio à comunidade visitante. No ano de 1903, o Príncipe alemão Frederick Charles de Hohenlohe Oehringen solicitou ao governo português autorização para construir uma rede de sanatórios marítimos e de altitude no Funchal, maioritariamente destinados a uma população endinheirada. Contudo, a entidade criada para levar a termo esta intenção, a Sociedade de Sanatórios da Madeira, não pretendia proceder apenas à construção de unidades médicas de tratamento, tendo em mente um grande plano de projecção da ilha da Madeira: além das casas de saúde, seriam construídos estabelecimentos hoteleiros de luxo, que viriam a alojar os acompanhantes dos pacientes; pretendiam colmatar a falta de abastecimento de água potável, em seu entender condição essencial para que se pudessem instalar os sanatórios; seria instalada a luz eléctrica; construir-se-iam melhores estradas e jardins, com os quais se pretendiam atrair mais turistas;

36 GOMES, Fátima Freitas – Hotéis e hospedaria (1891-1901). *Atlântico*. Funchal. 19 (1989) 170-176.

fariam do Funchal um porto nodal de serviços de correio e passageiros vindos da América do Norte e África do Sul, uma escala obrigatória, que anularia o transbordo nas cidades britânicas, encurtando a viagem; seriam também criadas ligações marítimas mais rápidas entre a Alemanha e a Madeira, com escala em portos franceses e ingleses; e construiriam novos depósitos de carvão, para abastecer os navios alemães, os hotéis e os sanatórios. Este megalómano investimento alemão, que beneficiava de condições especiais para a sua implementação, tais como a isenção dos impostos aduaneiros, por colocar em risco o monopólio britânico de quase três décadas, gerou grande contestação por parte da comunidade inglesa residente na ilha. No desenlace de toda esta polémica, a construção desta rede de sanatórios veio a revelar-se uma forma dissimulada de obtenção da concessão de jogo no arquipélago da Madeira, sem qualquer custo acrescido, e, para a qual, não fora estabelecido qualquer acordo. Certamente que o atractivo que as receitas da exploração exclusiva do jogo na Madeira representavam para os britânicos radicados na Ilha, terão estado na origem da sua oposição a esta construção encenada dos sanatórios, que foram, aliás, os detentores dos primeiros casinos madeirenses.

Esta afronta entre alemães e britânicos, com que Portugal se debateu, culminou na abolição do projecto da Sociedade e no pagamento de uma indemnização avultada à coroa alemã, como compensação pela aquisição de várias propriedades indispensáveis ao seu plano de obras. Existem, contudo, relatos da conclusão e funcionamento de uma unidade alemã, a Kurhaus Santa Ana³⁷, construída antes de se terem terminado as negociações. Terá iniciado a sua actividade em 1905 e, além das áreas de tratamento, dispunha ainda de um restaurante e de uma sala de leitura, tudo envolto numa atmosfera de grande requinte. Fica claro que as casas de saúde, além da sua componente terapêutica, começavam a incluir formas de entretenimento para pacientes e acompanhantes. Todo este episódio mostra que o alojamento e o tratamento de doentes já não eram as únicas preocupações em matéria de turismo, começando a surgir actividades organizadas destinadas à fruição estrangeira.

Ainda que no início de novecentos a Madeira fosse procurada, essencialmente, como antídoto de patologias pulmonares, começava a ganhar notoriedade como destino para temporadas de lazer. Para tal terá contribuído a presença regular, no Funchal, de figuras ilustres da sociedade europeia de então, que criam alguma dinâmica cultural e uma atmosfera cosmopolita que atraiu outros visitantes. As próprias quintas ajudaram na construção desse ambiente, promovendo um turismo de cariz aristocrático, que, além da apreciada configuração espacial, possuíam uma série de actividades de entretenimento. Foi o caso dos convívios nas “casinhas-de-prazer”, os bailes, os concertos e a prática desportiva, que deu azo à instalação de campos de jogos de modalidades várias, com especial relevo para o “lawn tennis”.

37 Aqui se veio a construir, na década de 1940, o Hospital Sanatório Dr. João de Almada, da autoria do Arq. Carlos Ramos.

No interior da cidade, por seu turno, instalam-se cinemas, teatros, clubes e algumas lojas mais refinadas. Por seu lado, os clubes eram locais de encontro e de convívio, estando sobretudo vinculados à prática desportiva, como o caso do “Club Naval Madeirense” e do “Sports Club”. A comunidade britânica era quem vinha introduzindo as várias estruturas desportivas, verificando-se, contudo, a existência de um crescente número de adeptos e praticantes entre a população local.

Já de outra natureza, em 1907 é fundado o “Strangers Club”, que não era mais que o primeiro casino da Madeira, uma forma de entretenimento que veio a ser muito apreciada pela população visitante. O seu período de funcionamento não foi muito extenso, encerrando com a Implantação da República. Algumas entidades, como a Associação Comercial do Funchal e o Visconde da Ribeira Brava, dão conta ao Ministro do Interior dos inconvenientes do encerramento daquele casino, que se traduziam numa diminuição do fluxo turístico a favor do arquipélago canário, que oferecia uma maior diversidade de divertimentos. Por este motivo, pedem que se constitua uma excepção e que o jogo possa funcionar no Funchal enquanto este não fosse devidamente regulamentado. A exposição que realizaram terá surtido efeito, uma vez que o casino reabre, com nova denominação, Casino Pavão³⁸, e surgem ainda outras estruturas deste tipo na cidade: o Casino Victória, que se instalou próximo do antigo Hotel Bella Vista³⁹; o Casino Monumental, construído de raiz junto da ponte homónima, que foi adaptado no final da década de 1930 à função hoteleira segundo o desenho do arquitecto britânico F. J. Wills, passando a chamar-se Hotel New Avenue⁴⁰ (fig. 30 e 31); e ainda o Clube Restauração, contíguo ao Hotel Golden Gate, que embora não fosse um casino, propriamente dito, permitia também a prática de jogos de fortuna ou azar⁴¹. Nestes estabelecimentos, além do jogo, os clientes poderiam beneficiar ainda de concertos e bailes diários, e, em alguns casos, de projecções cinematográficas, como mostram os anúncios nos jornais da época. Todas estas estruturas de entretenimento, assim como as unidades de alojamento, foram surgindo ao longo das vias pré-existentes, consoante a disponibilidade de terrenos e a vontade dos seus proprietários, sem que existisse uma ideia de conjunto clara e devidamente enquadrada da sua articulação na estrutura da cidade.

38 Designação que advém do facto de estar instalado da Quinta com o mesmo nome. O Casino Pavão que terá um projecto de remodelação, datado de 1928, da autoria de Raul Lino, uma encomenda que lhe fora endereçada pela Companhia de Turismo, como se pode verificar pela consulta do processo que integra o espólio deste arquitecto, existente no Arquivo da Biblioteca de Arte da Fundação Calouste Gulbenkian. Do conjunto do Casino faziam, ainda, parte um Pavilhão de Ténis e um Pavilhão de Golfe. Deste espólio consta, também, um processo relativo ao “Projecto definitivo das obras do Porto do Funchal”, datado de 1926.

39 O antigo hotel Bella Vista esteve instalado onde actualmente se encontra o Seminário Diocesano, próximo ao Casino da Madeira, não existindo, portanto, qualquer tipo de correspondência com o projecto da década de 1960 da autoria do Arq. Raul Chorão Ramalho.

40 Actualmente encontra-se a funcionar neste mesmo edifício a sede do Conservatório - Escola de Artes da Madeira.

41 POWER, C. A. le P. – *Power’s guide to the island of Madeira: the pride of Portugal*. 2.^a ed. London : George Philip & Son, 1927, p. 28-29.

Ainda que assumisse, desde a segunda metade do século XIX, uma posição de relevo entre as estâncias de turismo europeias, apenas ultrapassada, a nível nacional, por Lisboa, a ilha da Madeira foi continuamente esquecida pelos órgãos centrais da institucionalização do Turismo em Portugal. A opção governamental perante a valorização turística da Madeira passou pela constituição de órgãos regionais responsáveis pela organização deste sector. Assim, as questões do Turismo neste arquipélago estiveram, primeiramente, sob tutela da Junta Agrícola da Madeira, criada em 1911⁴² e extinta, passados sete anos, por má gestão de verbas, deixando de existir uma entidade encarregue destes assuntos. Apenas em 1930, com a criação da Comissão de Turismo da Madeira, organismo responsável pela propaganda e pelo desenvolvimento desta actividade na ilha, veio a ser colmatada esta falta. A criação de uma organização dedicada exclusivamente ao Turismo será consequência do entendimento da sua importância enquanto sector económico vital para a realidade madeirense. Na tutela da Junta Agrícola, o Turismo era apenas mais uma das suas atribuições, tendo ainda a seu cargo, a gestão das obras públicas realizadas na Madeira, a administração, conservação e reparação de levadas, bem como o policiamento das ribeiras. Do trabalho da Comissão resultaram acções como a representação portuguesa na Grande Feira de Leipzig, de 1931, através de um “stand” onde se procurava mostrar e atrair para os encantos naturais da ilha. Esta representação internacional desencadeou a visita à Madeira de diversos jornalistas da imprensa, nacionais e estrangeiros, e, conseqüentemente, artigos propagandísticos nas respectivas publicações. Outra estratégia de promoção turística adoptada pela Comissão de Turismo passou pela publicidade em formato televisivo, na Alemanha e em Inglaterra, no ano de 1934. Não era uma promoção individualizada, centrada numa única unidade hoteleira, mas sim colectiva. Promovia-se a ilha, não apenas como um destino de inverno, como o fora durante o “Turismo Terapêutico”, mas como um local para ser desfrutado em qualquer altura do ano.

Até à Segunda Guerra Mundial, o Funchal foi uma estância concorrida, um ponto de escala obrigatória nas carreiras marítimas para África e América do Sul, que, ao passar, se abasteciam no depósito de carvão da casa Blandy. Nos anos trinta do século XX o fluxo turístico na Madeira era constituído essencialmente por aristocratas, dirigentes financeiros de elevada posição, figuras de destaque político, como o caso do Príncipe de Gales e William Churchill. Eram já poucos os que procuravam a cura atlântica para os seus males. O poder curativo do clima começava a ser descredibilizado pela comunidade médica, que procurava, agora, outras respostas de tratamento, que acabam por surgir sob a forma de antibiótico – o estreptomicina – no ano de 1944, que, ainda assim, não permitiu a erradicação da doença.

O movimento no porto do Funchal ditou que o molhe fosse novamente ampliado, em 1933, para as

42 VASCONCELOS, Teresa, *op. cit.*, p. 52.

suas actuais dimensões, para se adequar ao tráfego que se registava então. É também nesta altura que a Madeira conhece outro tipo de Turismo. A organização social-nacionalista “Kraft Durch Freude”⁴³ que tinha como propósito proporcionar aos operários alemães a prática de diversas actividades desportivas e culturais, promove, entre 1934 e 1939, uma série de excursões internacionais que fazem escala no Funchal. Estas excursões populares, que para se realizarem utilizavam os paquetes da marinha mercante alemã, anunciam já um turismo dito de massas, e a necessidade de adequação das estruturas turísticas a esta nova clientela.

A afirmação da Madeira enquanto estância internacional de turismo, e a necessidade de modernizar e estruturar esta actividade na região, conduz à criação, em 1936, da Delegação de Turismo da Madeira. A nova entidade aglutinava as funções de coordenação, regulamentação, fiscalização e promoção turística do arquipélago, dando continuidade ao trabalho desenvolvido pela anterior Comissão. Preocupou-se também em dotar a região de infra-estruturas turísticas adequadas, com a construção de novos hotéis, recintos desportivos, salas de jogo, privilegiando a sua implantação no Funchal. Havia ainda a intenção de se construir miradouros, casas de abrigo e pousadas, espalhadas por toda a ilha, no sentido de potenciar determinadas panorâmicas e providenciar acomodação e estruturas de apoio em várias localidades de interesse.

Com o deflagrar da segunda grande guerra, altura em que o arquipélago estabelecera já uma forte dependência económica em relação ao exterior, o desenvolvimento turístico da Madeira regride, assistindo-se a uma diminuição no número de visitantes. Foram mais comuns os estrangeiros em trânsito que os que se deslocavam tendo em vista uma permanência mais prolongada. Pela falta de ocupação, encerram quase todos os estabelecimentos hoteleiros, os pequenos hotéis baixam à categoria de pensões, e as Quintas regressam à condição de residências particulares. O processo de recuperação que se seguiu foi difícil e demorado, tardando em surgir os investimentos necessários para a actualização das estruturas existentes. Esta falta fez com que uma parte importante do fluxo turístico antes destinado à Madeira procurasse agora as ilhas Canárias.

Mas, nesta época, já não era só por mar que se viajava, era também pela via aérea. Depois do confronto mundial foram constituídas companhias aéreas comerciais que realizavam voos internacionais regulares para o arquipélago. Em 1949, a “Aquila Airways” começou por estabelecer a ligação Southampton / Lisboa / Funchal, realizada, duas vezes por semana, em hidroaviões. Após a aterragem na baía, e à semelhança dos grandes navios, os passageiros eram conduzidos a terra em lanchas. Esta companhia

43 Em português: “Força pela Alegria”, foi uma organização alemã com filiação no partido nacional-socialista que se dedicou à realização de múltiplas actividades recreativas e de lazer para os operários alemães, de modo a maximizar a produtividade e rendimento dos mesmos. Entre estas actividades salienta-se as excursões e viagens nacionais e internacionais de carácter turístico, que, pelos baixos custos inerentes, permitiu a deslocação de mais de sete milhões de turistas no período compreendido entre 1934 e 1939.

aeronáutica acabou por encerrar devido a um acidente ocorrido, em 1958, na ilha britânica de Wight, que abalou a confiança na empresa. Nesse mesmo ano a portuguesa ARTOP começou a voar para a Madeira, até que, também na sequência de um incidente que ditou a perda de um bimotor entre Lisboa e o Porto Santo, este serviço foi descontinuado, restringindo uma vez mais a comunicação com o arquipélago à via marítima.

Estas adversidades tornaram evidente a carência e a necessidade de estruturas aeroportuárias adequadas para estabelecer e apoiar as ligações aéreas com destino ou partida da Madeira, imprescindíveis para que o arquipélago pudesse manter-se turisticamente activo. A primeira resposta surgiu com a inauguração de um equipamento aeroportuário em Porto Santo, no ano de 1960, que começa a receber carreiras regulares, fazendo-se o trânsito para o Funchal por “ferry”. A instalação de um aeroporto na ilha da Madeira concluiu-se no ano de 1964, iniciando-se na recepção e partida de voos nacionais, internacionais e “charter”⁴⁴, que determinaram um aumento significativo do número de turistas. No entanto, a aterragem e descolagem não se faziam directamente no Funchal, como acontecia com as rotas dos hidroaviões, mas, sim, na sede do concelho vizinho, Santa Cruz, onde se implantara esta infra-estrutura. A inconveniente distância face à capital madeirense, onde se encontravam as principais unidades de alojamento da época, foi minimizada pela existência de ligações viárias, que resultaram dos investimentos realizados entre 1938 e 1968. Ficavam assim asseguradas as deslocações para e a partir do aeroporto e a sua difusão pela ilha, por meio de uma rede de vias complementares, colmatando as dificuldades de deslocação denunciadas nos relatos dos viajantes dos séculos anteriores.

Estabelecidas as ligações aéreas, o Funchal insere-se definitivamente no “Turismo de Massas”, que se traduziu, em termos físicos, num crescimento exponencial do seu parque hoteleiro, protagonizado em muitos casos por investidores internacionais, de que é exemplo o Hotel Madeira Palace, pertencente à cadeia Hilton. As novidades para o sector turístico nas décadas de 1960 e 1970 não foram apenas na forma de aceder à ilha. A procura e promoção do arquipélago também se alteram. O antigo destino de Inverno, aristocrático e sénior, procura potenciar-se enquanto estância estival e balnear, e desenvolver uma série de actividades fomentadoras de uma procura continuada mais que sazonal, capaz de atrair clientelas mais jovens. Nestas mesmas décadas a classe média portuguesa começa a aproveitar as suas férias para realizar viagens turísticas, tendo muitos destes viajantes escolhido as ilhas atlânticas como destino, o que demonstra que o turismo insular estaria já muito mais democratizado⁴⁵.

Verifica-se, também, que a localização periférica do aeroporto e a garantia de acessibilidade pela rede

44 Voos não regulares, organizados por agências que alugam aviões para a realização de trajectos específicos, a acontecer em datas específicas. A realização destes voos estava dependente de uma lotação mínima.

45 SILVA, Iolanda, *op. cit.*

de estradas permitiu que outras povoações com características semelhantes ao Funchal fossem também alvo de exploração turística, sem contudo atingir o grau de infra-estruturação da capital madeirense. À semelhança do que havia acontecido já com a construção do Reid's Palace Hotel, a localização preferida para a implantação dos novos hotéis foi a vertente a poente do núcleo central e já urbanizado da cidade. A Estrada Monumental, que se estendia ao longo da costa oeste do concelho, por garantir uma ligação rápida ao centro da cidade, e por atravessar uma área onde o volume de construção era quase nulo e de privilegiada relação paisagística com o mar, respondia às exigências territoriais que as novas unidades hoteleiras pretendiam. Por esta razão, os hotéis acabaram por tomar forma, preferencialmente, nas margens ou ramificações desta importante artéria.

2. O Turismo na cidade do Funchal

2.1. Planeamento Urbano

Em Portugal, a prática do urbanismo é introduzida com a criação dos Planos Gerais de Melhoramentos, regulamentados em 1865⁴⁶. O desenvolvimento da rede de estradas e de caminhos-de-ferro em conjunto com o afluxo crescente de população rural em direcção aos principais centros urbanos do país, atraídas pelas potencialidades económicas da industrialização, conduziu ao crescimento das cidades. Facto que se manifestou com especial significado em Lisboa e no Porto, despoletando a necessidade de se proceder ao estudo das possibilidades de rectificação do seu traçado e de se sujeitar o seu desenvolvimento a um instrumento regulador.

Nos Planos de Melhoramentos, e à semelhança de outros contextos europeus da época, a resolução viária e higiénica dos núcleos urbanos consolidados foi a principal preocupação. Por assim ser, as ruas, praças e jardins – quer existentes, quer de construção nova – foram trabalhados de forma a obter uma estrutura urbana mais clara e desafogada, na qual se inscreviam os edifícios, relegados para uma posição secundária. Para tal, recorreu-se, sobretudo, ao desenho de amplas avenidas rectilíneas, que rompiam a malha medieval, implicando grande parte das vezes a sua redefinição. Estas vias eram articuladas por praças e permitiam a formulação de uma rede de ligações mais rápidas e directas. No seu conjunto, as avenidas e praças, além de conferirem maior abertura e facilidade de acesso aos núcleos centrais, indiciavam uma ocupação regrada das áreas periféricas.

No que se refere aos regulamentos integrados na legislação, para que a circulação automóvel se fizesse de forma mais favorável, estabeleceu-se para os arruamentos uma largura mínima de dez metros, assim como um declive máximo de 7%. Em matéria de salubridade, limitaram-se cêrceas em função das larguras das vias e determinava-se a colmatação das necessidades de iluminação, ventilação,

⁴⁶ Decreto de lei n.º 10 de 19 de Janeiro de 1865.

abastecimento de água e drenagem de esgotos.

Entre as datas da criação dos Planos de Melhoramentos e a conclusão do primeiro destes estudos, o plano para Lisboa, houve um lapso temporal de quase quatro décadas. Este atraso deveu-se, certamente, à inexistência de técnicos especializados na área do urbanismo em Portugal, que por sua vez motivou o descompasso português face às correntes urbanistas internacionais. Quando, entre nós, se começava a esboçar a transformação das cidades antigas, o arquitecto austríaco Camillo Sitte centra a sua pesquisa urbanística, precisamente, neste tipo de estruturação, procurando identificar as suas bases, numa atitude de reacção em desfavor da organização urbana oitocentista.

Até à data, conhecem-se apenas quatro estudos desenvolvidos nos moldes dos Planos Gerais de Melhoramentos, dos quais Margarida Souza Lôbo⁴⁷ menciona apenas três: o já referido plano de Lisboa, assinado pelo Eng. Ressano de Garcia, de 1903; o plano para o Porto, de 1915, desenhado pelo arquitecto britânico Barry Parker; e, cinco anos mais tarde, em 1920, surge, pela mão do Eng. Ezequiel de Campos o Plano Geral da Póvoa de Varzim. O quarto plano conhecido é o “Plano Geral de Melhoramentos do Funchal”, e que teve por autor o Arq. Miguel de Ventura Terra⁴⁸, tendo sido desenvolvido entre os anos de 1913 e 1915.

A capital madeirense, em inícios de novecentos, era uma cidade de certo cosmopolitismo por estar integrada nas rotas marítimas internacionais – quer comerciais, quer terapêuticas – que animavam a vivência da cidade. Contudo, esta dinâmica não tinha, ainda, reflexo na estruturação urbana, que se encontrava estagnada numa feição de burgo medieval, padecendo dos problemas inerentes a esta situação. Por estas mesmas razões promoveu-se a elaboração do Plano de Melhoramentos, por iniciativa das entidades governantes locais, indo ao encontro da premissa legislativa que previa a possibilidade de outras cidades, vilas e povoações poderem beneficiar de um estudo desta ordem *quando as respectivas câmaras o reclamarem*⁴⁹.

Os Planos Gerais de Melhoramentos foram o principal orientador das transformações urbanas até 1934, altura em que Duarte Pacheco, à frente do Ministério das Obras Públicas e Comunicações, cria os Planos Gerais de Urbanização. Para Margarida Souza Lôbo *Pacheco é a figura marcante que protagoniza (...) o lançamento do urbanismo em Portugal, e fá-lo nas suas diversas dimensões: legal, administrativa e processual*. Parte do entendimento deste ministério que o desafio da modernização física da nação

47 LÔBO, Margarida Souza – **Planos de Urbanização: A época de Duarte Pacheco**. 2.ª Ed. Porto : FAUP publicações, 1995.

48 Teresa Vasconcelos (VASCONCELOS, Teresa, *op. cit.*) coloca a hipótese de este projecto ter sido desenvolvido com a colaboração de um arquitecto alemão de seu nome Stubbs, que teve ateliê em Paris e Berlim. São as referências a um plano urbanístico para o Funchal, encontrado nesses ateliês, a razão que fundamenta esta crença. Na impossibilidade de comprovar esta parceria, assumiu-se que seria Ventura Terra o único autor do Plano de Melhoramentos do Funchal, cuja autoria é certa. Assim o comprova a assinatura das telas e a memória descritiva que compunham o documento, onde aliás não se menciona nenhum outro arquitecto envolvido na sua elaboração.

49 Decreto de lei n.º 10 de 19 de Janeiro de 1865.

não poderia passar apenas pela reestruturação viária e sanitária dos núcleos construídos. Implicaria, também, uma correcta distribuição das várias funções urbanas e a construção ou reformulação de espaços e edifícios públicos, equipamentos como escolas e hospitais, sem esquecer as necessárias infra-estruturas básicas de que careciam as diversas povoações portuguesas. Pelo facto de os Planos de Melhoramentos não contemplarem todos estes aspectos, desenvolveu-se uma nova base legal de planeamento.

A década em que se criaram os Planos de Urbanização foi de grandes investimentos imobiliários e urbanísticos, lançados pelo Ministério das Obras Públicas. Tais acções, enquadraram-se numa estratégia com o duplo propósito de modernizar o país e solucionar a falta de empregos, gerada pela crise económica que se vivia. Nesta altura, o Estado Novo encontrava-se ainda numa fase de consolidação, pelo que a afirmação do poder vigente tinha especial importância. Por assim ser, o próprio ambiente visual das povoações, cenário das acções quotidianas dos cidadãos, deveria expressar as bases ideológicas do novo regime político e, por isso, transmitir ordem, disciplina e valores como o sentido da nacionalidade, da família e do ruralismo. Impunha-se, portanto, a *transformação do país pela efectiva criação de uma imagem urbana com que o regime se identificasse*⁵⁰, ganhando, assim, a arquitectura a posição de veículo de propaganda político-ideológica e de testemunho facilmente identificável da capacidade empreendedora do poder político. Para este fim, era importante que se promovesse o desenvolvimento das várias localidades portuguesas, construindo as infra-estruturas necessárias e estabelecendo ligações entre elas. Duarte Pacheco promoveu, então, a construção de pontes, estradas, barragens e o ordenamento de vilas e cidades, com especial cuidado no tratamento de Lisboa, que deveria tomar uma imagem que expressasse a grandiosidade do império de que era capital.

Enquanto que o desenvolvimento dos Planos de Melhoramentos ficara a cargo das câmaras municipais, das quais dependiam o seu estudo, aprovação e execução, já os Planos de Urbanização estavam ainda dependentes do consentimento do Ministério das Obras Públicas. Por assim ser, estabelecia-se como que uma estratégia nacional de transformação do território e um melhor controlo dos fundos disponíveis. Mas além desta supervisão ministerial, e como medida de controlar a qualidade das propostas, houve uma inicial restrição dos profissionais considerados aptos para executar os estudos urbanísticos, entre eles os urbanistas Etienne de Gröer, Moreira da Silva e Faria da Costa, aos quais se juntavam os arquitectos Cristino da Silva, Paulino Montez, Paulo Cunha, Jorge Segurado e Carlos Ramos.

A acção dos Planos de Urbanização revelou-se bem mais alargada do que a que se obteve com os Planos Gerais de Melhoramentos. Por lei, todas as sedes de concelho estavam obrigadas a desenvolver

50 LÔBO, Margarida Souza, *op. cit.*, p. 35.

um plano de urbanização, tal como os *centros urbanos ou zonas de interesse turístico, recreativo, climático, terapêutico, espiritual, histórico ou artístico designados pelo Governo*⁵¹. Estavam ainda contemplados todos os povoados cujo número de residentes fosse superior a dois mil e quinhentos habitantes e que apresentassem, entre dois recenseamentos sucessivos, um crescimento superior a 10%.

Como se percebe, nos Planos de Urbanização a possibilidade de exploração turística de um determinado aglomerado prefigura já entre as motivações para a realização de um documento desta ordem. Na realidade, e como menciona Margarida Souza Lôbo, *dentro de uma política governamental de fomento do turismo, os primeiros planos desenvolvidos a partir de 1934 visam o ordenamento de termas e praias*⁵². Exemplo disso foram os estudos elaborados para a Costa do Sol, primeiramente, por Alfred Agache e, posteriormente, por de Gröer; o plano da Praia do Cabedelo, de Jorge Segurado; também o estudo para a Praia da Rocha, desenvolvido por Carlos Ramos e Emídio Abranches; e, ainda, o plano de Termas do Gêres, de José Porto. Curiosamente, nesta altura, na cidade do Funchal, a manifestação da prática do Turismo no planeamento urbano, iniciada por Ventura Terra no Plano de Melhoramentos, assume uma posição secundária.

Em termos territoriais, os Planos Gerais de Urbanização intervinham: nas zonas edificadas, à semelhança dos Planos de Melhoramentos; também sobre as zonas a urbanizar no interior ou periferia das localidades; definiam áreas de protecção, como tal, interditas à construção, e que não tinham de pertencer necessariamente aos domínios municipais; e estabeleciam, ainda, ligação às redes de viação, que permitiam aceder a centros de recreio, cura e repouso⁵³.

No seu estudo, Margarida Sousa Lôbo⁵⁴ fala em *duas décadas de planos de urbanismo em Portugal*⁵⁵, compreendidas entre os anos de 1934 e 1954. Segundo a autora, a partir desta última data *a produção de planos entra em declínio, vindo a perder todo o significado na década de sessenta*⁵⁶, sendo que a maioria dos aglomerados urbanos portugueses possuía já um projecto nestes moldes. Este foi o período dos chamados *planos-imagem*⁵⁷, em que se trabalharam os elementos urbanos com vista à obtenção de uma imagem e estruturação urbanas precisas, prontas a serem executadas, mas que se demonstraram pouco flexíveis a mutações futuras. A tónica funcional já não estava na resolução viária, mas sim na

51 Decreto-lei n.º 24802 de 21 de Dezembro de 1934 in LÔBO, Margarida Souza, *op. cit.*, p. 255.

52 LÔBO, Margarida Souza, *op. cit.*, p. 110.

53 SANTOS, Ana Sofia da Fonseca Moreira – *Classificação do uso do solo ao nível municipal*. Lisboa : Universidade Técnica de Lisboa, 2002. Tese de Mestrado em Planeamento Regional e Urbano, p. 23.

54 LÔBO, Margarida Souza, *op. cit.*

55 *Ibidem*, p. 219.

56 *Ibidem*, p. 35.

57 *Ibidem*.

disponibilização de equipamentos à população, *considerados fundamentalmente como factor de progresso e de integração do cidadão na vida colectiva*⁵⁸. Por este motivo os autores procuram integrar um grande número de equipamentos nas suas propostas, ainda que, por vezes, a população alvo não justificasse a presença de tais estruturas. Ao contrário do que sucedia com os Planos de Melhoramentos, o sistema de circulação urbana e as parcelas por este delimitadas, já não eram abordados como algo a desenvolver posteriormente, de forma independente. Os quarteirões recebiam um desenho e funções específicas dentro da estruturação urbana proposta, situação esporádica anteriormente, e que nos Planos de Urbanização foi uma prática generalizada.

Para a cidade do Funchal foram desenvolvidos dois Planos de Urbanização. O primeiro teve por autor o Arq. Carlos Chambers Ramos, e foi desenvolvido entre 1931 e 1933. Embora anteceda o decreto que legisla estes planos gerais, a proposta de Ramos assume posições muito próximas das que Duarte Pacheco estabelece em 1934, e revela grande afinidade com os enunciados de Ventura Terra. Nos elementos conhecidos da proposta de Carlos Ramos denota-se uma abordagem que recorda a estruturação própria do movimento americano “city beautiful”, pela presença de grandes eixos e de alguma rigidez geométrica, que se conjugam com praças que surgem na sua sequência.

O outro plano fica concluído em 1959 e resulta da parceria entre o engenheiro Jorge de Carvalho Mesquita e o arquitecto urbanista João Guilherme Faria da Costa. Corporiza-se após o momento de maior fulgor dos Planos de Urbanização e aproxima-se mais da lógica estruturadora dos Planos Directores, sendo como que uma transição de um modelo para outro. Entre estes dois projectos desenvolveram-se outros estudos de carácter urbanístico, igualmente preponderantes para a definição da imagem moderna do Funchal, mas de contornos menos globalizantes, focalizando antes problemáticas muito específicas.

A incapacidade de adaptação, aliada aos longos horizontes temporais, conduziu a que o planeamento das cidades abandonasse uma concepção de “plano-imagem” para, progressivamente, aproximar-se da abordagem própria dos “planos-de-gestão”, protagonizada pelos Planos Directores Municipais⁵⁹. Esta nova forma de encarar o ordenamento urbano associa-se a um também novo entendimento da cidade, enquanto *organismo vivo – em constante mutação*⁶⁰. Por assim ser, mais do que um fim, o desenvolvimento dos aglomerados urbanos deveria corresponder a um processo constante de reequacionamento e de actualização das posições tomadas, com vista à obtenção de objectivos específicos a longo prazo. No que se refere aos limites territoriais destes novos planos, compreendiam agora toda a extensão municipal

58 *Ibidem*, p. 222.

59 Segundo Margarida Souza Lôbo, o período de vigência dos planos estava compreendido entre os vinte e cinco e os cinquenta anos. (LÓBO, Margarida Souza, *op. cit.*, p. 221.).

60 BOTELHO, José Rafael – O Plano Director da Cidade do Funchal. Arquitectura: arquitectura, planeamento, design, artes plásticas. Lisboa : Iniciativas Culturais Arte e Técnica. N.º 114 (1970), p. 51.

e não apenas os núcleos mais centrais e imediações próximas.

A terminologia Plano Director foi utilizada já em 1948, a propósito de um estudo urbanístico orientado por Etienne de Gröer para a cidade de Lisboa. Neste, a escala e a natureza do trabalho desenvolvido fogem ao habitual dos Planos de Urbanização. Incidiu-se sobre toda a extensão municipal, não apenas nas áreas urbanas mais compactas, pensando-se no município como um todo. Em termos práticos, além da organização funcional e a sua vinculação a áreas específicas da cidade, demarcou-se uma rede de vias circulares concêntricas, áreas verdes, uma zona industrial e a localização de um aeroporto a norte, elementos de relevo para a expansão e crescimento da capital.

Contudo, o conceito de Plano Director não estava ainda considerado na legislação portuguesa. Como afirma Ana Sofia Santos, *a primeira referência legal aos Planos Directores Municipais surgiu na Lei n.º 79/77, de 25 de Outubro, relativamente às “Atribuições das autarquias e competências dos respectivos órgãos”*⁶¹. O referido documento legislativo menciona que a Assembleia Municipal estava habilitada a deliberar acerca do seu Plano Director e a proceder à sua elaboração. Ainda assim, não foram estabelecidos os objectivos, especificações e campo de intervenção próprios desta nova figura, algo que só veio a acontecer em 1982. Tal facto permitiu que até à década de oitenta os Planos Directores não tivessem um propósito claro. Por um lado, foram encarados enquanto programa de actividades municipais, delineadas para um período específico; por outro, assumiram-se como instrumento de planeamento territorial, definindo políticas, programas e meios de intervenção municipais.

Ainda que sem uma definição clara, no Funchal, em 1972, foi aprovado o primeiro Plano Director da Cidade, coordenado pelo Arq. José Rafael Botelho, pertencente ao quadro técnico daquela edilidade. Este plano seguiu as mesmas linhas da proposta de Etienne de Gröer para Lisboa, propondo a resolução urbanística de todo o território funchalense. A nível das diversas funções urbanas, toda a extensão municipal foi mapeada e vinculada a usos concretos, de acordo com as especificações próprias de cada zona. À prática do turismo foi atribuída preponderância, enquanto possibilidade de desenvolvimento da cidade, razão pela qual lhe foram destinadas áreas específicas, de grande potencialidade, para a instalação de empreendimentos desta natureza.

A 26 de Maio de 1982, com o Decreto-lei n.º 208, fixa-se, então, o primeiro regime legal dos Planos Directores Municipais⁶². Os PDM foram estipulados enquanto *instrumento do ordenamento do território*⁶³,

61 SANTOS, Ana Sofia da Fonseca Moreira – Classificação do uso do solo ao nível municipal. Lisboa : Universidade Técnica de Lisboa, 2002. Tese de Mestrado em Planeamento Regional e Urbano, p. 38.

62 O quadro regulamentar dos PDM ficou estipulado no Decreto-lei n.º 208/82, de 26 de Maio; na Portaria n.º 989/82, de 21 de Outubro, estipula-se o conteúdo técnico; e no Decreto Regulamentar n.º 91/82, de 29 de Novembro, prenunciam-se quanto ao processo de elaboração. (in SANTOS, Ana Sofia da Fonseca Moreira, *op. cit.*, p. 26.).

63 Decreto-lei n.º 208/82 de 26 de Maio.

cuja principal ferramenta é a segmentação do município em zonas distintas, delimitadas em função dos diferentes sectores de actividade. Além da delimitação geográfica das zonas, estabelecem-se a função e orientações para a forma de ocupação preferencial das mesmas. Este zonamento responde a um conjunto de metas sociais e económicas que se esperam alcançar durante o período de vigência do plano, consonantes com as estratégias, regionais e nacionais, esboçadas para a mesma localidade. São planos que permitem, ainda, uma gestão das múltiplas acções e investimentos da edilidade, dando prioridade aos sectores mais importantes. Como afirma Ana Sofia Santos é *um plano que tem como âmbito territorial todo o município[,] ficando deste modo abrangidos não só os aglomerados como também o espaço envolvente*. Deste modo, os espaços agrícolas, florestais, rurais e industriais, localizados fora dos limites das cidades, são também considerados pelo planeamento. Previu-se igualmente a possibilidade de parceria com municípios vizinhos, numa perspectiva de planeamento regional. Com os PDM abre-se caminho para o desenvolvimento de projectos de urbanização, projectos parciais e de pormenor, integrados numa estratégia conjunta de desenvolvimento. Em termos de extensão temporal, competia à câmara definir o período de validade dos planos, que estavam limitados a um mínimo de cinco anos e máximo de doze, periodicidade bem mais curta do que a dos Planos de Urbanização.

Será em 1997 que se elabora um novo PDM para o Funchal e, recentemente, em 2008, dá-se início à sua revisão. Nestes novos documentos, às anteriores zonas de interesse turístico, juntam-se pequenas novas áreas de vocação turística, com localização próxima dos limites municipais e em situações de maior altitude. É o caso das imediações da Praia Formosa e da Quinta do Palheiro Ferreiro que, quer num caso, quer noutro, possuem já algumas unidades hoteleiras. Já para as zonas de exploração turística que o PDM de 1972 definira, estipula-se apenas os graus de densidade: baixa, média ou alta densidade, para os quais se definem índices de ocupação a que terão de obedecer as construções.

Foram estes três grupos de planos – Planos Geras de Melhoramentos, Planos Gerais de Urbanização e Planos Directores Municipais – que conferiram as bases legais para orientar o planeamento das transformações territoriais das povoações portuguesas ao longo do século XX. Para o Funchal foram desenvolvidos exemplares de cada um destes conjuntos, interessando agora depreender a forma como uma actividade muito específica, como o é o Turismo, aparece contemplada nas estratégias de desenho delineadas.

2.1.1. O Plano Geral de Melhoramentos do Funchal

A convite da edilidade funchalense e da Junta Agrícola do Arquipélago da Madeira chegou ao Funchal, em Fevereiro de 1913, o Arq. Miguel de Ventura Terra, encarregue de *elaborar um plano de urbanização que deveria dotar a cidade das condições que a projectassem para a época do Grande*

*Turismo Internacional*⁶⁴. Desta visita ficou a percepção de um aglomerado confuso, pouco arejado, terrivelmente calcetado e composto por casas de fracas condições higiénicas, resultado da má construção e distribuição⁶⁵. Mas, no entender do arquitecto, o Funchal poderia ter *aspirações a ser das cidades de turismo e longa permanência das mais interessantes da Europa*⁶⁶. Para tal, era imperativa uma redefinição estética e funcional que suplantasse estes problemas e potenciasses aspectos positivos, como a possibilidade de *aproveitar os esplêndidos pontos de vista*⁶⁷, além das já muito publicitadas condições climatéricas e terapêuticas. O plano que idealizou introduziria uma vaga de modernidade que a cidade não possuía e que haveria de ser um meio de captar o interesse para esta povoação. Ventura Terra confiava que, à semelhança do sucedido noutras cidades europeias, a renovação do meio urbano funchalense permitiria a sua conversão num importante centro de cultura, investimentos e viagens, e que ganharia uma imagem de salubridade, que faria crer, verdadeiramente, nas capacidades de cura deste ambiente.

Nesta perspectiva, poder-se-á afirmar que o Funchal, em si, acabava por não ser um destino turístico, uma vez que a cidade, em termos físicos, não produzia atractividade⁶⁸. Seria, antes, toda a atmosfera que a envolvia, alheia ao quotidiano natal dos visitantes, aliada às suas características climáticas, que despertavam interesse e motivavam uma deslocação desta ordem. Como nos atenta Rui Campos Matos⁶⁹, o interesse paisagístico começa a ser cada vez mais valorizado pelos turistas madeirenses, de tal modo que esta foi uma das principais bases da concepção para o Reid's New Hotel.

Ventura Terra apresentava-se perfeitamente apto para o desenvolvimento de um projecto com esta vocação. Às suas qualificações profissionais, juntava-se a sua participação no IV Congresso Internacional de Turismo⁷⁰, na qualidade de membro da comissão organizadora⁷¹, evento que tê-lo-á familiarizado com

64 VASCONCELOS, Teresa, *op. cit.*, p. 11.

65 Dentro de alguns anos o Funchal estará a par das cidades modernas. "*Heraldo da Madeira*". (21 Mai 1913).

66 TERRA, Ventura – Memória descritiva e justificativa do projecto. 1915. 5 p. Acessível na Direcção de Serviços do Património Cultural - Direcção Regional dos Assuntos Culturais (DRAC), Funchal, Portugal.

67 Dentro de alguns anos o Funchal estará a par das cidades modernas, *op. cit.*

68 Cfr. SILVA, António Marques, *op. cit.*, p. 177. Tradução de António Marques a partir do texto de William H. Koebel, Londres, 1909: *O Funchal, com todo o fascínio que tem de exercer, não pode ser intrinsecamente classificado como uma cidade bela. Se for reduzido a partes pequenas e julgado, em parcelas, não haverá, com toda a probabilidade, um único edifício da cidade central que encante qualquer arquitecto crítico. A catedral, o teatro, e os restantes edificios públicos não merecem uma atenção especial. A praça podia ser maior e os jardins botânicos deveriam ser melhor localizados.*

69 MATOS, Rui Campos, *op. cit.*

70 Lisboa foi a cidade, que em Maio de 1911, acolheu o IV Congresso Internacional de Turismo, evento que contou com a presença de cerca de oitocentos congressistas estrangeiros. Além das palestras, o programa de actividades incluiu excursões a várias localidades portuguesas entre as quais Évora, Sintra, Cascais e Estoril. Na comissão organizadora, cuja presidência esteve a cargo de Bernardino Machado, o Arq. Miguel de Ventura Terra ocupou o lugar de vice-presidente, junto com Cupertino Ribeiro e Vasconcellos Correia. Foi no decurso deste congresso que se comunicou a aprovação dos primeiros organismo oficiais de Turismo portugueses: a Repartição e o Conselho de Turismo, organismos que ficaram sob a tutela do Ministério do Fomento.

71 COMISSÃO NACIONAL PARA AS COMEMORAÇÕES DO CENTENÁRIO DA RÉPUBLICA – **Viajar: Viajantes e turistas à descoberta de Portugal no tempo da I República**. Lisboa : Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 2010, p. 59.



32.



33.

Fig. 32 – Planta da Cidade do Funchal e seus arredores. Carlos Manuel Machado de Faria e Morais, Adriano Trigo e Anibal Augusto Trigo. Desenho de Alfredo Sicre. China sobre cartolina. 84,5 x 106 cm, 1894. (DPE-CMF).

Fig. 33 – Plano Geral de Melhoramentos do Funchal. Arq. Miguel de Ventura Terra, 1913-1915. (DPE-CMF).

as problemáticas desta actividade. Além do mais, a sua experiência enquanto habitante de Paris⁷², que lhe conferiu a vivência de uma grande cidade, tornava-o consciente das transformações necessárias para que o Funchal viesse a ser uma cidade de referência.

Ciente da magnitude das acções a empreender, e de modo a conferir maior viabilidade ao plano, Terra estipulou três fases distintas, ou como lhes chamou, traçados⁷³. O primeiro, segundo o arquitecto, correspondia ao *que se poderá fazer na actualidade*⁷⁴. No entendimento de Teresa Vasconcelos⁷⁵, passaria pela construção de novas vias de comunicação, com maior amplitude e alinhamentos precisos, resultantes de um estudo urbanístico e não como consequência de um crescimento espontâneo. Terão sido mesmo endereçados à Câmara do Funchal planos parcelares, já em Setembro de 1913, um para a Rua da Carreira e outro para a Avenida de Oeste, para que as obras se comesçassem a desenvolver⁷⁶. Quanto ao segundo traçado, corresponderia a um pré-plano, já com avenidas e ruas largas, uma transição entre a condição inicial e a cidade que se esperava obter. Por último, a terceira fase não teria uma aplicação imediata, seria o Funchal *definitivo, como o poderia ser d'aqui a uns cincoenta ou cem anos*⁷⁷ após a aplicação do plano de melhoramentos, acreditando que a sua implementação colocaria o Funchal à frente de Lisboa. Para que assim acontecesse, o autor alertava que o seu projecto haveria de ser *posto em prática por profissionais competentes, [e] a Ex.ma Camara organizar uma corporação de individualidades devidamente capacitadas, que dite e fiscalize as leis a subordinar às novas edificações*⁷⁸.

Segundo o próprio Ventura Terra, o Plano Geral de Melhoramentos do Funchal *trata principalmente da resolução do problema de viação pública municipal e as suas relações com os melhoramentos particulares*⁷⁹, que é, aliás, a questão central deste tipo de planos. O núcleo urbano mais comprimido e consolidado seria rasgado com *amplas e apropriadas praças e avenidas, jardins, bairros de várias categorias*⁸⁰, redefinindo-se a sua estrutura e escala e conferindo-lhe maior clareza e abertura (fig. 32 e 33).

Ao desenhar as principais avenidas e ruas com características semelhantes, Ventura Terra obteria

72 Miguel de Ventura Terra, na condição de bolseiro do Estado frequentou a *École Nationale et Speciale de Beaux-Arts de Paris*, entre os anos de 1886 e 1896, tendo vindo a receber o título de arquitecto de primeira classe do governo francês.

73 Dentro de alguns anos o Funchal estará a par das cidades modernas, *op. cit.*

74 *Ibidem.*

75 VASCONCELOS, Teresa, *op. cit.*

76 CARITA, Rui – Plano Geral de Melhoramentos para o Funchal. In Miguel Ventura Terra: a arquitectura enquanto projecto de vida. [Esposende] : Câmara Municipal de Esposende, 2006.

77 Dentro de alguns anos o Funchal estará a par das cidades modernas, *op. cit.*

78 TERRA, Ventura, *op. cit.*

79 *Ibidem.*

80 *Ibidem.*

a continuidade e unicidade desejadas. As novas vias teriam uma largura constante⁸¹, com traçados mais rectilíneos e precisos, ao longo das quais se colocariam placas centrais arborizadas, que fariam a separação das faixas de trânsito ao longo de toda a sua extensão. Este seria o “esqueleto” não só da imagem, como também de toda a disposição funcional para a futura cidade do Funchal, que viria a beneficiar a forma como a cidade se apresentaria aos seus visitantes.

A nova estrutura viária pensada por Ventura Terra tinha por base sete novas avenidas⁸²: a primeira, e de maior preponderância, nomeada Avenida Marginal, destinava-se a dar tratamento ao limite costeiro; para garantir o atravessamento da cidade no seu sentido longitudinal, construir-se-iam as avenidas de Oeste e de Leste, articuladas pela renovada Praça da República; já a circulação no seu sentido transversal estava garantida pela Avenida de Santa Luzia, construída sobre a ribeira do mesmo nome, e por três avenidas centrais, estas últimas sensivelmente perpendiculares à Marginal. No encontro das avenidas, e destas com os demais arruamentos, seriam construídas praças. Tal como as avenidas e ruas, as praças contribuíam para a maior abertura e arejamento com que o arquitecto pretendia dotar a cidade. Além do mais, seriam *excelentes pontos de vista, e óptimas para a colocação de monumentos*⁸³, de grande importância para o embelezamento urbano.

Nas primeiras décadas do século XX, o Funchal, tal como outras povoações costeiras portuguesas, foi objecto de qualificação urbana, tendo servido as primeiras manifestações de “turismo industrial” como estímulo e propósito dessa qualificação. Este primeiro conjunto de acções urbanísticas parte de um tratamento com base na definição de grandes eixos de circulação, amplas praças e rotundas, mas também na consolidação da relação entre a cidade e o mar, por meio das avenidas marginais⁸⁴. A consciência que se desenvolveu face à necessidade de se cuidar destes limites partiu, por um lado, da crescente procura balnear de localidades como a Nazaré, Foz do Douro, São Martinho do Porto e Figueira da Foz. Por outro lado, foi propulsionada pelos discursos higienistas da comunidade médica, face aos cuidados com o corpo e benefícios dos banhos de mar. Como tal, as marginais tornam-se um dos momentos centrais da vivência urbana, estruturadas como “faixas de lazer” que se estendem ao longo das baías e onde se implantam as principais construções ligadas ao ócio, como o casino, o grande hotel, o club náutico, os balneários e os espaços comerciais.

No caso do Funchal a banda territorial sobre a qual se constrói a marginal não teve como motor os

81 Todas as avenidas teriam uma largura de trinta metros, à excepção da Avenida Marginal cuja largura seria de cinquenta metros.

82 Não se conhece, actualmente, o traçado completo da rede de circulação proposta no Plano Geral de Melhoramentos do Funchal. Além das avenidas, existiriam cerca de quatro dezenas de ruas complementares, que amplificariam as possibilidades de circulação e de delimitação das parcelas edificáveis. Contudo, na explicação do seu projecto, Ventura Terra destaca as referidas avenidas como pertencentes aos principais elementos que o compõem.

83 TERRA, Ventura, *op. cit.*

84 LOBO, Susana – A colonização da linha de costa: da marginal ao «resort». *JA: Jornal Arquitectos*. [s.l.]. (2007) 18-25.



34.



35.

Fig. 34 - Anteprojecto de prolongamento da Estrada da Pontinha à Alfândega e Avenida Marginal entre o cais regional e Forte de S. Tiago. Eng. Adriano Ausgusto Trigo, 1905. (Direcção de Obras Públicas do Distrito do Funchal, Arquivo Regional da Madeira).
 Fig. 35 - Avenida n.º 1 (Marginal), excerto do Plano Geral de Melhoramentos do Funchal. (DPE-CMF).

banhos de mar. Até ao século XIX esta área pertencia aos arrabaldes, encontrando-se ocupada por equipamentos e espaços utilitários, como o mercado do peixe, armazéns, hortas e varadouro. Estes elementos apresentavam um carácter focalizado, sem que estabelecessem uma cuidada relação entre si ou com a linha de praia. Os banhos oceânicos, por recreio, na baía da cidade não era ainda comuns, nem entre os “nativos”, nem por parte dos visitantes estrangeiros⁸⁵. A intenção passaria antes pela definição de um “rosto” para um importante porto de chegada de passageiros e trocas comerciais, que pela introdução de um casino e duplas faixas arborizadas, ao longo de toda a sua extensão, assumir-se-ia como uma longa faixa territorial convidativa à recreação e ao ócio.

A ideia de uma Avenida Marginal, em si, não representa um elemento inovador da proposta de Ventura Terra. Já em 1905 o Eng. Adriano Aníbal Trigo, responsável pela Direcção das Obras Públicas da Junta Geral do Distrito Autónomo do Funchal, havia desenvolvido um ante-projecto para a construção de uma marginal. A existência de algumas similitudes entre os projectos de Adriano Trigo (fig. 34) e Miguel de Ventura Terra (fig. 35) leva a crer que este teria conhecimento do projecto antecessor e que o terá usado como referência. Em ambos os projectos foi adoptada a solução de avançar a Marginal sobre o mar, normalizando a irregularidade da linha de costa. No caso de Adriano Trigo, esta normalização serve para comportar uma avenida de vinte metros de largura, que se estendia entre o cais de passageiros e a Fortaleza de São Tiago. Já no entendimento de Ventura Terra, a Avenida Marginal teria uma largura de cinquenta metros e abrangeria toda a frente que permite uma relação mais directa entre o mar e a baixa da cidade, ou seja, desde as imediações do sítio das Angústias ao Forte de São Tiago. Na largura da avenida estariam inscritas três faixas de rodagem, separadas por placas centrais arborizadas e delineadas lateralmente por passeios. Nesta, e nos demais arruamentos, o arquitecto chama a atenção para a configuração abaulada que impunha aos perfis das vias, para que tivessem uma suave inclinação, destinada à drenagem das águas pluviais.

A principal semelhança entres os projectos de 1905 e 1915 será, talvez, a duplicação e independência das estruturas de desembarque: uma para passageiros, outra para mercadorias. O cais de passageiros mantinha a sua localização junto ao Forte de São Lourenço e construir-se-ia um novo, próximo do edifício da alfândega, beneficiando da proximidade com aquela entidade. Todavia, enquanto que Adriano Trigo utiliza a estrutura já existente, Ventura Terra redesenha-a e introduz-lhe uma componente mais lúdica, ao propor a construção de um casino numa plataforma artificial sobre o mar. Assim, o cais não seria apenas

85 Existem alguns relatos de viagens que mencionavam as aptidões aquáticas dos madeirenses, não como ocupação recreativa, mas sim por motivos laborais. Exemplo disso será a transferência das pipas de vinho, entre a costa e as embarcações responsáveis pela sua exportação. A outra referência, esta sim constituindo-se como motivo de divertimento, mas apenas para os estrangeiros, era a competição entre os “rapazes do mergulho” que procuravam arrecadar as moedas dos recém-chegados, deitadas ou caídas ao mar. (Para tal veja-se SILVA, António Marques da, *op. cit.*, p. 247.) Quanto às referências a uma prática balnear na Madeira localizam-se cronologicamente na década de trinta, com a construção das piscinas do Lido, e a célebre foto de uma mergulhadora britânica na enseada do Reid’s Hotel.



Fig. 36 – Avenida n.º 2 (Avenida de Oeste), excerto do Plano Geral de Melhoramentos do Funchal. (DPE-CMF).

um ponto de embarque e desembarque, mas também o principal ponto de encontro e de entretenimento da cidade e da própria ilha.

Com Ventura Terra, a Marginal deixa de ter o carácter de intervenção pontual que Trigo lhe conferiu, para se tornar numa parte indissociável da rede de estruturação urbana proposta e no principal eixo de circulação do Funchal. Expressa-se como a charneira entre a cidade e o mar, relação que já não é tão evidente na projecção de Aníbal Trigo. Nesta lógica de relacionamento, a Avenida Marginal comporta um elemento de recepção aos visitantes estrangeiros: a chamada Praça de Entrada da cidade. Este seria o elemento de maior destaque desta avenida, a partir do qual se acedia ao cais de passageiros. No fundo, este espaço público surge como o resultado de um alargamento de configuração oval na avenida, que influi sobre o traçado dos quarteirões fronteiriços, composto por áreas ajardinadas e por um elemento central circular que ajudaria a orientar a distribuição automóvel para o resto da cidade.

A colocação de pequenos cais e de passagens sob a avenida são também pontos de relação entre o projecto de 1905 e o de 1915. Em ambas as propostas, as referidas passagens garantiam aos armazéns e à alfândega um acesso directo ao mar. No entanto, o seu tratamento difere: Trigo optou por quebrar o desenvolvimento da marginal estreitando-a, nestes pontos especiais, pela colocação de pontes metálicas; Ventura Terra não sacrifica o desenho da sua avenida e são as passagens que se adaptam, dissimuladas sob um “plateaux” contínuo.

Outra disparidade entre os dois projectos é o facto de Aníbal Trigo não dar nenhum tratamento especial aos limites nascente e poente da sua avenida. Ventura Terra, por seu turno, tem o cuidado de adaptar o desenho das placas centrais de forma a criar ligação com o restante tecido viário, assinalando-se, a nascente, o término provocado pelo Forte de São Tiago com uma praça, que serve também para introduzir novas direcções de circulação. Além do mais, no Plano Geral de Melhoramentos os quarteirões que delimitam a avenida adaptam-se ao seu traçado e ganham uma nova escala. Já no ante-projecto de Trigo, a construção de uma avenida marginal surge como pretexto para desenhar novas frentes para os quarteirões pré-existentes.

Com o intuito de promover a relação do Funchal com o resto da ilha foram desenhadas as Avenidas Leste e Oeste, que, em conjunto, permitiriam atravessar o Funchal rapidamente. A Avenida Oeste – n.º 2 (fig. 36) – foi lançada para ligar o centro urbano à Ponte Monumental. O encontro entre a avenida e a ponte far-se-ia por meio de uma rotunda, que permitiria aceder também a uma nova alameda que se desenvolvia para norte e estabelecia ligação com algumas ruas que balizavam um dos bairros propostos. Seria uma das avenidas de maior extensão do plano e a mais rectilínea de todas, tomando forma sobre o sítio das Angústias. A presença das principais quintas de veraneio na envolvente próxima, terá suscitado



37.



39.



38.



40.

Fig. 37 – Avenida n.º 3 (Avenida de Leste), excerto do Plano Geral de Melhoramentos do Funchal. (DPE-CMF).

Fig. 38 – Avenida n.º 4 (Avenida Norte), excerto do Plano Geral de Melhoramentos do Funchal. (DPE-CMF).

Fig. 39 – Jardim do bairro oeste, excerto do Plano Geral de Melhoramentos do Funchal. (DPE-CMF).

Fig. 40 – Jardim do bairro nascente, excerto do Plano Geral de Melhoramentos do Funchal. (CÂMARA MUNICIPAL DE ESPOSENDE, org. – Miguel Ventura Terra: Arquitectura enquanto projecto de vida (da bibliografia).

o desenho de um bairro para classes mais abastadas, o Bairro Ocidental. Neste, as edificações seriam sinónimo de requinte, beneficiando de uma implantação que permitia bons pontos de vista e rápida comunicação com o núcleo central funchalense. Além deste bairro de luxo, uma outra área importante da cidade tomaria forma marginalmente à Avenida de Oeste, a “zona de casinos”⁸⁶, embora não tenha sido desenhada, nem referida, a sua localização precisa.

Já a Avenida de Leste – n.º3 (fig.37) – teria um traçado mais sinuoso do que as restantes. Esta condição julga-se ter sido imposta pela morfologia da encosta onde se implanta, visto que um desenvolvimento mais linear implicaria solucionar as grandes diferenças altimétricas do solo. A avenida iniciava-se junto ao Palácio de Repartições Públicas⁸⁷ e estendia-se para nascente, implicando, por isso, a demolição de várias casas ou parte delas. Esta via culminava na praça n.º 18, centro de um desenvolvimento em estrela de onde partiam novos arruamentos, reguladores de uma área periférica da cidade onde a construção era ainda pouco significativa. Nas margens da avenida n.º 3 construir-se-ia um outro bairro, o Bairro Oriental, destinado às classes menos abastadas, disponibilizando-lhes bons terrenos e boas condições de habitabilidade, sem descurar a facilidade e rapidez de acesso aos locais de trabalho.

A avenida n.º 4 – Avenida Norte ou de Santa Luzia (fig. 38) – seria o momento de maior arrojo e inovação do projecto de Ventura Terra. Para não comprometer a estrutura geral que propunha, o arquitecto não sujeitou o traçado do arruamento à configuração natural da ribeira e desviou parte do seu leito para o eixo da alameda. A sua construção seria consequência da cobertura da ribeira de Santa Luzia, por meio de uma abóbada de berço contínua materializada em betão armado, que solucionaria o problema higiénico e estético que a ribeira representava. Este eixo viário assegurava uma ligação mais directa entre a baixa funchalense e a estação de caminho-de-ferro, que, de seguida, conduzia os turistas à freguesia do Monte, onde se encontravam já instaladas duas unidades hoteleiras. Cumpria-se deste modo o preceito de criar relações melhoradas e francas entre os pontos de interesse turístico da cidade. Quanto às ruas que ladeavam este curso de água⁸⁸ passariam a ser amplos passeios, onde se pretendia manter e complementar a arborização que já ali existia.

Junto ao bairro oriental, e também junto ao bairro ocidental, construir-se-iam jardins e parques de onde se poderia vislumbrar as panorâmicas insulares (fig. 39 e 40). A sua inclusão, além de contribuir para

86 Na entrevista que Ventura Terra concede ao Heraldo da Madeira, o arquitecto menciona que *na parte extrema poente construir-se-ia um bairro elegante, luxuoso, rico, que será servido por esse sistema de avenidas e que ficará próximo ao local destinado aos casinos.* (“A transformação da cidade do Funchal”, *op. cit.*). Na planta de Terra, a sul da Avenida Oeste, há uma demarcação de um quarteirão, denunciando a intenção de consolidação urbana do mesmo, que poderia estar associado aos casinos a que se refere. Contudo, as casas de jogos de que há registo terão funcionado nas quintas Pavão e Lambert, posição mais próxima do jardim público que desenha.

87 Ventura Terra propunha a transladação do hospital civil, que à altura se encontrava numa posição central da cidade, para uma localização periférica. Em seu lugar surgiria o Palácio das Repartições Públicas, edifício onde se instalariam os órgãos de governo.

88 As ruas que ladeavam a ribeira de Santa Luzia são as actuais Rua 5 de Outubro e Rua 31 de Janeiro.

o embelezamento urbano, teria um papel de grande preponderância em matéria de salubridade, lazer da população e recepção dos turistas. No Plano de Melhoramentos, o desenho destes jardins públicos aparece apenas delineado por canteiros de base geométrica, que indiciam percursos e diferentes áreas.

Embora numa escala distinta, as avenidas lançadas por Ventura Terra sobre o tecido urbano funchalense trazem à memória as atitudes projectuais do Barão Haussmann para a capital francesa. Também no Funchal se nota o sacrifício dos edifícios que fossem necessários para introduzir ordem, salubridade, fácil circulação e elementos verdes na cidade. Com recurso a expropriações seria possível garantir que os edifícios privados e públicos se subordinassem ao traçado das novas avenidas. Deste modo o projectista procedia à redefinição dos pequenos e imprecisos quarteirões e à sua substituição por outros de maior escala e com uma maior visão de conjunto. Esta referência não seria de todo estranha, uma vez que Miguel Ventura Terra foi bolseiro em Paris, podendo vivenciar o andamento e os efeitos das intervenções de renovação dessa cidade. Claro que no Funchal não estávamos frente a um meio metropolitano com a dimensão física e temporal que Paris comportava e, como tal, houve o cuidado de adequar o Plano Geral de Melhoramentos às suas modestas dimensões.

Para Terra o património era encarado como uma herança a preservar, mas que não deveria impedir o desenvolvimento urbano⁸⁹. Assim o demonstram as intenções de demolição de uma parte significativa da Fortaleza de São Lourenço e do transepto da Sé Catedral, edifícios de peso histórico e emocional na cidade do Funchal. Ao admitir este seccionamento parcial, Miguel de Ventura Terra adopta uma atitude contrária ao modelo haussmanniano. No seu plano, Haussmann tomou os monumentos emblemáticos de Paris como pontos focais do traçado viário que proponha, reforçando desse modo o seu significado, escala e presença urbana. Há, no entanto, uma aproximação a estas opções de Haussmann, com a criação de um espaço público junto aos Paços do Concelho, que liberta e valoriza o edifício de poder local. Este espaço, que viria a chamar-se Praça do Município, seria também importante para estabelecer a conexão entre a (renovada) Rua da Carreira e um novo arruamento que permitia a continuidade do trajecto para nascente. O novo eixo, à semelhança da Avenida de Leste, resultaria da demolição dos edifícios que se sobrepunham ao traçado projectado, de modo a adquirir a configuração que o arquitecto considerou ser adequada.

Ciente do contexto no qual intervém, Miguel de Ventura Terra acrescenta preocupações turísticas, aos habituais objectivos funcionais e higienistas dos Planos Gerais de Melhoramentos. Em resposta a essas preocupações, e em conformidade com as necessidades efectivas da cidade, o arquitecto propõe a reestruturação viária, que abarcaria uma reformulação estética de todo o núcleo central. Geravam-se

89 CÂMARA MUNICIPAL DE ESPOSENDE, org. – Miguel Ventura Terra: arquitectura enquanto projecto de vida. Esposende : Câmara Municipal de Esposende, 2006.

novas frentes, integradas em grandes quarteirões, acessíveis por amplas avenidas ajardinadas dispostas ao longo de toda a sua extensão. O Funchal apresentaria, ainda, um novo rosto quando visto do mar, onde se inscreveriam um espaço de recepção – a Praça de entrada da Cidade – e um outro de entretenimento – o Casino Municipal –, pensados especialmente para os visitantes estrangeiros. Há, também, uma primeira intenção de se estabelecer uma zona turística da cidade, cuja localização não é precisa, que deveria somente dedicar-se ao divertimento e não à disponibilização de alojamento, acreditando-se que tal facto se devia à existência de algumas unidades hoteleiras nas imediações – tais como o Hotel Reid's, Savoy e Bella Vista – além das Quintas, ainda que estivessem dispersas. Certo é que se tomavam já as encostas localizadas a oeste do centro do Funchal como as mais propícias à exploração turística. Em matérias de outros equipamentos – nomeadamente hoteleiros – não são conhecidas intenções de natureza alguma, acreditando-se, por isso, ficarem a cargo das já existentes Quintas e hotéis, ou que, tratando-se de investimentos privados, tomariam lugar nesta nova estrutura.

Como se disse, o Funchal, foi a entidade pública que primeiramente se ocupou da ordenação urbana da cidade com vista à sua projecção turística internacional. Já em Portugal Continental será um organismo privado que procederá, pela mesma altura, à primeira estruturação portuguesa do Turismo de que há registo. Para o Estoril, localidade que vinha a ganhar protagonismo enquanto local de veraneio desde finais do século XIX, planeou-se a “Estação Marítima, Climática, Thermal e Sportiva” por iniciativa dos empresários Fausto de Figueiredo e Augusto Correia Sousa. O projecto, inicialmente a cargo do arquitecto francês Henri Martinet, é apresentado em 1914 à Câmara de Deputados sob a forma de brochura explicativa, com vista à obtenção de consentimento e apoio superior para a sua execução. A intenção da Sociedade Estoril, criada um ano depois, era clara: construir um complexo turístico destinado a uma clientela de luxo que estivesse ao nível das congéneres europeias. Numa área adquirida propositadamente para este efeito, Martinet desenha todo um ambiente eclético e cenográfico, que tinha como principais atractivos a praia, o jogo e as termas. O elemento central de toda a composição era uma área ajardinada, de configuração longitudinal, que articulava os vários programas: galerias comerciais na praça de entrada; o estabelecimento Termal, com hotel anexo; o Palace Hotel, de recorte “beaux-arts”; o rústico Hotel do Parque, que praticaria uma tabela de preços inferiores, e por isso seria frequentado por classes menos abastadas; o Casino-Teatro, ponto focal de toda a estruturação, e da praça na qual se inseria; integrado no pinhal envolvente, estaria implantado o Palácio dos Desportos, permitindo a prática do ténis, “croquet”, “cricket”, futebol, corridas de cavalos e o golfe; e por último, na praia, tomava forma o balneário, inserido num passeio marítimo. Neste plano, o desenvolvimento urbano proposto gravitava em torno da disponibilização de estruturas múltiplas e variadas de natureza ociosa. Já o Plano

Geral de Melhoramentos do Funchal incidia, essencialmente, sobre a definição da estrutura urbana que faltava para um desenvolvimento mais adequado da actividade turística, um desenho orientador no qual se inscreveriam os futuros empreendimentos turísticos resultantes de projectos posteriores e independentes. O Casino Municipal, previsto por Ventura Terra, foi, efectivamente, o único elemento em que o propósito e a prática turística foram expressos, graficamente, de uma forma clara e identificável. Por assim ser, a planificação turística do Estoril poderá dizer-se mais completa, uma vez que o desenho das ligações viárias e dos equipamentos turísticos resultavam de uma estrutura urbana única.

2.1.2. A Urbanização do Funchal

Nos anos de 1920 os limites funchalenses estenderam-se para as áreas suburbanas. Na origem desta agregação esteve a terciarização do centro urbano que se começava a fazer sentir, motivada pela crescente instalação de serviços e comércio nas áreas centrais da cidade. Em parte, este aumento da actividade comercial deveu-se a um crescimento do turismo na região. Muitos dos edifícios de tipologia residencial são adaptados a novas funções, deslocando-se a componente habitacional para as freguesias vizinhas de São Martinho, São António e São Gonçalo. As dificuldades económicas sentidas nos primeiros anos da década de trinta foram também um dos motivos que motivaram este alargamento. Muitas famílias oriundas de vários pontos da ilha procuraram estabelecer-se nas freguesias suburbanas, na esperança de conseguirem, no Funchal, uma actividade laboral que lhes garantisse o sustento.

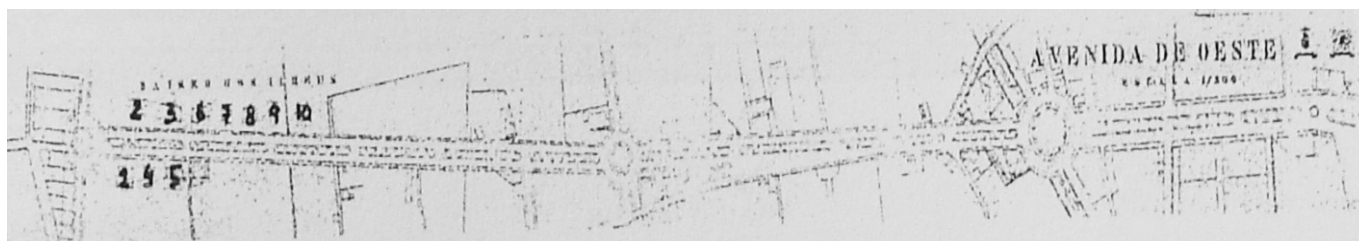
Esta propagação urbana terá certamente contribuído para que, numa época de depressão económica, se tenha convidado o Arq. Carlos Chambers Ramos para elaborar um plano para o Funchal, desenvolvido entre os anos de 1931 e 1933⁹⁰. Ao elaborar este estudo o arquitecto propunha que a futura urbanização se regesse por *determinados principios entre eles, a higiene, a sobriedade e economia, e a lógica*⁹¹. Se inicialmente a expansão para as áreas suburbanas acontece de forma espontânea, para Carlos Ramos era importante que ela se efectivasse, como o próprio menciona em entrevista, de modo a que a cidade tomasse partido das múltiplas vistas sobre o mar e as montanhas.

Ao contrário dos planos do mesmo arquitecto para Moledo do Minho, Praia da Rocha e Tomar⁹², desconhece-se o desenho de conjunto do Plano de Urbanização do Funchal. Sabe-se contudo, através

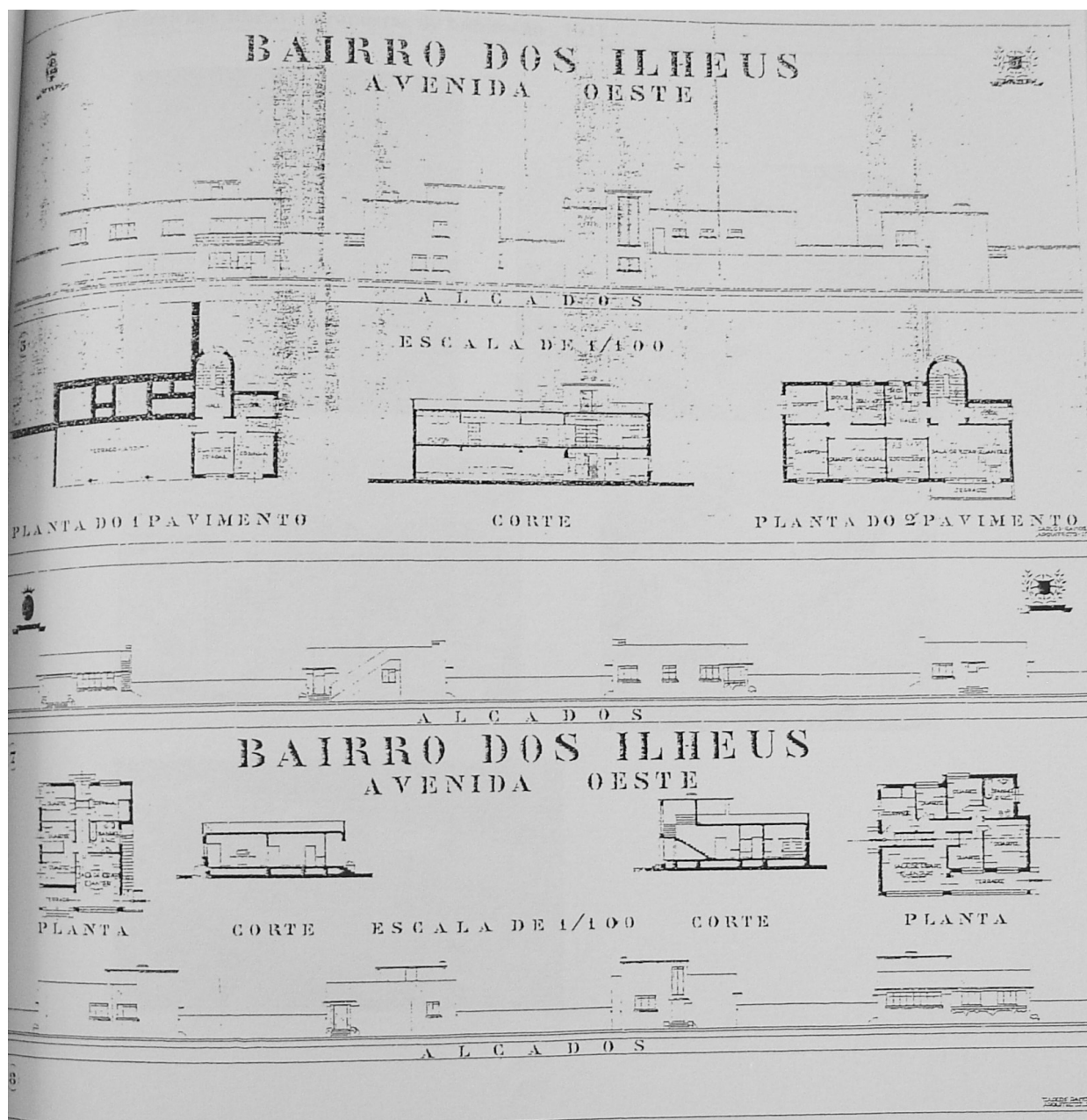
90 A partir de 1932 Carlos Ramos contou com a colaboração de Adelino Nunes, Dário Vieira, Francisco Keil do Amaral e Fred Kradolfer (referência: Urbanização do Funchal: A exposição dos trabalhos de arquitectura de Carlos Ramos. Diário de Notícias da Madeira (9 Feb 1932).).

91 O Funchal do futuro. "Diário de Notícias". (6 Jan 1932).

92 Planos, respectivamente, dos anos de 1929, 1935 e 1942.



41.



42.

Fig. 41 – Avenida de Oeste, desenho atribuído ao Arq. Carlos Chambers Ramos, sem data. Parte integrante do Plano de Urbanização do Funchal 1931-1933. (COUTINHO, Bárbara dos Santos – Carlos Ramos (1897-1969) : *Obra, pensamento e acção : A procura do compromisso entre o modernismo e a tradição* (da bibliografia).

Fig. 42 – Bairro dos Ilhéus. Arq. Carlos Chambers Ramos, 1931. Parte integrante do Plano de Urbanização do Funchal 1931-1933. (COUTINHO, Bárbara dos Santos, *op. cit.*).

de artigo num jornal local, datado de Fevereiro de 1932⁹³, que o mesmo desenho terá existido. Neste artigo lê-se que *além de uma planta da capital da Madeira, com indicação dos locais a urbanizar, figuram no certame os projectos para um sanatório, um fontenário, os edifícios da Junta Geral e dos Paços do Concelho de S. Vicente, habitações modernas, bairro económico – com duas soluções, uma no gosto moderno, outra no estilo tradicional português – arruamentos, jardins, praças, etc.*⁹⁴ Sem o plano geral da cidade, resta-nos perceber as formulações do arquitecto a partir da restante documentação escrita e gráfica. As intenções de urbanização de Ramos são-nos apresentadas de uma forma fragmentada, a partir de vários projectos, sem conexão entre si e que dizem respeito a distintas localizações da cidade, sem que seja possível perceber de uma forma clara a relação proposta entre estes vários elementos.

Apenas na planta referente à Avenida de Oeste – que se veio a chamar Avenida do Infante – parece estar contemplada a complementaridade entre equipamento e eixo viário que o serve. Além da configuração pensada para esta via, prefigura a implantação das habitações que constituem o *Bairro dos Ilhéus* (fig. 41 e 42). Este bairro, a construir-se, seria composto por dez casas, que recuam em relação à avenida, dispostas isoladamente umas em relação às outras. A distribuição das habitações, sem as aglomerar em prédios unitários e recuada em relação à Avenida, foi pensada no sentido de possibilitar um alargamento desta via, se no futuro assim se entendesse necessário; pela sua *acção terapeutica*⁹⁵, garantindo a luminosidade, arejamento, e exposição adequados; mas também pelo *aspecto desafogado e decorativo (...) valorizando todas as belezas naturais e consentindo ao visitante o exâme atento de cada uma das partes de um todo*⁹⁶, revelando-se, deste modo, uma preocupação a nível da imagem e visibilidade que o bairro transmitiria aos forasteiros. Em relação ao eixo viário, as casas estavam distribuídas de forma assimétrica e até desequilibrada. A assimetria verifica-se pelo facto de as habitações da margem norte corresponderem ao espaço livre entre duas casas da margem sul. Já o dito desequilíbrio manifesta-se pela preferência de implantação das habitações na vertente norte, instalando-se apenas três a sul. A explicação para este desequilíbrio e assimetria pode encontrar-se na convicção do arquitecto de que no Funchal as habitações deveriam localizarem-se preferencialmente a norte, libertando as margens sul para que as diferentes artérias fossem paralelas à costa⁹⁷, o que beneficiaria as habitações em termos de vistas panorâmicas.

93 Este jornal – Diário de Notícias – notifica a exposição dos trabalhos de urbanização do Funchal, que decorria no ateliê do Arq. Carlos Ramos. A inauguração desta mostra aconteceu em Fevereiro de 1932 e esteve posteriormente patente ao público nos paços do concelho do Funchal.

94 Urbanização do Funchal : A Exposição dos trabalhos de arquitectura de Carlos Ramos. “Diário de Notícias da Madeira”. (9 Feb 1932).

95 RAMOS, Carlos – Avenida de Oeste: Bairro dos Ilhéus: Casas de Habitação: Memória Descritiva. 1931. 7 p. Acessível na Biblioteca do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana, Sacavém, Portugal, p. 3.

96 *Ibidem*.

97 O Funchal do Futuro, *op. cit.*

Ao propor a Avenida de Oeste⁹⁸, Carlos Ramos aproxima-se da proposta delineada por Miguel de Ventura Terra, desenhada com pressupostos análogos, nomeadamente nas ligações que estabelece entre a área mais central do Funchal e a Estrada Monumental. Contudo, a forma como Ramos desenha esta via não resulta de uma transposição daquela que havia sido idealizada anteriormente por Terra. Nesta “nova” Avenida de Oeste, o seu desenvolvimento já não é tão linear. Além de sofrer uma inflexão, são introduzidas três rotundas, duas nos extremos e uma sensivelmente a meio, com as quais se resolve o encontro com outras ruas do sistema de circulação funchalense. Mas esta não é a única semelhança identificável entre os projectos de Miguel de Ventura Terra e Carlos Ramos. Mesmo a opção de localizar um bairro que ladeia a Avenida de Oeste para a elite regional, deixando a zona leste destinada à implantação de bairros económicos, demonstra concordância com os pressupostos de Ventura Terra.

Também, tal como Terra, Ramos propõe a instalação da Junta Geral do Distrito do Funchal no edifício onde se encontrava a funcionar o Hospital da Misericórdia. Para tal seria necessário transferir essa unidade hospitalar para uma localização periférica, dando espaço a instalações mais prestigiantes. No entanto, destituir o edifício da Misericórdia da sua função hospitalar não implicava a sua demolição. O arquitecto era, aliás, a favor da manutenção deste edifício setecentista pelo seu valor patrimonial. Surgia, contudo, um entrave. Para facilitar a ligação com a zona central, era importante que se abrisse um novo arruamento, a Avenida Gonçalves Zarco, que viria a sectionar o edifício. Assim, o projecto que o arquitecto viria a apresentar, contemplava já a abertura desta mesma avenida. Como se afirma na memória descritiva, a construção desta artéria poderia apenas ser evitada se fosse lançada de imediato a Avenida de Oeste, construção à qual se colocavam muitos impedimentos decorrentes das expropriações que o seu traçado impunha, como salienta Teresa Vasconcelos⁹⁹.

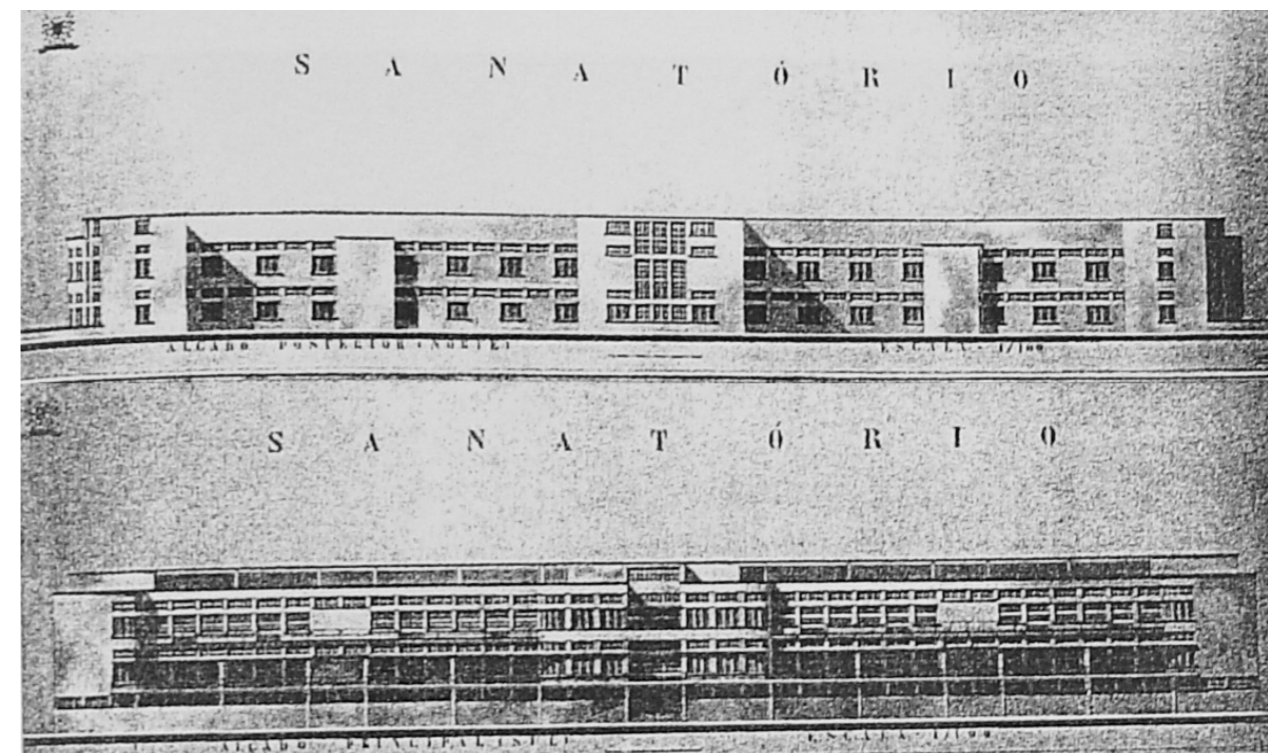
Outro ponto de relação entre os dois planos, é a resolução viária e higiénica decorrente do fecho da *Ribeira de João Gomes, cobrindo-a de betão assim como a de S. João e possivelmente a de Santa Luzia, transformando-as em avenidas*¹⁰⁰, e que se restringiria às zonas de maior movimento automóvel. Ramos não se manifesta face ao remate das mesmas avenidas. Ainda assim, adivinha-se que por meio de um alargamento das vias, se instalaria uma rotunda, solução adoptada noutros planos de urbanização da sua autoria, realizados inclusive em datas posteriores, e também na Avenida de Oeste.

Dos aspectos patentes nas várias propostas que compõem este plano de urbanização, a mais interessante será talvez a desvinculação face aos então preconizados ideais da “casa portuguesa”, abrindo-se caminho à exploração da linguagem moderna. Tal facto parte do entendimento de Carlos

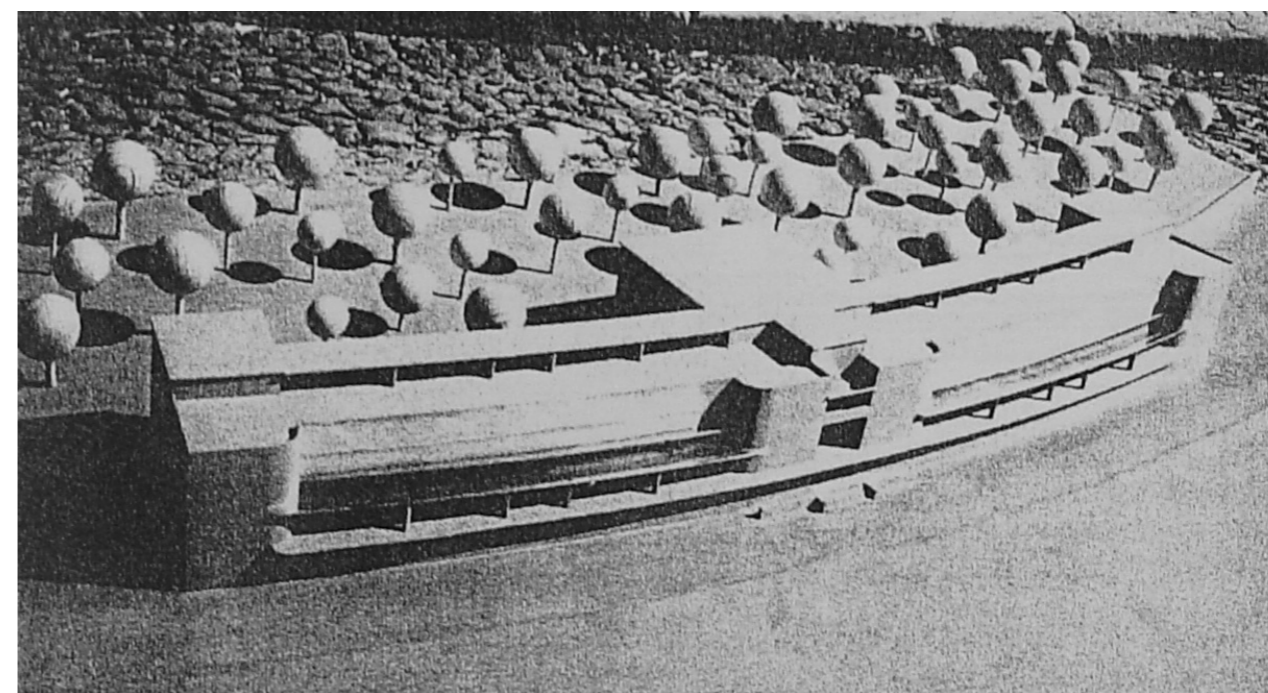
98 A Avenida de Oeste passaria a chamar-se Avenida do Infante.

99 VASCONCELOS, Teresa, *op. cit.*

100 O Funchal do Futuro, *op. cit.*



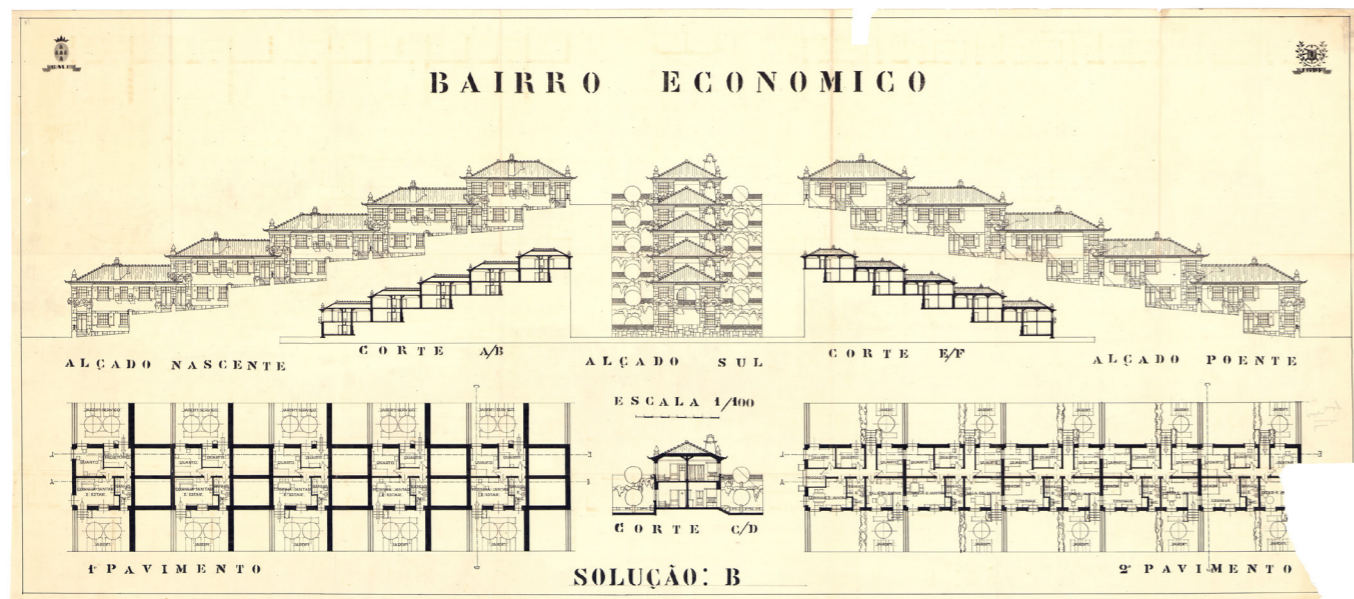
43.



44.

Fig. 43 – Alçado Posterior (Norte) e Alçado Principal (Este) do projecto do Sanatório. Arq. Carlos Chambers Ramos, sem data. Parte integrante do Plano de Urbanização do Funchal 1931-1933. (COUTINHO, Bárbara dos Santos, *op. cit.*).

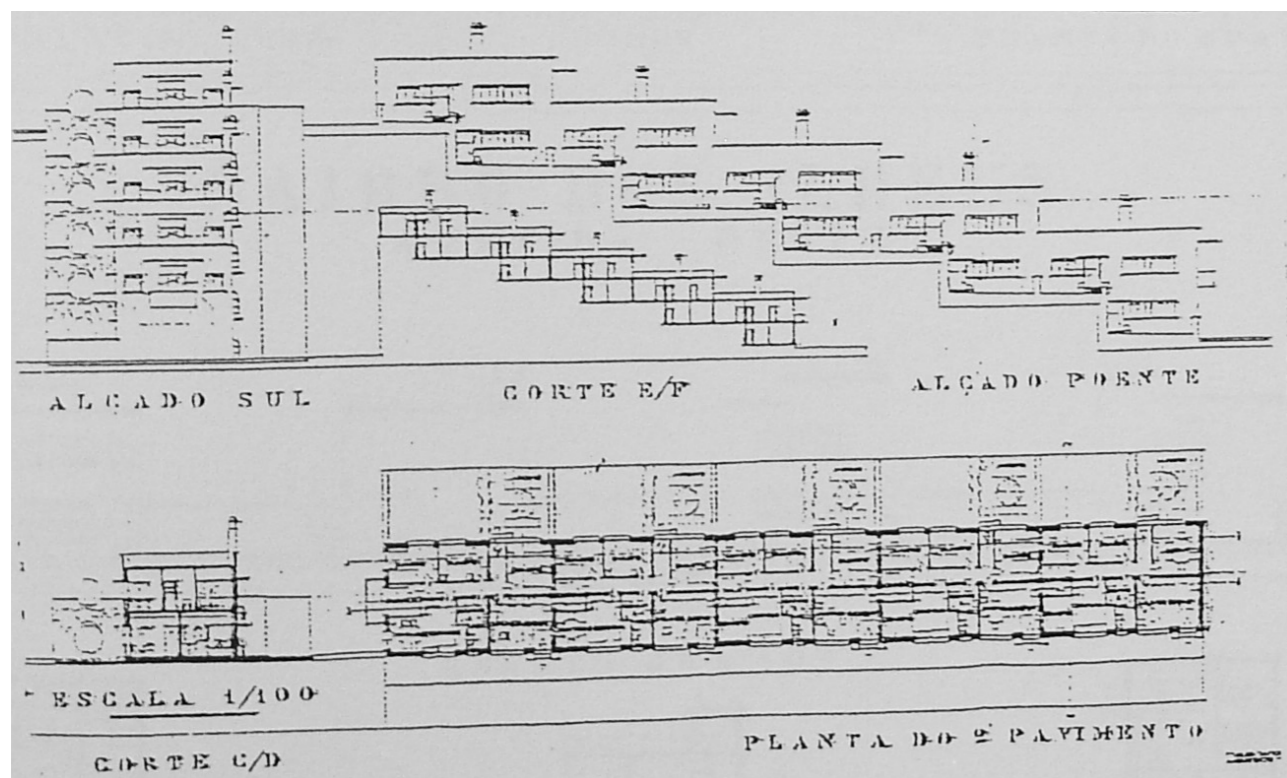
Fig. 44 – Maquete do Projecto do Sanatório. Arq. Carlos Chambers Ramos, sem data. Parte integrante do Plano de Urbanização do Funchal 1931-1933. (COUTINHO, Bárbara dos Santos, *op. cit.*).



45.



47.



46.

Fig. 45 – Bairro Económico: Solução B. Arq. Carlos Chambers Ramos, 1931. Parte integrante do Plano de Urbanização do Funchal 1931-1933. (COUTINHO, Bárbara dos Santos, op. cit.).

Fig. 46 – Bairro Económico: Solução A. Arq. Carlos Chambers Ramos, 1931. Parte integrante do Plano de Urbanização do Funchal 1931-1933. (COUTINHO, Bárbara dos Santos, op. cit.).

Fig. 47 – Bairro Económico: Solução A, fotografia da maquete. Arq. Carlos Chambers Ramos, 1931. Parte integrante do Plano de Urbanização do Funchal 1931-1933. (COUTINHO, Bárbara dos Santos, op. cit.).

Ramos da *arquitectura como modo de expressão do seu tempo*¹⁰¹, que se manifesta na *necessidade de definir-se outros valores arquitectónicos e substituir-se técnicas e métodos anteriores de forma a satisfazer as exigências espirituais, intelectuais e materiais do presente*¹⁰². Esta abordagem figura nas propostas do Bairro dos Ilhéus, no bairro económico e também no desenho do sanatório (fig. 43 e 44). Nestes edifícios Carlos Ramos optou por volumes mais puros, de cobertura em terraço. Os alçados são trabalhados com recurso a palas e aberturas de dimensões mais horizontais, numa configuração próxima dos rasgamentos preconizados por Le Corbusier. No conjunto de habitações dos Ilhéus, o isolamento de cada unidade de residência permite um jogo volumétrico em que se coordena a distribuição interior com a sua expressão exterior. Tal facto acontece com elementos como a caixa-de-escadas ou uma sala, de dimensões superiores às demais, que se assumem volumetricamente em relação ao restante corpo do edifício (fig. 42). Esta questão da exploração das “linhas modernas” - possibilitada pela adesão a materiais e técnicas novas, como o era o betão armado - é especialmente notória no bairro económico. Para este bairro Carlos Ramos propõe duas versões distintas: uma “regionalista” (fig. 45) e outra modernista (fig. 46 e 47). O arquitecto afirmava que a proposta consonante com os ideais da “casa portuguesa”, tem como único propósito mostrar que ao *adoptar-se semelhante estilo na Madeira, com esta variedade de cores e linhas, seria fazer um mau enxêrto na riqueza da paisagem*¹⁰³. Por este motivo o panorama madeirense pedia construções mais sóbrias nas linhas e nas cores¹⁰⁴, como as de moldes modernos poderiam garantir. Já a justificação para a opção das coberturas planas vai também no sentido de conferir alguma calma visual, entendendo-se que as casas deveriam ser como que *yachts em terra*¹⁰⁵ espalhados pela cidade, favorecendo o usufruto paisagístico. Além do mais, Carlos Ramos falava de uma desadequação dos telhados das casas madeirenses, que só fariam sentido se estivéssemos num ambiente inconstante, com ocorrência de neve. Também em matéria de fruição paisagística foram pensados os vãos das habitações *procurando mesmo, na medida do possível e de dentro para fóra, enquadrar os trechos mais calmos e decorativos dentro da moldura de qualquer rasgamento*¹⁰⁶.

A filiação à linguagem e métodos construtivos modernos, no que se refere às habitações, possibilitava

101 COUTINHO, Bárbara dos Santos – *Carlos Ramos (1897-1969) : Obra, pensamento e acção : a procura do compromisso entre o modernismo e a tradição*. Lisboa : Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 2001, 2 vol. Tese de Mestrado, p. 242.

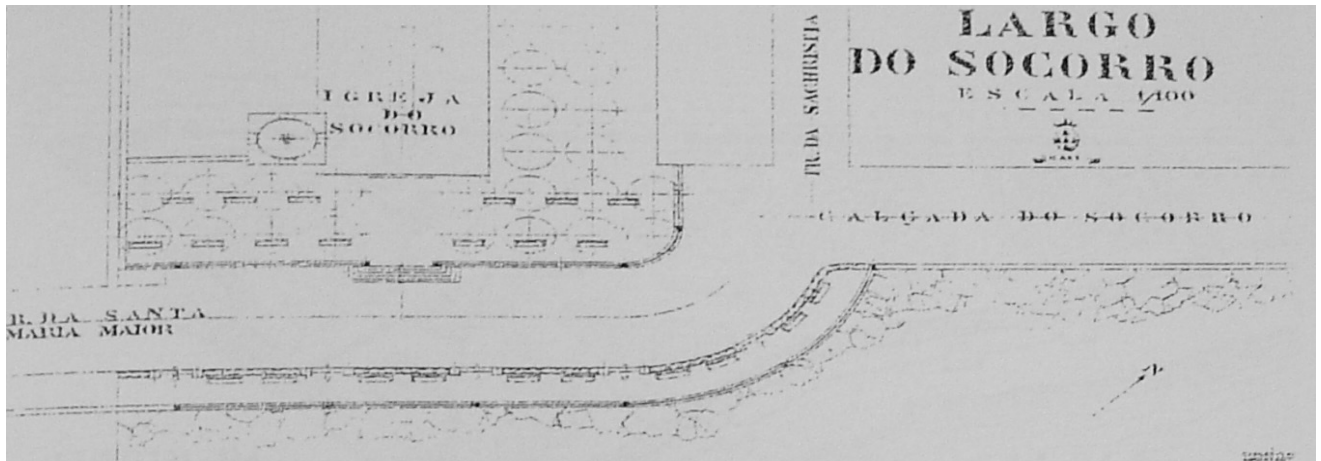
102 *Ibidem*.

103 O Funchal do Futuro, *op. cit.*

104 Na Memória descritiva do Bairro dos Ilhéus o Arq. Carlos Ramos afirma que para uma região como a Madeira as habitações deveriam ser neutras na estrutura e nas cores, sendo necessário abolir a policromia, que considerava ser uma das características das aglomerações urbanas portuguesas. Neste sentido, a Câmara Municipal do Funchal haveria de estabelecer um “Conselho Técnico e de Arte” formado por um engenheiro e um arquitecto, que se ocupassem desta questão. Sabe-se, a partir do estudo de Teresa Vasconcelos, que esta sugestão de Ramos foi tida em conta pela comissão administrativa da Câmara do Funchal que impôs, em 1935, que a pintura das casas se fizesse a uma cor apenas, optando-se por cores claras, preferencialmente o branco e o amarelo, com as barras a cores escuras.

105 O Funchal do Futuro, *op. cit.*

106 RAMOS, Carlos, *op. cit.*



48.



49.

Fig. 48 – Largo do Socorro. Arq. Carlos Chambers Ramos, 1931. Parte integrante do Plano de Urbanização do Funchal 1931-1933. (COUTINHO, Bárbara dos Santos, *op. cit.*).

Fig. 49 – Largo do Torreão. Arq. Carlos Chambers Ramos, 1931. Parte integrante do Plano de Urbanização do Funchal 1931-1933. (COUTINHO, Bárbara dos Santos, *op. cit.*).

a economia que o arquitecto definira como princípio. Além do mais, possibilitava maior rapidez e facilidade de execução, que uma posição “nacionalista” não permitiria, devido a todo o seu apetrecho decorativo. Não obstante existir esta aposta na exploração da modernidade como expressão arquitectónica, há um momento de hesitação linguística, que se corporiza de forma gráfica e material no Dispensário Antituberculose. O telhado e beirado, as floreiras, o alpendre, os desenhos dos vãos e respectivas caixilharias, e mesmo a volumetria base, são tudo exemplos de referências a um reportório construtivo tradicional, que distanciam este edifício da expressão de um equipamento de saúde, para o aproximar de uma tipologia habitacional.

Em matéria de espaços públicos, nomeadamente o desenho de jardins, largos e miradouros, Carlos Ramos diz que *qualquer destes elementos requiere uma atenção muito particular sob os pontos de vista social e turístico acima do ponto de vista do interesse particular*¹⁰⁷. Notam-se as preocupações do arquitecto na tomada de consciência da importância destes espaços, no sentido de uma qualificação urbana global mais adequada, tornando-os por isso prioritários face a intenções individuais. Formula-se, de certo modo, um suporte justificativo para eventuais expropriações implícitas à concretização destes espaços.

A dimensão social a que Carlos Ramos faz menção, e que considera crucial na elaboração destas áreas, reporta-se à *necessidade de cuidar da criança, preparando-lhe terrenos propios para a natural expansão da sua juventude*¹⁰⁸. Nesta ordem de ideias, deveriam ser disponibilizadas áreas de jogo, creches, lactários, jardins-escola e escolas primárias, que deveriam ser *os motivos principais desses pulmões da cidade*¹⁰⁹.

Quanto aos largos, em memória justificativa, Carlos Ramos menciona apenas que teriam de estar estruturados de maneira a que *descongestionem e facilitem todo o transito de uma capital*¹¹⁰. Conhecem-se as plantas do Largo do Socorro (fig. 48) e do Largo do Torreão (fig. 49), mas não transparecem grandes resoluções de desenho. Parece, todavia, existir um esforço no sentido de resgatar estes espaços de um carácter residual que teriam anteriormente, atribuindo-lhes agora uma definição viária mais adequada. Garantem-se, até, espaços onde os transeuntes se podem demorar, como a praceta e passeio em frente à Igreja do Socorro que, pela sua localização geográfica costeira, se assume também como miradouro.

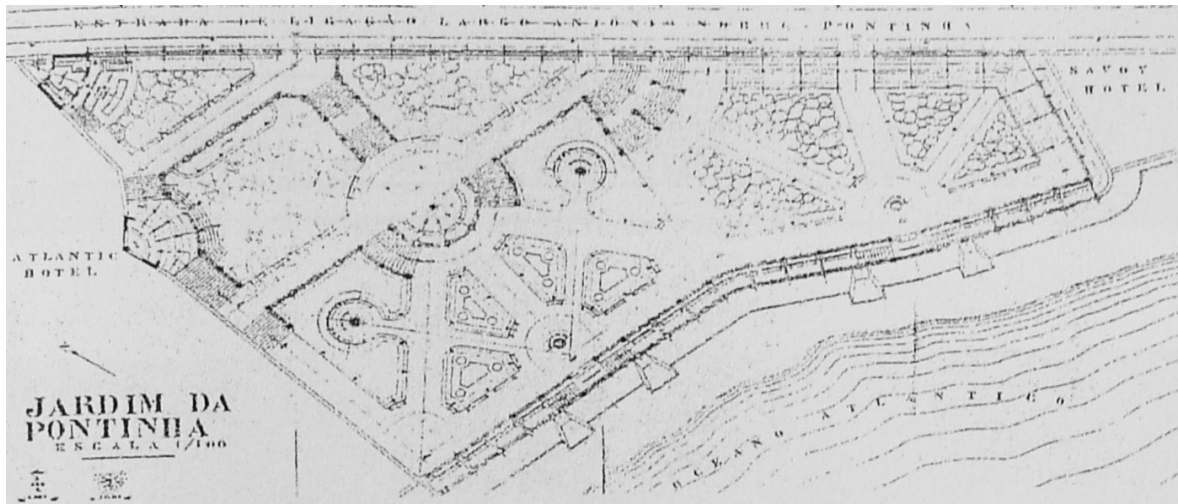
A vertente turística da criação dos jardins, miradouros e largos não passaria apenas pela redefinição

107 RAMOS, Carlos – Jardins, Largos e Miradouros: Memória Descritiva. [193-?]. 2 p. Acessível na Biblioteca do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana, Sacavém, Portugal, p. 1.

108 *Ibidem*, p. 2.

109 *Ibidem*, p. 2.

110 *Ibidem*.



50.

Fig. 50 – Jardim da Pontinha. Arq. Carlos Chambers Ramos, 1931. Parte integrante do Plano de Urbanização do Funchal 1931-1933. (COUTINHO, Bárbara dos Santos, *op. cit.*).

estética dos espaços já existentes, e procurar-se-ia criar novas estruturas desta ordem, para disponibilizar aos turistas. Em matéria de manchas verdes, deste plano restam apenas os desenhos e escritos acerca do *jardim público do litoral*¹¹¹ - o Jardim da Pontinha (fig. 50) -, que ganharia forma numa zona costeira entre o “Atlantic Hotel” e os anexos do “Savoy Hotel”. O jardim estruturar-se-ia com base numa série de eixos e patamares, sem que se estabelecesse uma hierarquia entre eles, definindo uma multiplicidade de percursos que favoreciam a relação com costa. Curiosa é a forma como os eixos se implantam no terreno, trazendo à memória os planos da Praia de Moledo do Minho e da Praia da Rocha. No Funchal o arquitecto trabalha também com o tema das vias perpendiculares e diagonais à linha de costa, usando, de certo modo, os mesmos princípios mas em escalas completamente divergentes. Esta estruturação confinava áreas distintas, responsáveis por diferentes ambiências ao longo do parque. Previa-se a instalação de *jardins com abrigos, bancos, arvores de sombra, fontes e outros motivos decorativos, restaurants, bars*¹¹², relógios-de-sol e bebedouros pensados pelo arquitecto para qualificar esta e as demais áreas verdes da cidade.

Por se implantar em zona costeira este jardim teria de contemplar necessariamente a resolução dos desníveis face ao mar. A solução passava pela construção de muralhas, mas que permitissem a plantação de trepadeiras, buganvílias e glicínias, reduzindo deste modo o impacto visual destes muros e criando-se, ao mesmo tempo, um ambiente mais pitoresco. Sobre a muralha colocar-se-iam miradouros e varandas para multiplicar os pontos de vista. Miradouros que, aliás, tinham uma *disposição especial para se poder ver o panorama e ser-se visto também*¹¹³.

O último conjunto de elementos conhecidos deste Plano de Urbanização do Arq. Carlos Ramos é constituído pelos três fontenários-tipo, inseridos nas políticas que visavam dotar a cidade de condições básicas – água, electricidade e saneamento¹¹⁴. Para o seu desenho o arquitecto dizia partir da ideia de valorização estética e territorial da “misericordiosa” acção de *dar de beber a quem tem sede*¹¹⁵, que resultaria em estruturas com contributo para o embelezamento local, mesmo quando construídos já fora da cidade. Entre os três modelos existiam alguns traços comuns. O primeiro passava pela incorporação, em todos, das armas da Câmara Municipal do Funchal e data de construção. Uma outra característica,

111 O Funchal do Futuro, *op. cit.*

112 RAMOS, Carlos – Jardins, Largos e Miradouros : Memória Descritiva, [193-?]. 2 p. Acessível na Biblioteca do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana, p.1.

113 O Funchal do Futuro, *op. cit.*

114 Em particular, a questão do abastecimento de água potável era já estudado desde o século XIX, tendo sido interrompido com a Iª Guerra Mundial. Apenas em 1931, quando a comissão administrativa da Câmara do Funchal estabelece a Secção de Águas e Saneamento, se retoma uma política de expansão da rede de abastecimento de água potável e se prevê a sua disponibilização às populações suburbanas. Foi para responder a estas solicitações que são desenhados os fontenários pelo Arq. Carlos Ramos.

115 RAMOS, Carlos – Fontenários : Memória Descritiva, [193-?]. p. 2. Acessível na Biblioteca do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana, p. 1.

e como o arquitecto atenta em memória descritiva, dizia respeito ao desenho, que era simultaneamente de recorte clássico e de estilização modernista. E, por último, em todos seriam empregues azulejos, importantes para a sua conservação e também para introduzir apontamentos cromáticos, com o sentido de contrastar com a tranquilidade compositiva.

Os modelos foram idealizados no sentido de contemplar situações distintas: um primeiro modelo, de maiores dimensões, destinava-se a ornamentar qualquer um dos espaços públicos de maior importância; o segundo impunha que a sua colocação libertasse todos os seus lados, de modo a disponibilizar dois deles para o abastecimento da população, e os restantes dois para dar de beber aos animais; o último modelo previa a sua associação a uma parede ou gaveto de três faces.

Na abordagem de Carlos Ramos ao Funchal, o entendimento da cidade enquanto estância de turismo, ainda que esteja presente, aparece de uma forma muito mais contida, quando em comparação com as intenções de Ventura Terra. Não se sente uma verdadeira resolução desta vertente da vivência funchalense, cuidado que por outro lado se encontra presente no Plano de Melhoramentos através do casino proposto para a Avenida do Mar, centralizador das actividades de lazer da ilha. Verdade é que nestes primeiros anos da década de trinta surgem as primeiras instalações balneares no Funchal, com a conclusão das obras das piscinas do Lido. Todavia, este complexo não se insere no plano de Carlos Ramos, escolhendo-se aliás uma implantação distante do núcleo urbano, numa área à altura ocupada por quintas. Verifica-se portanto que a tónica deste Plano de Urbanização será a redefinição e modernização do núcleo urbano funchalense, concretizadas sobretudo com a proposta de novas vias e equipamentos, mas também com a resolução de questões sociais, como a habitação e a infância. Esta modernidade que Carlos Ramos pretende trazer para a cidade já não está presente apenas na reestruturação viária, como acontece em Ventura Terra, manifestando-se também na “actualização” da linguagem dos edifícios novos a construir.

As referências directas do arquitecto à actividade turística são restritas, associando-se à disponibilização de infra-estruturas perfeitamente apetrechadas, aos jardins e largos, mas também de pontos de vista sobre a panorâmica do Funchal, potenciados pelos miradouros. Os “visitantes” aparecem também mencionados a propósito da individualidade das habitações pensadas para a Avenida de Oeste. Como se disse, esta individualidade conferir-lhes-ia um aspecto decorativo enquanto aglomeração, que valoriza as belezas naturais da ilha e que favorece um foco mais detalhado nas várias peças constituintes. De forma indirecta, a realidade turística insular e funchalense expressa-se nas preocupações paisagísticas manifestadas pelo arquitecto. A exuberância da paisagem madeirense é equilibrada com o recurso a volumes mais puros, sem coberturas inclinadas, de tonalidades unitárias e claras e que se implantam preferencialmente a norte, promovendo a relação com a costa a sul.



51.

Fig. 51 - Avenida do Infante, década 1940-1950. (VASCONCELOS, Teresa – O Plano de Ventura Terra e a modernização do Funchal: primeira metade do século XX. (da bibliografia).

Em comparação com o Plano de Melhoramentos, pode dizer-se que o Plano de Urbanização de 1931-33 acabou por ser um documento operativo. Já o plano de Ventura Terra serviu apenas como referência para planos futuros, entre os quais o plano de Carlos Ramos. Esta operacionalidade verificou-se com as negociações iniciadas nos anos imediatamente posteriores à proposta de Ramos e que resultam na conclusão, em 1934, do primeiro troço da Avenida de Oeste que este arquitecto desenha. Contudo, uma foto da década de quarenta-cinquenta (fig. 51), que mostra a via após a conclusão das obras, revela que esta sofreu algumas modificações no processo de construção face ao desenho apresentado: os separadores centrais não se concretizaram e os passeios laterais ganharam uma largura e predominância que não tinham na planimetria. Mais profundas foram as modificações nas habitações que se constroem na margem norte desta avenida, e que se iniciaram logo após a conclusão do primeiro lanço desta via. As casas ficaram sujeitas a uma série de normas, definidas pela Junta Geral do Distrito do Funchal, as quais visam controlar a aparência destas edificações, impondo-lhes o estilo “português suave”. Por este motivo, promoveram-se novos projectos para estas habitações que terão ficado a cargo do Arq. Edmundo Tavares, abandonando-se a expressão modernista pretendida por Carlos Ramos.

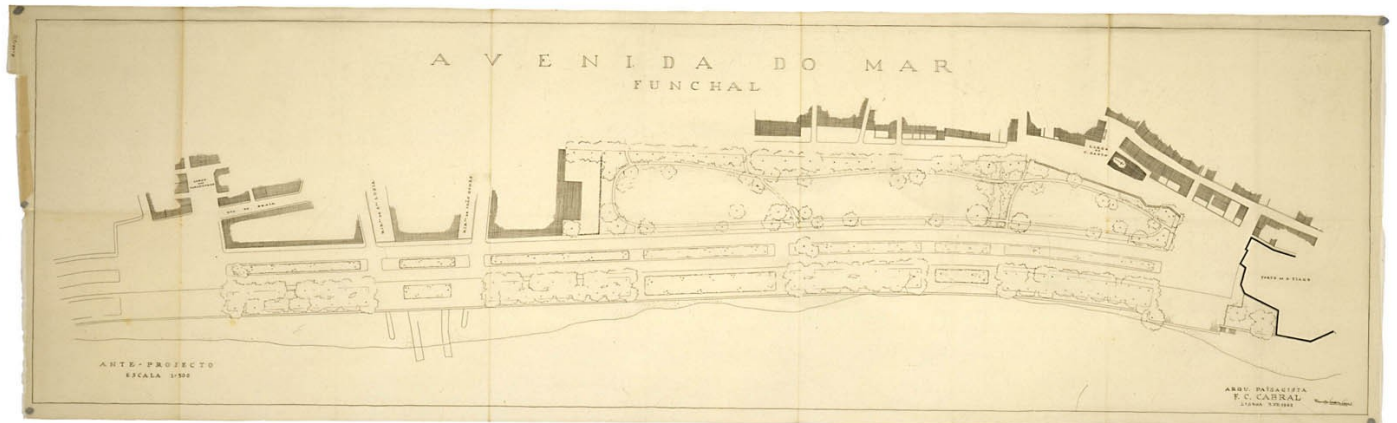
2.1.3. A Avenida do Mar

Em território nacional, o principal motivo edificador, na passagem da década de 1930 para a de 1940, foi a Comemoração do Duplo Centenário da Independência (1140) e da Restauração (1640), razão pela qual se desenvolveram empreendimentos de vários tipos, destinados a preparar o país para esta data. O auge destas comemorações foi a Exposição do Mundo Português, que se desenvolve sob a orientação de Duarte Pacheco, contando para tal com o apoio dos artistas nacionais, entre os quais os arquitectos Cottinelli Telmo, Pardal Monteiro e Jorge Segurado. Na perspectiva de englobar o meio funchalense, e, conseqüentemente, o meio insular nas festividades nacionais, promoveram-se uma série de empreendimentos, com vista à sua inauguração nesta data. Entre as obras realizadas encontravam-se Bairros Económicos – como o Bairro de São Gonçalo – e diversos edificios públicos como o Matadouro Municipal, o Mercado dos Lavradores e o Liceu do Funchal.

Findas as comemorações, as obras no Funchal não cessaram, continuando-se a promover a sua transformação, tanto na vertente arquitectónica, como urbanística. Quanto àquela que se tem vindo a abordar – a do foro urbano – verificou-se que, para a resolução de espaços-chave da cidade, foram envolvidos outros profissionais, mais especializados. Em geral, as intervenções aconteciam em lotes fronteiros aos novos arruamentos urbanos da década de 1930, cujo tratamento não havia sido contemplado por essas obras. Foram desenvolvidos projectos para jardins e praças, mas também abordadas resoluções de natureza viária, de onde se destaca a questão da Marginal, que não ficara



52.



53.

Fig. 52 – Zona baixa da cidade do Funchal, 1920. (<http://fotosfunchal.web.simplesnet.pt/>).

Fig. 53 – Anteprojecto da avenida do Mar. Arq. paisagista Francisco Caldeira Cabral, 1942. (<http://www.bibartepac.gulbenkian.pt/>).

totalmente concluída. Para o desenho dos jardins e praças foi convidado o recém-formado arquitecto paisagista Francisco Caldeira Cabral¹¹⁶, sendo responsável pela primeira proposta do Parque da Cidade, desenhando, ainda, o Jardim Municipal, o Largo da Restauração, a Praça do Município e uma proposta de prolongamento da Avenida Marginal. Em matéria de traçados viários, a comissão administrativa funchalense contrata o arquitecto urbanista Faria da Costa para se ocupar da remodelação de toda a zona marginal.

Os projectos para o Funchal da década de quarenta do século XX cingiram-se a limites específicos, não se desenvolvendo nenhum projecto que tivesse em vista o desenho de toda a cidade, ainda que essa fosse a intenção do autarca Fernão de Ornelas Gonçalves. Contudo, não era um Plano de Urbanização que tinha em mente, mas sim um “Plano de Arranjo, Embelezamento e Extensão”¹¹⁷ da cidade, que foi a motivação principal para requerer os serviços do urbanista Faria da Costa¹¹⁸, logo em 1943. As incorrecções altimétricas e planimétricas dos levantamentos disponíveis não permitiram, no entanto, que o referido plano progredisse. Todavia, era imperativo, na opinião do autarca, que a cidade não estagnasse perante o processo ainda moroso de levantamento topográfico. Por assim ser, pediu-se ao arquitecto o estudo de “Remodelação da zona marginal da cidade do Funchal”, que seria, segundo este, um estudo preliminar para o desenvolvimento do almejado Plano de Extensão. Mas, uma vez mais, acabou por não se desenvolver o plano pretendido e, em sua substituição, já na transição para a década de sessenta, toma forma o Plano de Urbanização do Funchal, tendo por autor, além de Faria da Costa, o engenheiro Jorge de Carvalho Mesquita.

No que diz respeito à Avenida do Mar – nova designação atribuída à Marginal de Ventura Terra – a construção do seu primeiro troço ficara à responsabilidade da Junta Autónoma dos Portos do Arquipélago, que se concluiu em Dezembro de 1939. A partir desta data, era a Câmara do Funchal que se encarregava de a ampliar até ao Forte de São Tiago. O nome de Caldeira Cabral associado à Marginal vem na sequência dos atritos gerados entre a comissão administrativa do Funchal e o Eng. Coutinho Lima, a quem se entrega inicialmente o projecto de prolongamento. Na proposta do arquitecto paisagista, que é apresentada em 1942, é sugerido um novo perfil para esta via, integrando na sua extensão uma gare rodoviária e um novo jardim no Campo Almirante Reis (fig. 52 e 53). O desenho da gare, assim

116 Tratando-se de uma nova disciplina, que começa a ser leccionada num restrito número de países, Francisco Caldeira Cabral teve inicialmente dificuldade em ver a sua formação alemã em Arquitectura Paisagística reconhecida em Portugal. Por este motivo o arquitecto é muitas vezes referido como Engenheiro Agrónomo, formação académica que completou no Instituto Superior de Agronomia de Lisboa, antes de cursar na Faculdade de Agronomia da Friedrich Wilhelm-Universität de Berlim.

117 Este não seria já o primeiro projecto deste tipo assinado por Faria da Costa, que apresenta, em 1935, como trabalho final para conclusão dos seus estudos em Paris o “Plano de Arranjo, Embelezamento e Extensão da Figueira da Foz”.

118 COSTA, João Guilherme Faria da – *Funchal : estudo da sua zona marginal*. Funchal : [s.n.], 1945, 2 desenhos técnicos: color, 1 memória descritiva, 36 p. Acessível na Biblioteca do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana, Sacavém, Portugal.

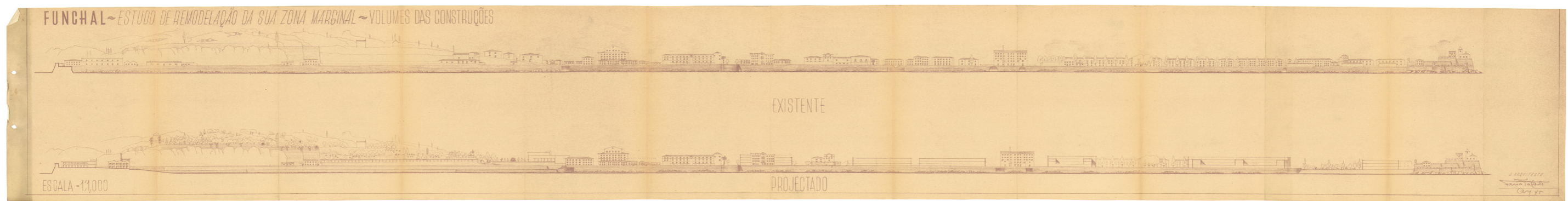


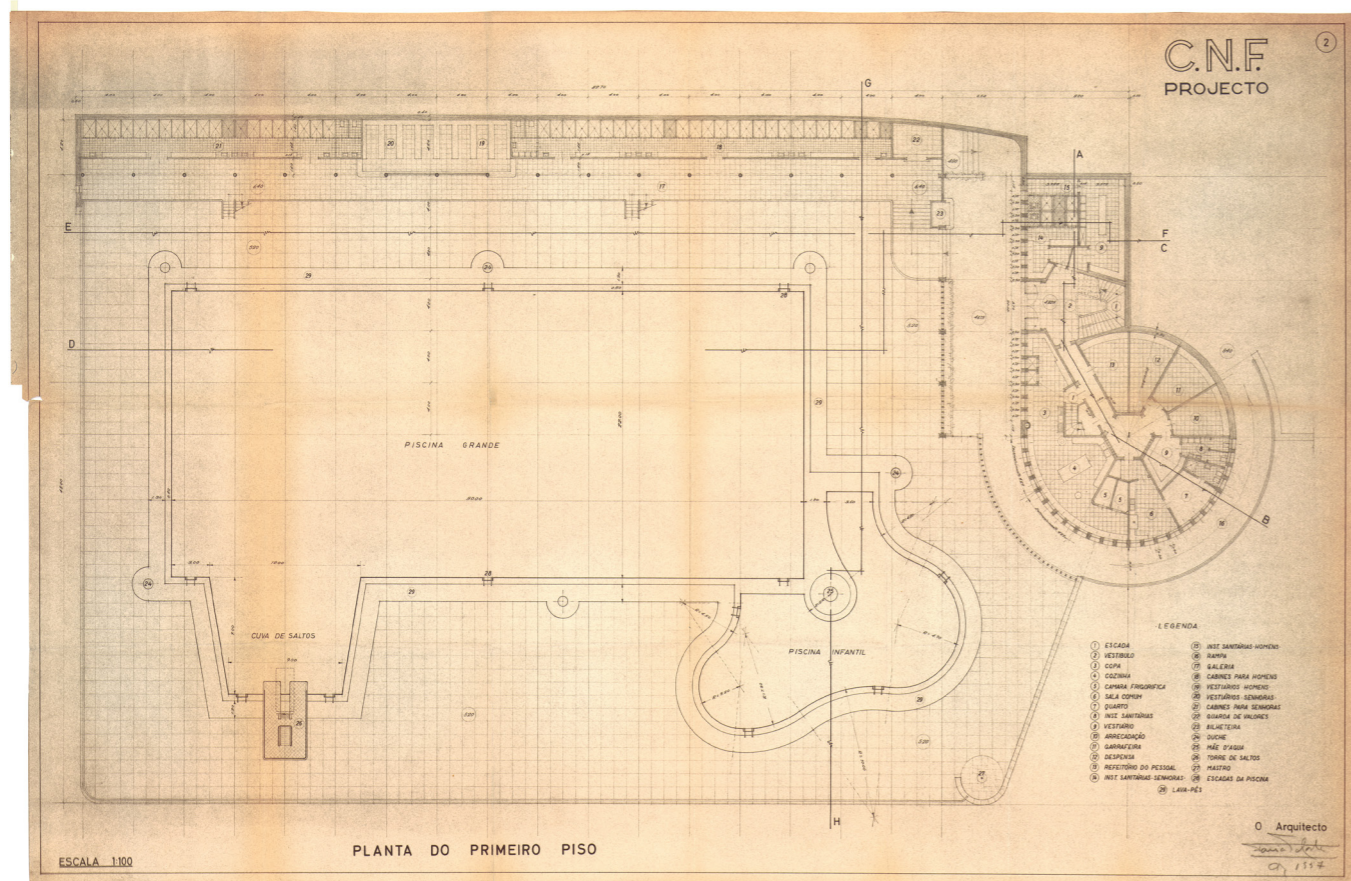
Fig. 54 – Estudo de Remodelação da Zona Marginal. Arq. urbanista João Guilherme Faria da Costa, 1945. (Espólio do Arq. João Guilherme Faria da Costa, Biblioteca do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana).

Fig. 55 – Perfil existente e projectado da Avenida do Mar, Funchal: estudo de remodelação da sua marginal. Arq. urbanista João Guilherme Faria da Costa, 1945. (Espólio do Arq. João Guilherme Faria da Costa, Biblioteca do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana).

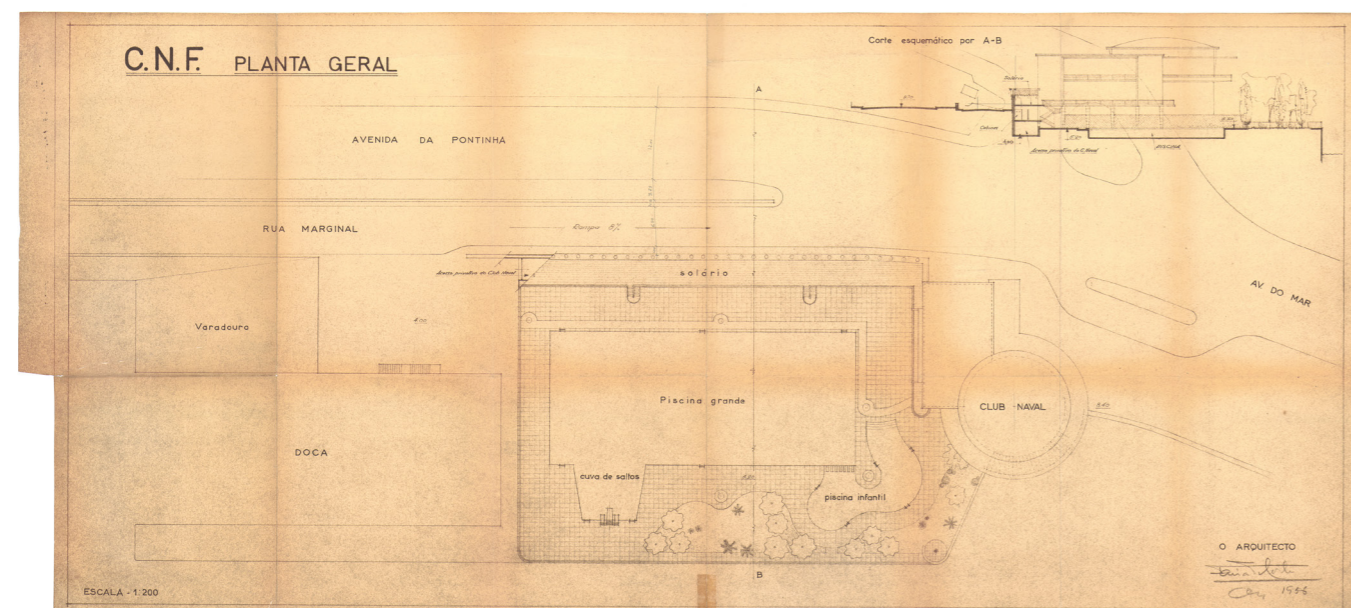
como os anteprojectos das edificações desta avenida foram entregues ao cuidado do Arq. Raul Lino, com quem por várias vezes estabeleceu parceria. É, sobretudo, a opção por placas ajardinadas que fazem a separação dos sentidos de trânsito, mas também a ideia de terminar o eixo viário junto da Fortaleza de São Tiago, que aludem ao estudo anterior de Ventura Terra. Mas, se Terra poderá ter sido uma referência para Cabral, há de certa maneira uma inversão no princípio estruturador. Na avenida de Caldeira Cabral secundariza-se a circulação viária – o elemento de grande relevância na definição de Terra – em relação ao peão, presença que no plano de 1915 estaria subvalorizada. No anteprojecto de 1942, a faixa destinada à circulação automóvel e o largo passeio localizado a sul, por onde deambulariam os transeuntes, têm sensivelmente a mesma proporção. Neste passeio dominam grandes áreas arborizadas, estabelecendo-se por isso, como uma “faixa de lazer” que funciona simultaneamente como uma “promenade” e um “balcão” sobre o oceano, para usufruto popular. Esta configuração teria grande relevo para a definição da imagem da cidade percebida a partir dos navios, meio ainda exclusivo para se chegar à ilha. Refira-se, ainda, que, embora não tendo adquirido as dimensões pensadas no perfil de Caldeira Cabral, a configuração que a Avenida do Mar apresenta, nos dias de hoje, é muito próxima daquela.

Também Faria da Costa, no seu estudo de Remodelação da zona marginal da cidade do Funchal, de 1945, actua sobre a avenida marginal, enquadrando-a numa estrutura mais geral (fig. 54). Neste estudo, o principal problema apontado pelo arquitecto seria a falta de circulação no sentido poente-nascente, para além da falta de vias de penetração para o interior da cidade. No problemático atravessamento de oeste para leste, a solução passava pela constituição de duas longitudinais: a primeira compunha-se pela Avenida do Infante, Avenida Arriaga e arruamentos que lhe davam sequência, para nascente, até se atingir a Estrada Conde Carvalhal; a segunda tinha por base a Rua da Carreira e sua extensão para nascente, que implicava solucionar a circulação junto dos Paços do Concelho. Mas a via de destaque desta estruturação de Faria da Costa foi a Marginal, que apresenta como sendo um eixo de distribuição e estaria composta por um conjunto de vias: a Avenida do Mar – correspondente à Marginal de Ventura Terra –, a Avenida da Pontinha e ainda a Rua Carvalho Araújo, que permitia a ligação com a Estrada Monumental.

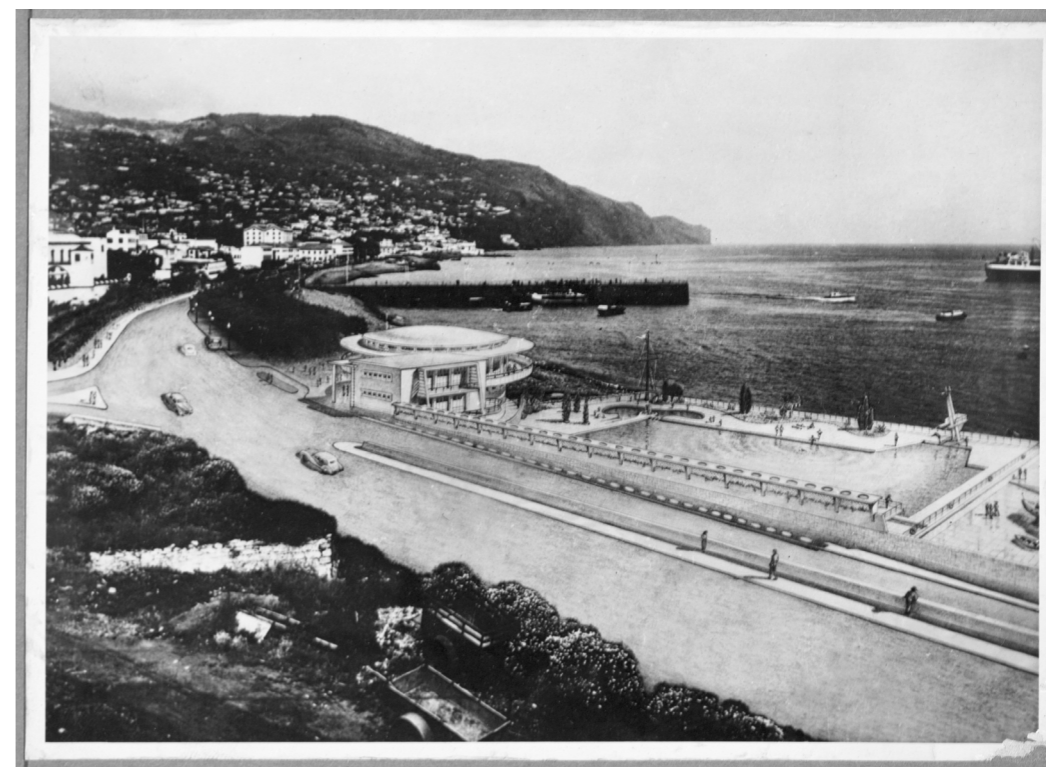
No que se refere ao caso concreto da Avenida do Mar, o urbanista propunha um novo perfil tipo (fig. 54 e 55). Nele, a separação dos sentidos de trânsito deixa de existir, o passeio sul mantém a proporção que já possui, e altera-se o passeio norte, que ganha uma dimensão muito maior. A grande relevância atribuída aos passeios prendeu-se com a criação de sombreamento, por meio da plantação de árvores de grande porte. Tal medida traduzir-se-ia na comodidade de circulação dos residentes e visitantes, na margem sul, e, a norte, a garantia de protecção solar dos estabelecimentos comerciais que aí se



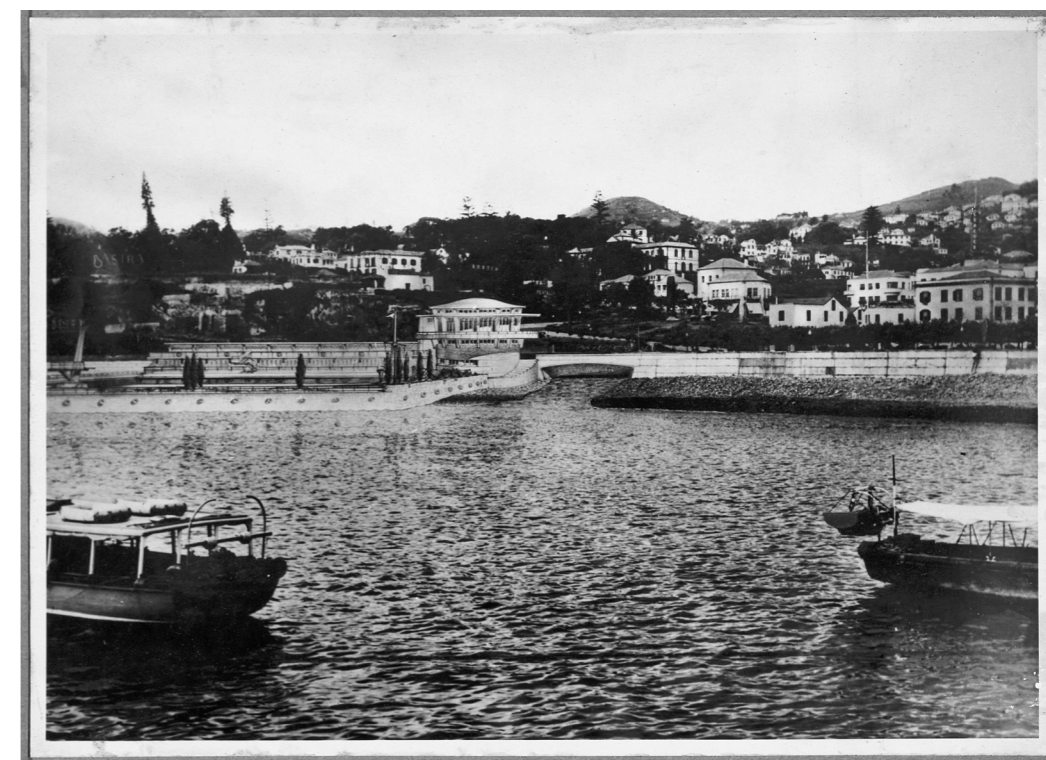
56.



57.



58.



59.

Fig. 56 – Clube Naval do Funchal: Planta do Primeiro Piso. Arq. João Guilherme Faria da Costa, 1956. (Espólio do Arq. João Guilherme Faria da Costa, Biblioteca do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana).

Fig. 57 – Clube Naval do Funchal: Planta Geral. Arq. João Guilherme Faria da Costa, 1956. (Espólio do Arq. João Guilherme Faria da Costa, Biblioteca do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana).

Fig. 58 e 59 – Fotomontagens do Clube Naval do Funchal. Arq. João Guilherme Faria da Costa, 1956. (Espólio do Arq. João Guilherme Faria da Costa, Biblioteca do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana).

previam instalar. De certa maneira, a ideia de praça de entrada na cidade é resgatada do Plano de Melhoramentos. Faria da Costa, na sequência do cais de desembarque, colocava um amplo espaço livre que remeteria, também, os recém-chegados para a área mais central da cidade.

A redefinição proposta pelo arquitecto urbanista para a Avenida do Mar não passava apenas pelo seu traçado, mas também pelo tratamento da margem norte, para a qual idealizou cinco blocos, relevantes para a consolidação da sua imagem (fig. 54). Além de servirem para a valorização da avenida, destinavam-se à instalação de serviços públicos e inclusão de comércio, procurando, no entanto, não desqualificar os edifícios pré-existentes. A resolução arquitectónica pormenorizada e a posterior construção destas edificações aconteceu nos anos seguintes, acabando por acolher o funcionamento de serviços como a Alfândega, a Capitania do Funchal e o Quartel da Guarda Republicana. Com a instalação destes órgãos na Avenida do Mar, onde se encontravam já as Fortalezas de São Lourenço e de São Tiago, esta tornou-se uma via representativa dos poderes locais. O quinto destes blocos, ao qual não foi associada uma função específica, seria construído junto à Capela do Corpo Santo, inserido na área de protecção desse edifício, composta ainda por um jardim. Ao dissimular os edifícios da envolvente, o quinto bloco contribuiria para a valorização e dignificação do edifício religioso.

Tal como no projecto de Terra, o desenho da avenida marginal não é algo autónomo. Faz parte de todo um sistema de circulação deste núcleo mais central, assumindo-se como a coluna vertebral da circulação funchalense que teria sequência, à semelhança das propostas de Ventura Terra e Carlos Ramos, nas ribeiras cobertas tornadas vias de penetração para o interior.

Embora não conste ainda nesta proposta, pois o anteprojecto é apenas de 1957, Faria da Costa propõe, também, a construção de um equipamento de lazer associado à Avenida do Mar: as instalações do Clube Náutico do Funchal (fig. 56 e 57). Tratava-se de um complexo balnear constituído pelo clube, piscina de grandes dimensões, piscina infantil, zona de saltos e um solário, mas que não chegou a ser construído. Quanto ao edifício do clube, não contemplaria apenas a administração, mas também um restaurante e balneários de apoio. Pela sua implantação e pela sua volumetria, este complexo definia um fecho da avenida no extremo oeste. A construir-se da forma pensada por Faria da Costa, os extremos nascente e poente equilibravam-se pelo seu encerramento com dois equipamentos: o equipamento recreativo pensado pelo arquitecto urbanista, e o equipamento militar da Fortaleza de S. Tiago (fig. 58 e 59). A introdução de uma estrutura balnear na marginal funchalense enquadra-se na tendência dos anos de 1950 de trazer para o litoral a actividade turística, que se manifestara já noutras localidades portuguesas como a Figueira da Foz, com a construção do Grande Hotel da Figueira, desenhado por Inácio Peres Fernandes, e a Piscina-Praia de Isaías Cardoso; e também no Estoril, com as Piscinas do Tamariz, projectadas por Manuel Tainha.

Além de desenhar tanto o plano conjunto, como elementos pormenorizados dessa estruturação, outro ponto interessante da abordagem de Faria da Costa à zona marginal da cidade é a parceria que estabelece com o Eng. Sehreck, director das obras do porto do Funchal, de modo a fazer concordar a proposta para a cidade com a que se desenvolvia para as infra-estruturas portuárias. Desta colaboração acertou-se: a ideia de extensão e alargamento do molhe da pontinha, para uma largura de vinte metros (doze para o cais, oito metros para circulação rodada); a separação da navegação de cabotagem da de longo curso; o alargamento da Estrada da Pontinha para atingir a configuração de Avenida; e, ainda, a instalação de serviços de turismo, da Junta Autónoma de Portos, Alfândega, estacionamento e estaleiros junto à entrada do molhe, para uma maior adequação às necessidades das embarcações e seus passageiros.

Como se referiu, o estudo da zona marginal não se limitou à Avenida do Mar, propondo redefinições no sistema de circulação funchalense. Com este plano dá-se resolução à Rotunda do Infante, assim como à ligação desta com a Avenida do Mar. As diferenças altimétricas entre a avenida e a praça são resolvidas por meio de uma rua em “cotovelo” que, ao amplificar o percurso, permitia minimizar a inclinação da via. Além do mais, tal desenho tornava possível a existência de uma esplanada que antecederia um edifício de importância local, preferencialmente de natureza cultural. No que se refere à rotunda, a estátua do Infante D. Henrique¹¹⁹, pensada por Raul Lino para tomar uma posição central nesta pequena praça, é colocada à margem, enfatizando a entrada do Parque da Cidade. Tal opção, e como menciona Faria da Costa, deveu-se à discordância de perspectiva entre as Avenidas do Infante e Arriaga e que se traduziria num desconforto visual. Pela sua dimensão e configuração, este elemento escultórico viria intensificar a incorrecção já sentida. Em seu lugar o arquitecto desenha e constrói uma fonte decorativa, que ao captar a atenção para si mesma, não acentuaria a incongruência entre as avenidas.

Nas intenções do projectista destaca-se, ainda, a introdução de pequenas regularizações e alargamentos de vias, como acontece na Rua dos Medinas, Rua João de Tavira, Avenida António José d’Almeida e, também, junto ao Bairro de Santa Maria. Noutros casos, as dificuldades em efectuar grandes alterações no velho tecido urbano, que comprometiam uma fluída circulação de automóveis e peões na primeira transversal, conduziram à opção de vazar os pisos térreos de alguns edifícios da Rua de Bettencourt e Aljube. Instalam-se aí arcadas para a circulação pedonal, assim como lojas, ficando o espaço entre edifícios destinado exclusivamente ao trânsito rodado. A complementar alguns dos novos arranjos viários foram distribuídas faixas ajardinadas marginais. Esta procura de integração de áreas verdes no interior da cidade recorda também as disposições das placas centrais de Ventura Terra, constituindo-se, tal como essas, como importantes elementos para o embelezamento das vias. Como

¹¹⁹ Encomendada pela Câmara do Funchal ao escultor Leopoldo de Almeida, artista que, em colaboração com o Arq. Cottinelli Telmo, desenvolve o Padrão dos Descobrimentos para a Exposição do Mundo Português de 1940.

particularidade, a manutenção de tais espaços não estaria a cargo de entidades públicas, mas sim dos proprietários dos edifícios, junto dos quais se instalavam estas bandas verdes.

De certa maneira, a proposta de criação de um grande passeio e de uma faixa ajardinada a todo o comprimento da principal avenida do circuito funchalense – a Avenida do Mar – e a procura de introdução de um equipamento de banhos, que encerraria o seu desenvolvimento a oeste, são também sinais de atribuição de um valor turístico e recreativo para aquela extensão territorial, como acontece nas propostas de Francisco Caldeira Cabral e de Faria da Costa. Nos projectos destes dois autores a Avenida do Mar constitui-se como um espaço de representatividade, uma verdadeira “face” da ilha à chegada de barco, de importância redobrada pela instalação de entidades públicas na sua margem norte.

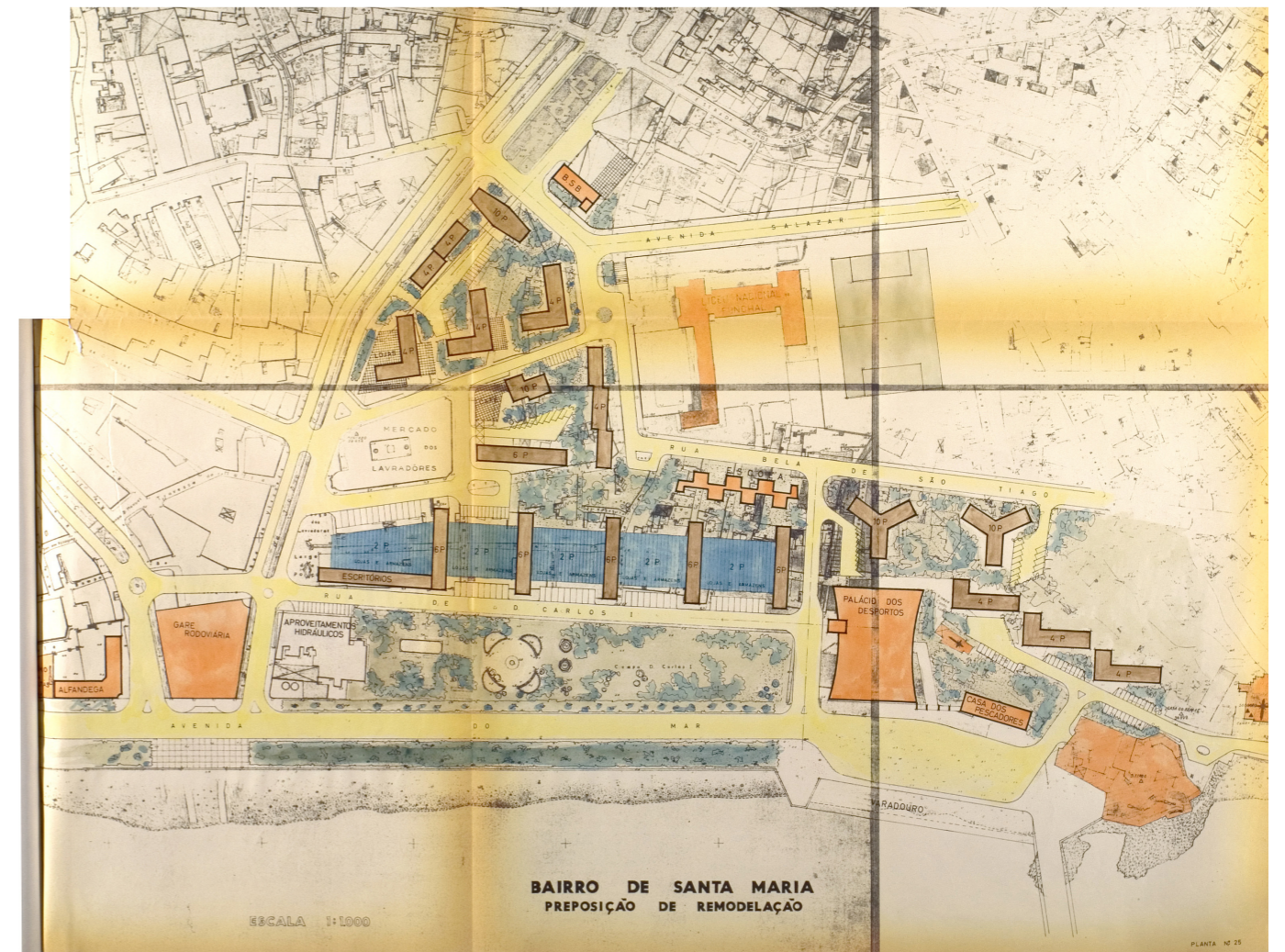
2.1.4. O Plano Geral de Urbanização do Funchal

Num período já posterior ao auge da produção dos Planos Gerais de Urbanização, é apresentado, em 1959, pelo arquitecto urbanista Faria da Costa¹²⁰ e pelo engenheiro civil Jorge de Carvalho Mesquita, o Plano de Urbanização do Funchal. Embora esteja associado à nomenclatura de “Plano de Urbanização”, esta proposta parece apresentar alguma distância face aos ditos “planos-imagem”, para se aproximar mais dos “planos-de-gestão”. Uma das razões que permite fazer tal afirmação é o facto de, em termos de abrangência, as políticas urbanas incluírem também as freguesias suburbanas, e não apenas as que constituem o núcleo mais central e contínuo. Nos elementos constituintes, entre os quais um documento textual explicativo das intenções do plano, é dada maior atenção ao esboçar de directrizes, que fazem referência a princípios base a atingir, mais do que a soluções edificáveis concretas. Não há referência à existência de um desenho geral da cidade, ilustrativo da expressão futura do aglomerado funchalense, como era, no fundo, o objectivo final dos Planos de Urbanização. A colecção de desenhos apresentada é composta por exemplificações focalizadas das premissas defendidas pelos autores, mostrando-se deste modo a viabilidade das mesmas. Além do mais, a terminologia adoptada pelo documento síntese das acções a emprender – Plano Regulador – não se enquadra dentro dos elementos originalmente integrantes dos Planos de Urbanização¹²¹. O desenho mais geral que se conhece¹²² restringe-se quase a um mapeamento dos equipamentos, vias existentes ou a edificar, e à delimitação geográfica de zonas

¹²⁰ Antes de elaborar o Plano de Urbanização do Funchal, Faria da Costa tinha já desenvolvido estudos para Elvas, Grândola, Coruche, Chamusca, Costa da Caparica e Portalegre, este último em colaboração com Miguel Jacobetty Rosa.

¹²¹ Os elementos que compunham por lei os Planos Gerais de Urbanização eram as plantas de orientação, de apresentação, de trabalho e ainda plantas esquemáticas, sem terminologia específica, respeitantes à rede de drenagem, esgotos, abastecimento, iluminação pública e transportes.

¹²² O Plano da Rede Geral das Circulações e do Apetrechamento Urbano para a cidade do Funchal/Plano Regulador.



60.

Fig. 60 – Bairro de Santa Maria: projecto de Remodelação. Plano de Urbanização do Funchal. Arq. João Guilherme Faria da Costa, Eng. Jorge de Carvalho Mesquita, 1959. (Espólio do Arq. João Guilherme Faria da Costa, Biblioteca do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana).

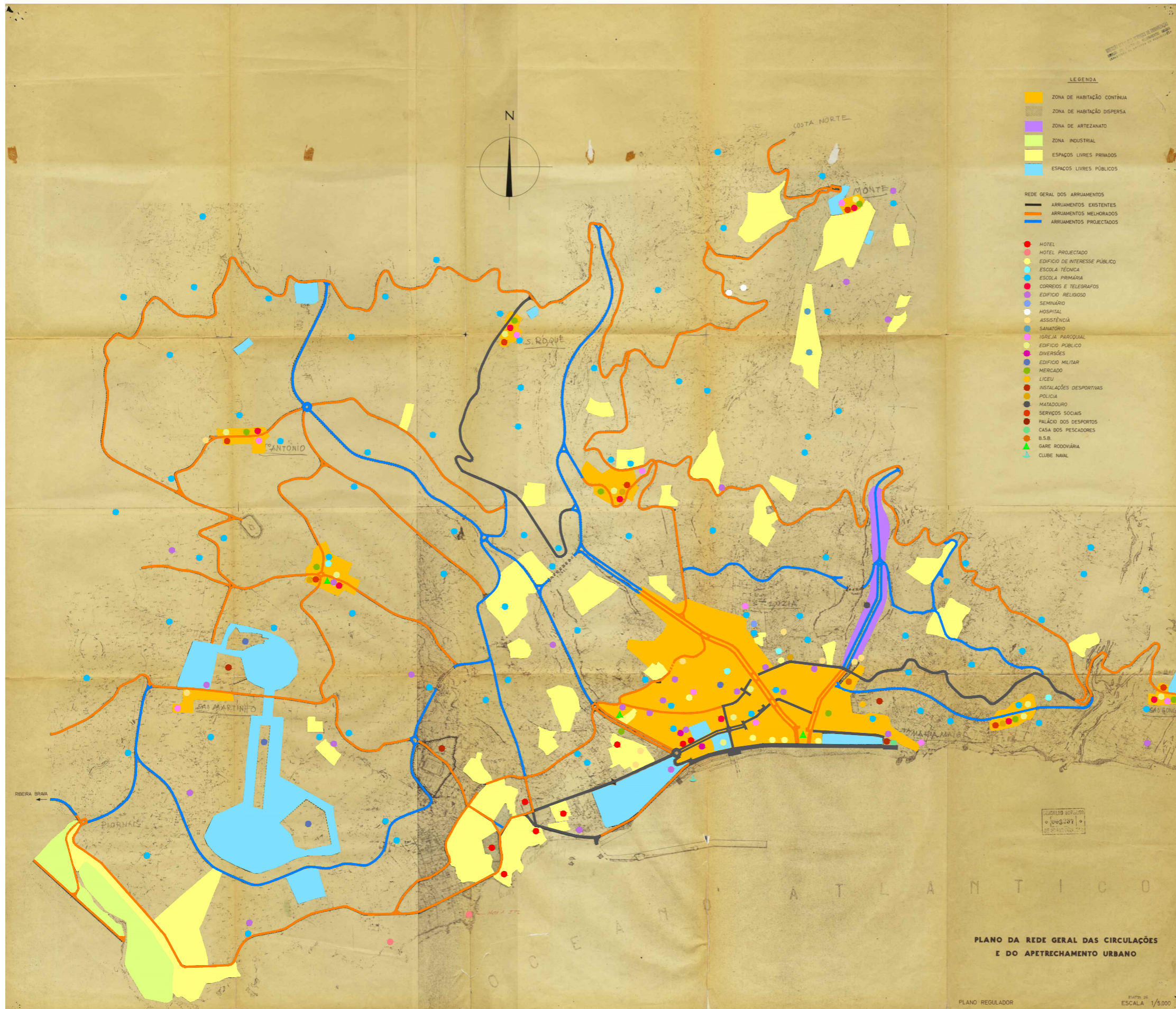


Fig. 61 – Plano da Rede Geral das Circulações e do Apetrechamento Urbano: Plano Regulador. Plano de Urbanização do Funchal. Arq. João Guilherme Faria da Costa, Eng. Jorge de Carvalho Mesquita 1959. (Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano).

com funções específicas. Neste, a escala adoptada – 1/5000 – foge também às escalas de trabalho convencionadas para os Planos de Urbanização, que era 1/500 e em casos excepcionais 1/1000.

Existiu, contudo, um plano parcelar para o Bairro de Santa Maria, integrado neste projecto de 1959 (fig. 60). A pormenorização deste núcleo surge no sentido de por termo às deficientes condições higiénicas, forte concentração populacional e ao baixo nível económico que o caracterizavam. Para tal, a solução tida como ideal passava por uma remodelação completa, uma vez que a reconstrução tornava difícil a implementação dos afastamentos entre edificações convenientes, devido ao parcelamento e pouca profundidade dos lotes. Em vários momentos esta “Preposição de Remodelação” lembra os princípios da *Carta de Atenas*, ao propor edifícios que se libertam face às ruas e que surgem implantados em posições mais interiores dos quarteirões ajardinados. O novo bairro materializar-se-ia em blocos habitacionais entre os quatro e os dez pisos, em vez dos prédios pré-existentes, quase unifamiliares, com pouco mais de três, e que formavam quarteirões compactos, delimitadores das vias de circulação. Além da habitação, o bairro integraria: uma importante área comercial e de armazenagem de dois pisos, ritmada por edifícios habitacionais de seis plantas, dispostos perpendicularmente à costa, certamente para não constituir barreiras visuais, como já o fizera, o urbanista, no projecto para a Costa da Caparica; incluía, ainda, um palácio de desportos; uma nova escola; uma gare rodoviária; um edifício de carácter associativo para os pescadores locais; e um jardim público mais formal, instalado no Campo D. Carlos I. Nesta parcela da cidade, os eixos viários não parecem ser tão rígidos como no estudo de Remodelação da Zona Marginal. Mostram alguma fluidez na sua configuração e na relação que permitem entre as edificações, parecendo ganhar uma posição secundária. A preponderância é atribuída à massa construída e a uma sensação de continuidade entre as fracções de área verde.

O Plano de Urbanização do Funchal fundamentou-se em quatro princípios base, dois de ordem funcional e dois assentes em valores estéticos (fig. 61). No que se refere às questões práticas, o plano devia assegurar que a cidade dispunha das estruturas e equipamentos urbanos necessários para colmatar as carências presentes e as previstas necessidades futuras. Já a segunda meta funcional dizia respeito ao estabelecimento de uma eficaz rede de transportes e comunicação, justificada pela dependência que a Madeira apresentava em relação à sua capital e porto. Além das questões económicas, as dificuldades de acessibilidade, decorrentes da precariedade da rede de comunicações, impossibilitavam um desenvolvimento urbano equilibrado e bem estruturado, numa cidade para a qual se previa um aumento populacional na ordem dos 50%, num período de quarenta anos.

O Funchal em finais dos anos cinquenta do século XX era o *centro da civilização madeirense*¹²³. Não

123 COSTA, João Guilherme Faria da; MESQUITA, Jorge Carvalho de – Plano de Urbanização do Funchal, 1959. Acessível na Biblioteca do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana, Sacavém, Portugal.

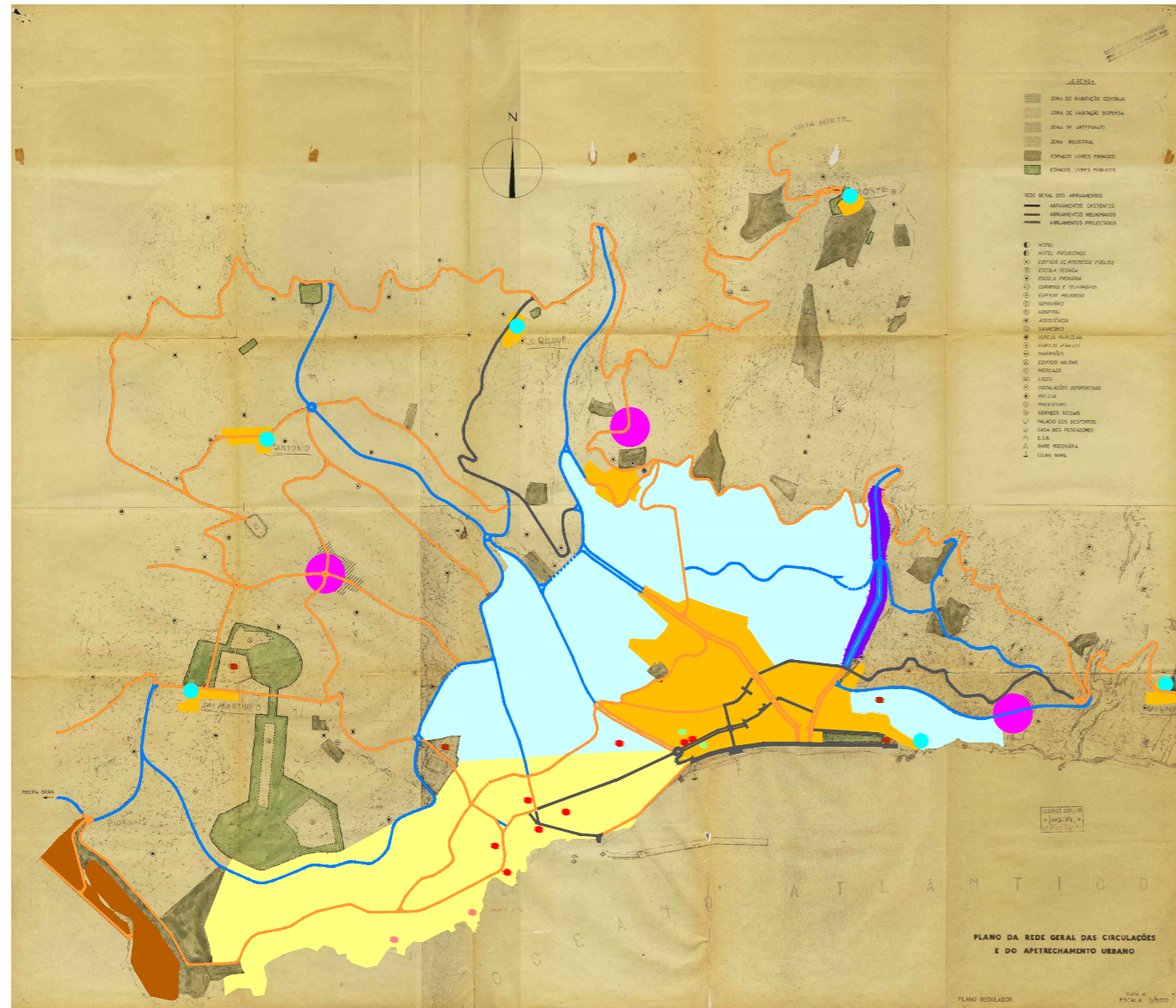
era apenas o núcleo com maior densidade de construção, era também o principal palco das actividades comerciais, industriais, culturais e turísticas do arquipélago da Madeira. O restante território da ilha, por oposição, apresentava-se ainda muito ruralizado. Esta condição desencadeou, por um lado, uma relação de dependência dos demais povoados face à capital. Por outro lado, originou um fenómeno de atractividade e expansão para as freguesias suburbanas, que se previa ser uma tendência crescente nas décadas seguintes. Impunha-se, por isso, que a cidade se fizesse dotar de vias que permitissem a ligação do centro urbano com as freguesias envolventes, e com o restante território da ilha.

Neste panorama, Faria da Costa e Jorge de Carvalho Mesquita classificam os eixos viários em três categorias distintas: arruamentos existentes, arruamentos melhorados e arruamentos projectados. Desta estruturação depreende-se tratarem-se respectivamente de vias que não necessitariam de alteração, outras que haveriam de ser reformuladas e um terceiro grupo de vias cuja construção se considerava importante para uma adequada circulação. Em relação às vias existentes, e sem necessidade de remodelação, seriam muito poucas e correspondiam essencialmente a arruamentos novos, como as Avenidas Marginal, Infante, Arriaga e Zarco¹²⁴, às quais se juntam outros caminhos, já existentes, de construção anterior. As ruas sujeitas a modificações apareciam em maior número, mas sem que seja possível precisar a natureza desses melhoramentos. Com estes eixos viários garantia-se a comunicação entre os vários centros populacionais, que se distribuíam pelo anfiteatro funchalense, assim como a ligação destes com o núcleo mais consolidado da cidade. Neste grupo de vias também se incluía a Estrada Monumental e outras ligações viárias que permitiam a relação do Funchal com o restante território insular. Os arruamentos projectados, por sua vez, aparentavam maximizar a rede de conexões e dotar mais localidades com meios de acessibilidade, o que viria a encurtar muitos dos trajectos mais periféricos que as vias “a melhorar” estabeleciam.

Com vista a um melhor controlo do desenvolvimento urbano, a extensão municipal foi estruturada com base num “Núcleo Central”, “Unidades Urbanas” e “Unidades de Residência”. Este modelo de organização territorial, que parte dos enunciados do urbanista francês Gaston Bardet referentes às unidades residenciais, tornou-se recorrente nos planos da década de cinquenta, depois do Eng. Antão de Almeida Garrett o ter ensaiado na sua estruturação da cidade do Porto de 1952.

Garrett definiu uma célula básica de seiscentos a mil habitantes, chamada de unidade de vizinhança, que era equiparável a uma pequena aldeia. A sua agregação com elementos semelhantes resultava numa estrutura maior, o bairro, cuja densidade populacional estaria já entre os dois mil e quatro mil

¹²⁴ Todas as avenidas mencionadas têm relação com as avenidas propostas por Ventura Terra, ainda que não resultassem de uma aplicação directa das suas directrizes. Assim, a Avenida do Infante, seria no projecto de Terra a Avenida Oeste; a Avenida Arriaga seria o prolongamento da Avenida Oeste até à Sé; a Avenida Zarco, estaria no mesmo alinhamento da Avenida n.º 6, mas que estender-se-ia até à Rua da Carreira, enquanto Ventura Terra terminava-a junto do Passeio Público.



62.

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ● Zona Mista: habitação colectiva e moradias ● Zona Turística ● Zona de Habitação Contínua ● Zona de Artesanato ● Zona Industrial — Arruamentos existentes — Arruamentos melhorados — Arruamentos projectados | <ul style="list-style-type: none"> ● Diversões ● Instalações desportivas ● Palácio dos Desportos ● Hotel ● Hotel projectado ● Unidades de Residência ● Unidades Urbanas |
|--|--|

Fig. 62 – Zonamento, Unidades de Residência, Unidades Urbanas, sistema viário e localização dos hotéis. Plano de Urbanização do Funchal. Arq. João Guilherme Faria da Costa, Eng. Jorge de Carvalho Mesquita, 1959. (Desenho do autor que tem por base a consulta do relatório explicativo do Plano de Urbanização do Funchal disponível na Biblioteca do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana).



63.

Fig. 63 – Unidade de Residência de Santo António, Plano de Urbanização do Funchal. Arq. João Guilherme Faria da Costa, Eng. Jorge de Carvalho Mesquita, 1959. (Espólio do Arq. João Guilherme Faria da Costa, Biblioteca do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana).

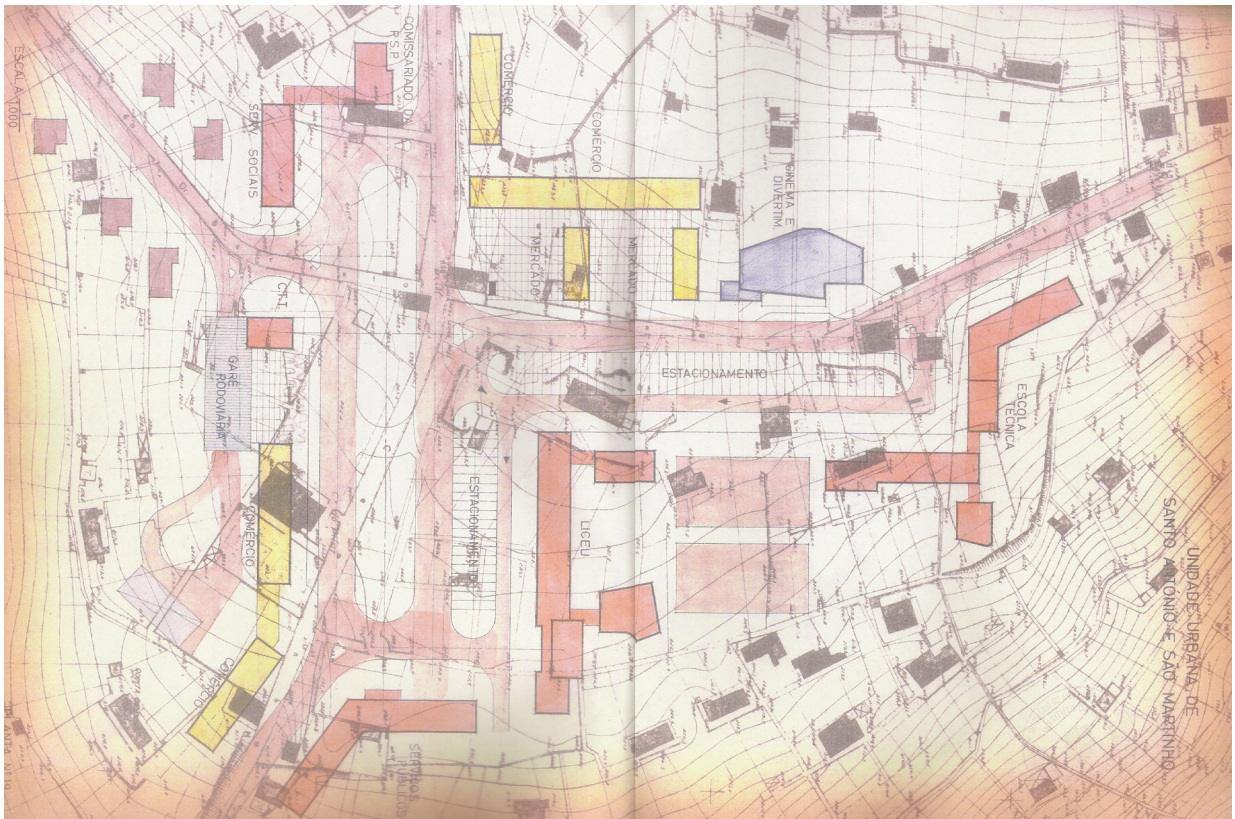
habitantes, números que justificavam a inclusão de pequenos equipamentos, como escolas primárias e comércio local. Por sua vez, com um conjunto de bairros formulavam-se as unidades de residência ou freguesias, correspondendo a um universo de cinco a doze mil habitantes, que se traduziam na definição de um pequeno centro administrativo e na disponibilização de equipamentos adequados à sua dimensão. Da unificação de unidades de residência surgiam então as unidades urbanas, com uma população de vinte e cinco a setenta e cinco mil pessoas, que se apresentavam como pequenas cidades, dispoendo de serviços administrativos e culturais que lhes garantiam alguma autonomia.

No caso do Funchal, Faria da Costa e Carvalho Mesquita optaram por uma estruturação em que as diferentes aglomerações foram agrupadas em anéis em torno do núcleo central, numa lógica de gradação hierárquica das aglomerações (fig. 62). As sedes das autoridades civis e militares instalaram-se no núcleo central, centro de toda esta estruturação e apresentou uma maior consolidação urbana, e estaria composto pelas freguesias da Sé, São Pedro e Santa Luzia. No anel mais exterior, distribuíram-se as unidades de residência, os elementos urbanos mais pequenos considerados pelos autores. Cada uma destas unidades estava vinculada a uma das freguesias suburbanas do concelho: São Martinho, Santo António, São Roque, Monte, Santa Maria Maior¹²⁵ e São Gonçalo. As unidades de residência estariam munidas dos serviços de apoio que a sua extensão populacional implicava, para as quais, e ao contrário da proposta de Garrett, não foram estipulados limites populacionais, sendo que o número de habitantes corresponderia à população de cada freguesia. No relatório explicativo exemplificou-se graficamente uma unidade desta ordem, a de Santo António (fig. 63). Segundo se percebe, houve uma redefinição viária, estruturada em torno de um equipamento representativo – a igreja paroquial – o que *não representa aliás mais do que um desenvolvimento já esboçado*¹²⁶, como afirmam Faria da Costa e Carvalho Mesquita. Entre as infra-estruturas disponibilizadas encontrar-se-iam: uma área comercial associada a uma estação de autocarros; uma esquadra de polícia; um pequeno mercado; uma estação de correios; um edifício cultural; e ainda um dispensário. O novo sistema de circulação local delimita quarteirões, para os quais se sugerem edifícios que corresponderiam a programas habitacionais. A implantação pensada não constitui uma frente de rua compacta e encerrada, adivinhando-se por isso, um uso público do interior desses mesmos quarteirões.

Do desenvolvimento conjunto de duas unidades residenciais de condições topográficas semelhantes obtinham-se as *Unidades Urbanas*, cujo potencial exige um apetrechamento urbano de nível mais

125 Por existir esta associação entre unidades de residência e freguesias, a de Santa Maria Maior não se inseria neste anel mais exterior, tomando uma posição mais próxima do centro urbano.

126 COSTA, João Guilherme Faria da; MESQUITA, Jorge Carvalho de, *op. cit.*, p. 70.



64.

Fig. 64 – Unidade Urbana de Santo António e São Martinho, Plano de Urbanização do Funchal. Arq. João Guilherme Faria da Costa, Eng. Jorge de Carvalho Mesquita. 1959. (Espólio do Arq. João Guilherme Faria da Costa, Biblioteca do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana).

*elevado*¹²⁷, e que se localizavam no anel imediato ao núcleo central. Ainda que sem um valor constante são definidos limites populacionais: assim, a unidade urbana de São Martinho/Santo António foi pensada para quarenta e nove mil habitantes; a de São Roque/Monte para vinte e oito mil; e a de Santa Maria Maior/São Gonçalo teria vinte e três mil habitantes. No documento explicativo aparece também ilustrada uma Unidade Urbana, a de Santo António/São Martinho (fig. 64). Nesta unidade a igreja já não é o elemento gravitacional deste núcleo, sendo uma praça, um elemento urbano de construção nova, a tomar esse lugar. No que concerne a serviços integraria: uma gare rodoviária; espaços comerciais, um dos quais associado a um mercado; uma esquadra da polícia; repartições públicas, tais como secção de finanças, conservatórias e notário; estação de correios; um liceu e uma escola técnica; e igualmente um edifício dedicado à cultura, que aparece, neste caso, assinalado como sendo um cinema. Verifica-se também que há já uma preponderante disponibilização de estacionamento, que no caso da unidade de residência de Santo António era pouco significativa. O mapeamento da localização das unidades de residência e urbanas mostra que haveria uma intenção de localizar as últimas em posições equidistantes face às duas unidades residenciais que lhes davam origem. Percebe-se também que grande parte das vezes esta posição aparece desviada para que as unidades urbanas se implantassem nas imediações de importantes eixos urbanos, facilitando por isso o relacionamento com o centro urbano.

A comunicação entre Unidades de Residência, Unidades Urbanas e Núcleo Central ficariam asseguradas através de um sistema viário de radiais, circulares e ruas secundárias, que visava abranger toda a extensão do concelho. Note-se que entre as principais radiais se encontravam as que resultariam da cobertura das ribeiras¹²⁸. A rede principal estaria ainda composta pela Avenida Marginal, Avenida Arriaga, Avenida do Infante e sua posterior continuidade para a Estrada Monumental, comprovando de novo a pertinência das intenções de Ventura Terra.

Relativamente às metas de teor estético, os projectistas diziam que *embora a cidade não tenha belezas e encantos deslumbrantes, conserva uma acentuada e interessante feição regionalista, que lhe é peculiar e apresenta características próprias, dignas do observador atento, que as condições mesológicas lhe imprimam*¹²⁹. Assim sendo, ambos os objectivos estéticos apontam no sentido de salvaguardar características paisagísticas muito próprias que a cidade do Funchal já possuía, e que eram amplamente difundidas internacionalmente. Por um lado procurava defender-se o carácter panorâmico

127 *Ibidem*.

128 Existiam ainda razões de ordem higiénica, além das viárias, que justificavam a opção de cobrir as ribeiras de Santa Luzia, São João e João Gomes, como já o defenderá Ventura Terra, Carlos Ramos e o próprio Faria da Costa, em 1945. No documento justificativo são apresentados perfis de como proceder a esta cobertura. Contudo, o plano previa que na impossibilidade de se optar por esta solução se utilizassem as ruas marginais para a circulação viária, tendo sido esta a solução que vingou.

129 COSTA, João Guilherme Faria da. MESQUITA, Jorge Carvalho de, *op. cit.*, p. 70.

do anfiteatro funchalense, por outro, defender também as Quintas madeirenses, elementos chave desta mesma visão panorâmica.

Anteriormente abordou-se a reestruturação urbana expressa no Plano Geral de Melhoramentos de Ventura Terra que, ao ser aplicado, dotaria a cidade do Funchal com uma nova imagem, que a revalorizaria enquanto centro de cura e destino turístico. A opção dos autores do plano de 1959 não passava pela definição e implementação de uma nova imagem, mas antes pela ideia de que o *Funchal não é uma cidade com jardins. Funchal é um jardim com algumas casas. Não lhe alterar esta fisionomia, eis o problema máximo a atender*¹³⁰. Esta espécie de “postal romântico” do Funchal, enquanto anfiteatro verdejante debruçado sobre o mar, salpicado de casas que acusam a ocupação humana, embora não fosse nova, era de novo tida como o ponto forte de promoção da cidade. Neste enquadramento, os espaços livres existentes na encosta funchalense, quer públicos, quer privados, eram importantes parcelas a potenciar, aparecendo por isso demarcadas no plano regulador.

Para atingir a ambicionada salvaguarda paisagística, sem deixar de atender às necessidades da população, mais do que normas urbanísticas claras e precisas, traduzidas em desenhos concretos a implementar, os autores procuraram estabelecer linhas orientadoras, a que deveriam obedecer as construções futuras. Para as freguesias mais expostas e, por assim ser, com um papel mais activo na concretização desta imagem, a construção deveria acontecer de modo mais disperso e o menos denso possível. Uma das formas de o conseguir tomava como referência a tendência popular do afastamento da casa em relação à via que lhe garante acesso, solução que havia mantido o carácter que se pretendia perpetuar.

Outra linha de orientação passou pelo não estabelecimento de um controlo rigoroso do zonamento dos vários tipos de habitação em toda a área do concelho do Funchal. Em vez disso, definem-se duas zonas genéricas, uma de construção dispersa e a outra de construção contínua. Dentro das zonas era preciso que os blocos de habitação não colocassem em causa a panorâmica da cidade. Para tal, não se define um afastamento mínimo a cumprir, porque sem a devida diferença altimétrica entre edificações, interromper-se-ia a continuidade entre a massa construída ao longo da costa. Os responsáveis pelo projecto tomaram, por isso, uma abordagem assente numa análise individualizada e cuidada das construções a empreender, antevendo o seu efeito na paisagem e evitando efeitos nefastos sobre a mesma.

Embora com uma abordagem fortemente vocacionada para a paisagem, foram também delineadas zonas funcionais particulares: zona industrial, zona de artesanato e a zona de recreio e turismo. Esta

130 *Ibidem*, p. 55.

opção de delimitação de zonas funcionais distintas recorda também a proposta de Garrett para o Porto, que estudou as condições de terreno mais adequadas a cada função de modo a obter-se uma *maximização e eficiência do exercício de cada actividade*¹³¹.

No plano do Funchal não há menção a qualquer tipo de normas, nem à natureza do funcionamento das zonas industrial e de artesanato, apenas se conhecendo a sua localização. A zona industrial seria implantada próxima da Praia Formosa, podendo-se adivinhar um aproveitamento do recurso marítimo para a recepção ou encaminhamento de produtos. Quanto à zona de artesanato, localizava-se sobre as duas margens da Ribeira de João Gomes, mas fora do núcleo habitacional consolidado, beneficiando de uma relativa proximidade ao porto do Funchal, principal ponto de venda dos produtos artesanais.

À altura deste plano, e como demonstra o Plano Regulador, a maior parte dos equipamentos de usufruto turístico – tais como hotéis, campo de golfe, piscinas e campos de jogo – situavam-se na freguesia de São Martinho, mais propriamente na área balizada pela Estrada Monumental e pelo mar, e que se estendia desde o Ribeiro Seco até à Praia da Cruz. Por assim ser, toda esta frente, que pertencia ao Domínio Marítimo Público, foi reservada por Faria da Costa e Carvalho Mesquita como zona turística e de recreio, deixando-a aberta a investimentos de interesse público, associados à esfera turística.

Na restante área da freguesia, não contemplada pela zona turística e até ao limite estipulado pela Levada dos Piornais, pretendia-se construir habitações de luxo para a população flutuante da cidade do Funchal, que contribuiria para reforçar a oferta de alojamento destinada a turistas. Todavia, não se pretendia destituir o centro da cidade das funções turísticas e recreativas e, tal como se pode ver também no Plano Regulador, além da localização de duas unidades hoteleiras, viriam a construir-se instalações desportivas: o Palácio de Desportos e o Clube Naval do Funchal, a que anteriormente se fez menção.

2.1.5. O Plano Director da Cidade do Funchal

Com a aprovação do Plano Director da Cidade do Funchal, em 1972, finaliza-se o seu longo processo de concepção, delineado pela equipa chefiada pelo Arq. José Rafael Botelho, técnico da câmara municipal. A elaboração deste documento dotou a cidade com uma política urbana operativa, flexível e totalitária dos vários aspectos inerentes ao seu desenvolvimento, definida com o propósito da conjugação das necessidades futuras previsíveis e das potencialidades actuais do aglomerado e sítio. Tal como para o Plano de Urbanização de 1959, o limiar temporal do Plano Director foi o ano de 1990, diferindo contudo o tempo de vigência pensado, em dez anos.

O primeiro Plano Director para o Funchal não surge de um trabalho encerrado sobre si mesmo,

¹³¹ LÔBO, Margarida Souza, *op. cit.*, p. 209.

mas como o culminar de múltiplas acções de estudo e de aproximação aos problemas da cidade. Destes, o mais importante foi a organização do Colóquio de Urbanismo, em Janeiro de 1969, que contou inclusivamente com algumas personalidades internacionais neste processo de reflexão. Por um lado, este evento pretendia sensibilizar a população concelhia para as questões do urbanismo, permitindo-lhes uma voz activa na transformação da sua cidade. Para este fim, incluem-se no programa do colóquio: exposições de propostas urbanísticas desenvolvidas pelo gabinete camarário; conferências públicas com debates; sessões de esclarecimento; e, ainda, acções complementares, como um ciclo de cinema, uma exposição de artes plásticas e literatura, sob o tema da cidade. Por outro lado, visava fomentar a cooperação entre os diferentes serviços públicos e organizações ligadas ao planeamento urbano, no sentido de se estipularem princípios orientadores de desenvolvimento. Para tal, tiveram lugar diversas mesas redondas, restritas aos representantes dessas mesmas instituições e serviços públicos, de onde haveriam de resultar importantes considerações para a definição da política urbana a implementar. Todavia, estas incitativas acabaram por não contar com o envolvimento popular pretendido, pelo que os participantes foram maioritariamente membros das elites regionais ou entidades interessadas nas possibilidades de negócio que o plano suscitava.

Segundo Raul da Silva Pereira, interveniente nas sessões de esclarecimento do Colóquio, o Plano Director da Cidade do Funchal que, então, se levava a cabo correspondia a uma *fase mais adiantada de um plano-programa de 1959*¹³². Esta afirmação vem de novo atestar a posição de plano-de-gestão ao plano da década de cinquenta, desenvolvido por Faria da Costa e Carvalho Mesquita.

À semelhança do seu antecessor, o Plano Director foi explicado por José Rafael Botelho sob duas esferas, uma com maior vinculação às questões funcionais e estruturais, e outra objectivando intenções estéticas. Relativamente à abordagem funcional, e por se tratar de um plano flexível, pretendia-se: a definição de um leque de opções passíveis de execução e de uma estruturação das acções de expansão, renovação e conservação; a identificação e conseqüente incidência em zonas prioritárias, que demonstrassem capacidade de assegurar um desenvolvimento harmonioso do aglomerado nas vertentes económica, técnica e social; a adequação entre a rede de circulação e transportes com as várias funções e equipamentos urbanos, preocupação aliás análoga à que se expressa no Plano de Urbanização; e a pretensão de se reforçar as funções habitacionais, recreativas e administrativas do centro, com vista à sua revitalização e resolução higiénica e salubre.

Na esfera estética, as questões de salvaguarda do aspecto paisagístico do Funchal são de novo importantes para a equipa de Rafael Botelho. Contudo, expande-se este campo de protecção aos valores

¹³² COLÓQUIOS DE URBANISMO, 1, Funchal, 1969 – *Colóquios de Urbanismo: Palestras e conclusões das mesas redondas: actas*. Funchal : Câmara Municipal do Funchal, 1969, p. 804.

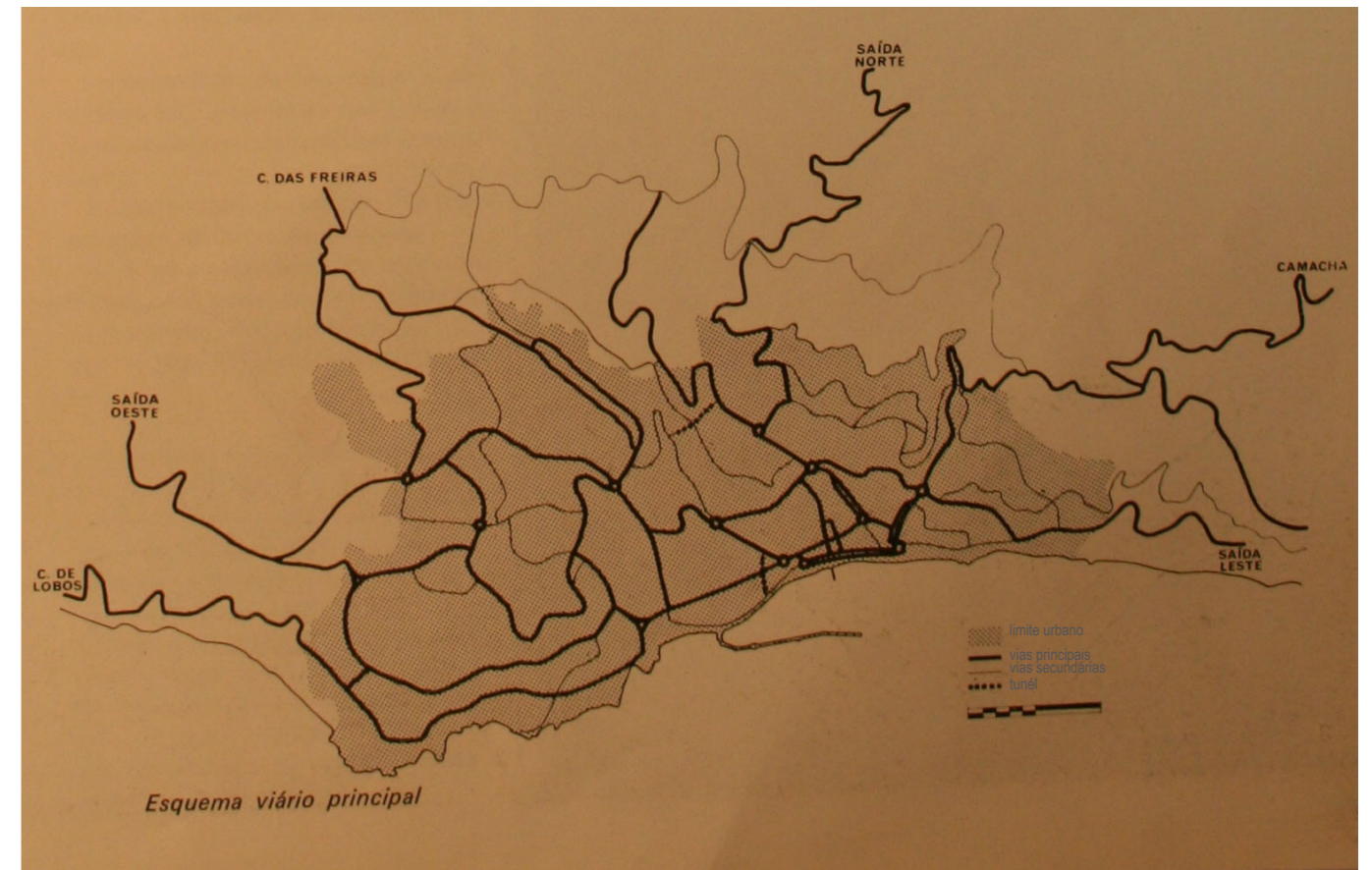


Fig. 66 – Esquema viário principal, Plano Director da Cidade do Funchal. Arq. José Rafael Botelho, 1972. (Revista Arquitectura: arquitectura, planeamento, design, artes plásticas, nº 114. (da bibliografia).



Fig. 65 — Plano Director da Cidade do Funchal. Arq. José Rafael Botelho, 1972. (Revista Arquitectura: arquitectura, planeamento, design, artes plásticas, nº 114. (da bibliografia).

naturais e imóveis concelhios. A principal meta seria a criação de *uma feição urbana de acentuado valor plástico*¹³³, fim que se esperava possível através da integração cuidada e equilibrada das áreas verdes ou edificadas; da contenção das construções livremente distribuídas ao longo do anfiteatro funchalense, evitando-se, assim, danificar o entorno natural; e da valorização dos contrastes entre áreas verdes e áreas edificadas, conseguida com a concentração das edificações.

A partir do plano-síntese (fig. 65) que acompanha a explicação de Rafael Botelho, é possível identificar algumas características conferidas a este documento. A primeira das quais diz respeito a uma das formas encontradas pelos planos-de-gestão para orientar o desenvolvimento urbano, que passava por um zonamento das áreas abrangidas nos mesmos. No caso do Funchal, pretendia-se que o estabelecimento destas zonas não fixasse uma utilização única e irredutível, mas antes, e de acordo com as potencialidades do local, formulavam-se indicações das funções mais adequadas, sensíveis à possibilidade de outros usos. Tal situação encontra-se expressa, por exemplo, na denominação “ocupação habitacional e preferencial para hotelaria” atribuída a uma das zonas, e que revela existir duas possibilidades: uma utilização sugerida e outra considerada mais apropriada. Deste modo, a definição efectiva da função seria estabelecida aquando de um desenvolvimento mais cuidado, por meio de um plano parcial.

Entre o tipo de zonas mapeadas, no Plano de Urbanização e no Plano Director, verifica-se uma maior especificidade das classificações demarcadas no plano de 1972. No caso de funções urbanas como a habitação, não se assinalam apenas as áreas com maiores potencialidades para a sua instalação, fazendo-se distinção entre áreas já consolidadas, as que haveriam de ser completadas ou renovadas, as localidades onde se deveriam criar urbanizações novas e, dentro destas últimas, as que deveriam incluir um equipamento.

Uma segunda característica relaciona-se com a definição de uma rede viária, composta por um traçado principal mais amplo de vias principais (fig. 66), complementado com vias de carácter secundário¹³⁴ que permitem um grande número de conexões e opções de trajecto. Esta rede tinha como propósito facilitar o relacionamento da cidade com o interior da ilha, assim como um escoamento mais fluido do tráfego rodoviário, razão pela qual se delimitam as saídas este e oeste, especialmente significativas pelas migrações diárias de que a capital madeirense era alvo. Pelo facto do Funchal se encontrar implantado numa área com condições topográficas muito assimétricas, e por ser atravessado por vales,

133 BOTELHO, José Rafael – O Plano Director da Cidade do Funchal. *Arquitectura: arquitectura, planeamento, design, artes plásticas*. Lisboa. 114 (1970), p. 53.

134 As vias principais e secundárias aparecem classificadas no plano-síntese em três categorias: vias existentes, vias a corrigir e vias a criar.

em alguns momentos muito profundos, a cidade acabava por estar estruturada em vários sectores sem conexão, que se procurava colocar em comunicação por meio do novo sistema viário. Quanto aos vales propriamente ditos receberiam um tratamento enquanto áreas verdes, elementos de especial relevância para a definição paisagística do Funchal.

Ainda em matéria de características, o plano-síntese mostra uma distribuição de equipamentos específicos em localizações precisas, sinal de uma adequação e resposta às necessidades concretas desses locais. Mostra também que a configuração das zonas tinha o seu perímetro delineado pelos traçados viários, ou evoluíam ao longo destes, promovendo-se o desenvolvimento das expansões ao longo de *linhas de força convergentes ao centro*¹³⁵. E, por último, permite identificar que o grande núcleo de expansão, como se percebe, localiza-se a oeste. Esta opção seria proporcionada pelo relevo menos acidentado, pela sua orientação solar, pelas facilidades de acesso e ainda pela parca construção aí existente. Já de difícil percepção gráfica são as características que diziam respeito à renovação das zonas com utilização desadequada ou degradadas e a de integração de áreas residuais favoráveis à edificação na zona urbana.

As considerações sociais e económicas, inerentes à concepção deste Plano Director, implicaram uma previsão das áreas de que se haveriam de dispor para que o crescimento esperado destas duas vertentes se pudesse instalar de forma adequada. Assim, para um crescimento demográfico estimado em 35.000 habitantes no período de vinte anos, a área a disponibilizar para a construção de habitações seria de 350 hectares, o que corresponderia a 100 habitantes por hectare. Previa-se, também, o aumento do sector secundário, para o qual se disponibilizaria uma área de 35 hectares. Igualmente de 35 hectares era a área a considerar para a instalação de equipamentos de interesse público. E, por último, para que se pudesse aumentar a capacidade hoteleira em cerca de dez mil camas, a área correspondente seria de 50 hectares, acção inserida no objectivo de *promoção global do turismo à escala do arquipélago*¹³⁶.

A explicação de José Rafael Botelho do Plano Director de 1972, além das áreas necessárias, dá conta das principais problemáticas a atender, e que seriam a habitação, equipamentos complementares, turismo e ainda a de conservação, protecção e valorização do património urbano.

Em matéria de habitação o autor afirmava que o *grau de equipamento, salubridade e conforto das habitações existentes é bastante baixo*¹³⁷. Esta situação era sobretudo visível nas construções em áreas dos arredores do centro urbano, verificando-se também núcleos de grande degradação e lotação em áreas centrais. Era uma questão de difícil resolução sobretudo pelos elevados encargos para a

135 BOTELHO, José Rafael, *op. cit.*, p. 54.

136 *Ibidem*, p. 60.

137 *Ibidem*, p. 59.



Fig. 67 – Turismo, áreas a preservar e áreas a renovar. Plano Director da Cidade do Funchal. Arq. José Rafael Botelho, 1972. (Revista Arquitectura: arquitectura, planeamento, design, artes plásticas, nº 114. (da bibliografia).

obtenção dos terrenos, mas também porque a construção em si no arquipélago era mais dispendiosa, decorrente do agravamento do preço dos materiais pela sua importação. Outro entrave seria a grande capacidade financeira que as entidades públicas e privadas deveriam ter, para que se construíssem entre os seiscentos e oitocentos fogos anuais¹³⁸, aos quais se acrescia a construção de um equipamento complementar.

Os equipamentos complementares a que se fez menção seriam as estruturas de ensino, por se sentir à altura um défice de 215 salas de aulas. Grande parte das estruturas de ensino primário funcionavam em edifícios alugados, sem qualquer aptidão para a actividade lectiva, com a agravante do aumento da escolaridade obrigatória em dois anos decorrente de uma reforma educativa recente. Como solução, pretendia-se construir novas escolas, com mais salas e espaço de recreio e com maior cobertura das áreas de influência e zonas de expansão urbana.

A posição apontada por Rafael Botelho em relação às questões patrimoniais não é no sentido de um tratamento dos valores imobiliários funchalenses enquanto museu, mas antes, e como dizia, *assegurar a continuidade de um património que devemos utilizar, organizar e transmitir às gerações futuras*¹³⁹. Através de estudos elaborados para este plano, são identificadas três zonas que importava preservar, conservar e valorizar, sendo essas as que se consideraram ser *áreas urbanas de qualidade, áreas urbanas de acompanhamento*¹⁴⁰, e as “Quintas Madeirenses”, tal como já defendido anteriormente por Faria da Costa e Carvalho Mesquita.

Quanto às ponderações com vista ao desenvolvimento do turismo, e em plena época do fomento do “turismo de massas”, o plano referia-se à necessidade de aumentar o número de camas, tendo-se previsto áreas para o seu desenvolvimento (fig. 67), mas segundo a Delegação de Turismo da Madeira, este aumento ficaria dependente da *orientação quanto aos investimentos, urbanização, política de solos e transportes*¹⁴¹.

As áreas associadas à prática turística compreendiam a referida área de “ocupação habitacional preferencialmente para hotelaria”; uma outra zona preferencial para instalações hoteleiras; toda a faixa da frente de mar desde a Praia Formosa às imediações do Reid’s Palace Hotel; a construção de praias artificiais ao longo da costa; e a demarcação de “zonas preferenciais para instalação de portos de recreio”.

Com excepção da previsão de localização de uma linha de frente de mar, praia artificial e porto de recreio, a nascente da Fortaleza de São Tiago, as principais áreas passíveis de exploração turística

138 A construção de seiscentos a oitocentos fogos anuais seria o número de habitações a criar para responder às necessidades previstas.

139 Cfr. BOTELHO, José Rafael, *op. cit.*, p. 60.

140 Áreas contempladas no mapeamento das zonas do plano-síntese.

141 Cfr. BOTELHO, José Rafael, *op. cit.*

localizavam-se para poente do Hotel Reid's. Estendiam-se ao longo da Estrada Monumental até à Praia Formosa, fazendo uso das condições do local e da sua, ainda, pouca construção, entendida como a zona com *melhores condições para um desenvolvimento turístico prioritário ordenado*¹⁴². Embora houvesse este privilegiar da vertente a oeste da cidade para instalação das unidades hoteleiras, o plano previa a possibilidade de tomarem qualquer outra localização, desde que as mesmas estivessem devidamente integradas.

Em matéria de hotéis existentes, assinalados no plano-síntese, verifica-se uma concentração junto à foz do Ribeiro Seco e, tal como no Plano de Urbanização, não se encontra ainda instalado nenhum hotel para oeste do Reid's, como se verificará daqui em diante. A opção de implantação destes hotéis fora do núcleo consolidado atribuía-lhes autonomia, garantindo-se, no entanto, uma rápida ligação ao mesmo pela sua instalação junto de importantes eixos viários. Os hotéis que, em 1959, se encontravam junto ao Parque da Cidade e na Avenida Arriaga não estão presentes no Plano de 1972, facto que se deve a uma procura de maiores extensões territoriais para a implantação de unidades hoteleiras de maior capacidade e de estruturas complementares de ocupação dos tempos livres, como os campos de jogos e piscinas, que a consolidação do centro urbano não poderia garantir.

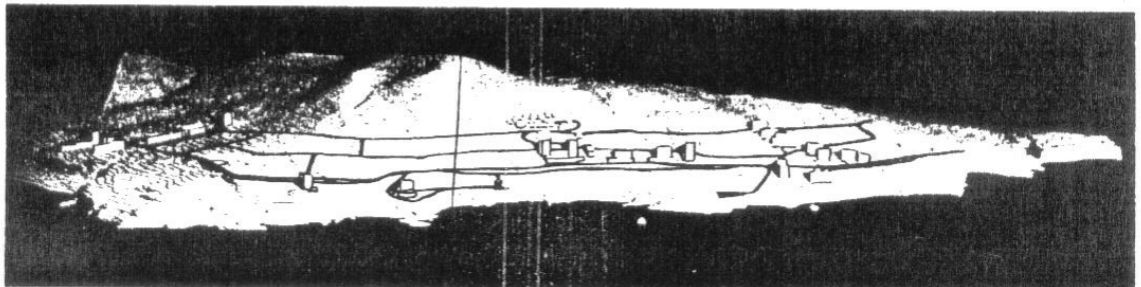
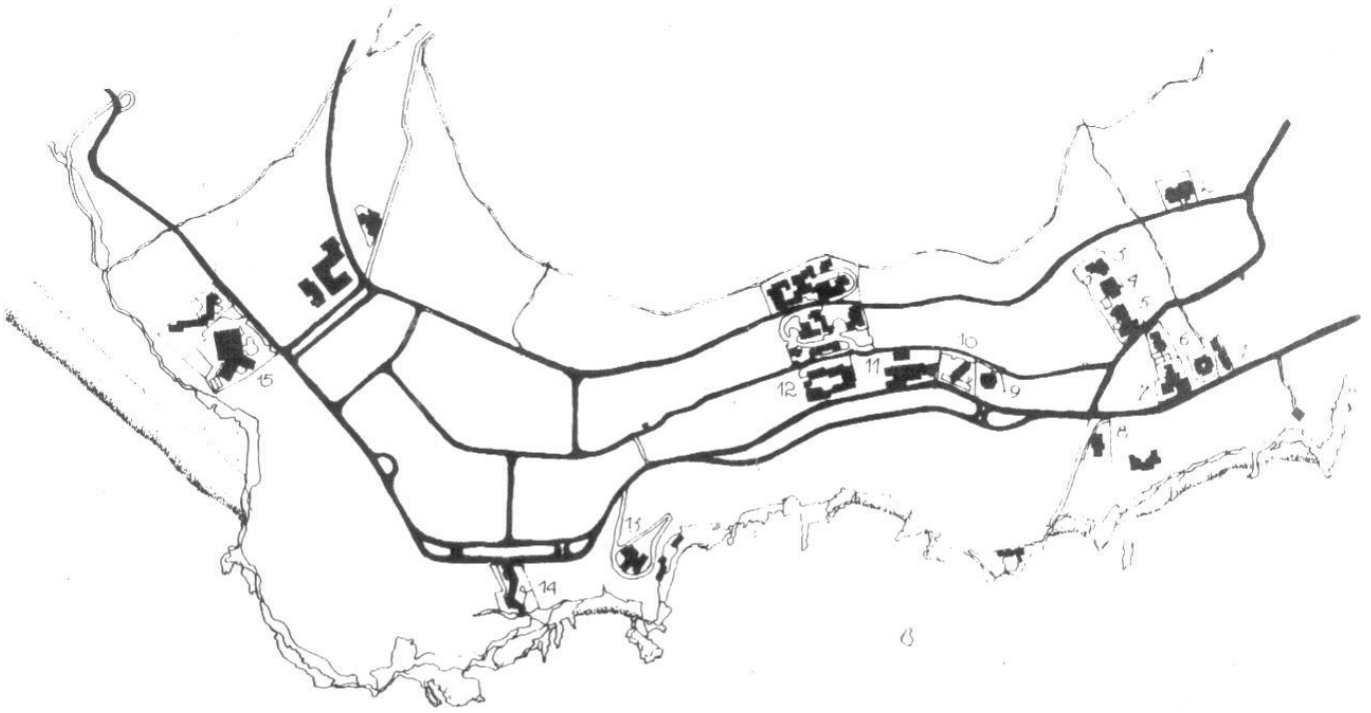
Além da utilização da frente de mar entre a piscina do Lido e a Praia Formosa, também o Montado do Barreiro¹⁴³, que embora se localizasse já fora da extensão do plano, por pertencer ao concelho, é indicado como um importante pulmão a ser potenciado com funções recreativas.

Com as dificuldades sentidas na obtenção de rendimentos avultados a partir da agricultura e a impossibilidade de instalação de grandes indústrias, o arquipélago da Madeira encontrou no Turismo o seu principal motor de desenvolvimento económico. Esta foi uma posição ponderada no planeamento da cidade do Funchal, tanto no Plano de Urbanização como no Plano Director, algo que não foi tão frequente em planos anteriores.

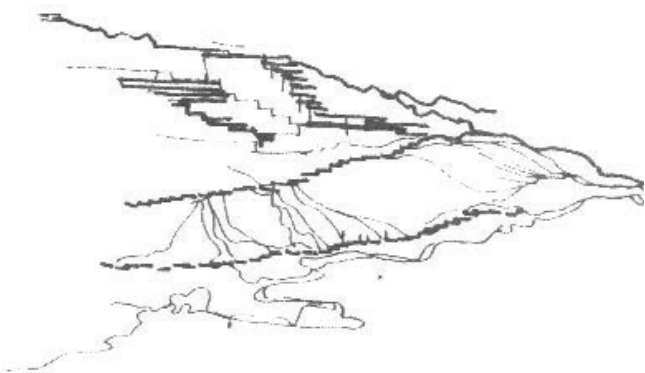
É no Plano de Urbanização de 1959 que, pela primeira vez, se define uma área para o desenvolvimento de empreendimentos turísticos, entre as problemáticas funcionais a atender. Mas a abordagem ao Turismo não se faz apenas na delimitação de áreas. Por ser ainda o único ponto de chegada, toda a panorâmica funchalense será objecto de consideração patrimonialista. Estas intenções foram continuadas pelo Plano Director da Cidade do Funchal, que tomou o trabalho de Faria da Costa e Carvalho Mesquita como referência. Verifica-se, contudo, que a equipa de Rafael Botelho é mais específica na definição das áreas funcionais da cidade. Nomeadamente em matéria de espaços para a edificação de empreendimentos de

142 COLÓQUIOS DE URBANISMO, *op. cit.*, p. 805.

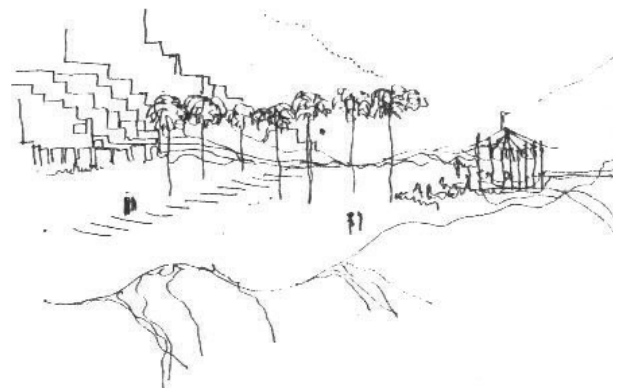
143 Que tem hoje a denominação de Parque Ecológico do Funchal.



68.



69.



70.

Fig. 68 – Mapa de situação anterior à proposta do Plano Parcial da Frente de Mar a Sul do Pico da Cruz. Arq. Raul Chorão Ramalho, 1985. (Espólio do Arq. Raul Chorão Ramalho, Biblioteca do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana).

Fig. 69 – Esquisso do percurso pedonal à beira-mar. Plano Parcial da Frente de Mar a Sul do Pico da Cruz. Arq. Raul Chorão Ramalho, 1985. (Espólio do Arq. Raul Chorão Ramalho, Biblioteca do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana).

Fig. 70 – Esquisso da alameda junto à costa. Plano Parcial da Frente de Mar a Sul do Pico da Cruz. Arq. Raul Chorão Ramalho, 1985. (Espólio do Arq. Raul Chorão Ramalho, Biblioteca do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana).

interesse turístico, não são considerados apenas espaços para unidades de alojamento, mas também para praias artificiais e portos de recreio.

2.1.6. O Plano Parcial da Frente de Mar

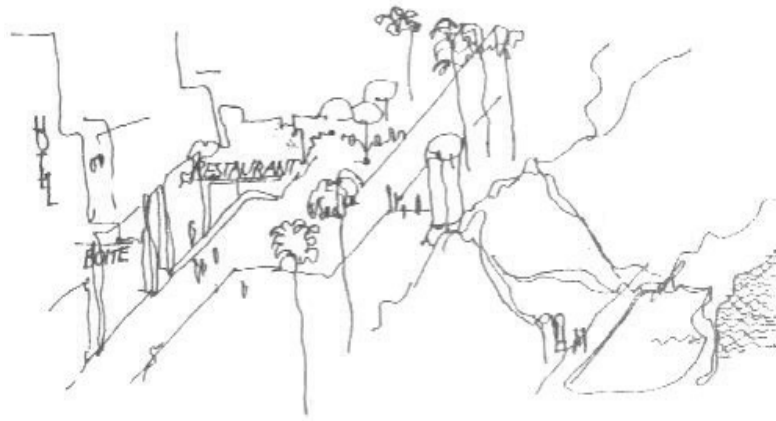
Em 1985 é elaborado o “Plano Parcial da Frente de Mar a Sul do Pico da Cruz”, que, de acordo com Emanuel Gaspar de Freitas¹⁴⁴, tem como autor o Arq. Raul Chorão Ramalho. Este projecto tomou forma num momento posterior às primeiras colonizações hoteleiras desta vertente oeste do Funchal, mas antecede o grande volume de construção que se seguirá. Num mapa de situação apresentado pelo arquitecto (fig. 68), é evidente a débil continuidade que se estabelece entre os hotéis aí construídos¹⁴⁵, embora se verifique a formulação de alguns núcleos mais contíguos, colocados em relação pelo sistema viário. Este plano estruturava-se com base em três zonas distintas, que se queriam interligadas e complementares: a primeira correspondia à orla marítima; a segunda localizando-se a sul da Estrada Monumental; e a terceira a norte dessa mesma via.

A ideia inerente à exploração recreativa da orla marítima era a de uma área que possibilitasse o *contacto com o mar, não só para os turistas, em locais semiprivatizados ou consignados a hotéis e clubes, como também para a população madeirense*¹⁴⁶, que não dispunha de outros locais, qualificados, que permitissem este usufruto costeiro. A extensão compreendia toda a faixa entre o Hotel Reid’s e a Praia Formosa e trataria duas áreas distintas: a “borda de água” e uma faixa de acompanhamento mais interior. Para a borda de água definiu-se um percurso pedonal, de largura não inferior a 1,5m, ao longo de toda a frente de mar (fig. 69). Este percurso, que procura tirar partido da conformação das falésias e valorizar o seu carácter plástico, admitia ramificações a partir das quais se acederia a praias e locais de pesca. Os esquiços que ilustram a proposta de Chorão Ramalho são também representativos das opções volumétricas que o arquitecto considerou mais adequadas para estas áreas de grande peso paisagístico, dando preferência a um perfil escalonado, que possibilitaria uma melhor adaptação às condições do terreno, confundindo-se com as inclinações das vertentes, em lugar de lhes sobrepor de forma rígida. Por seu turno, a faixa interior seria uma área predominantemente ajardinada (fig. 70), de circulação pedonal, orientada por uma alameda de declives pouco significativos. A largura variava entre

144 FREITAS, Emanuel Gaspar de – *A obra de Raúl Chorão Ramalho no arquipélago da Madeira*. Casal de Cambra : Caleidoscópio, 2010, p. 102.

145 Na zona que havia sido prevista no Plano Director da Cidade do Funchal para instalação de empreendimentos turísticos, o plano de 1985 dá conta da existência de quinze unidades hoteleiras, perfazendo um total de 3571 camas. Os hotéis então existentes eram o Vila Ramos (hoje Savoy Gardens), Estrelícia, Girassol, Raga, Alto Lido e Madeira Palácio; e os Apart-hotéis Navio Azul, Mimosa, Buganvília, Casa Branca, Gorgulho, Florassol, Lido-Sol, do Mar e Duas Torres.

146 RAMALHO, Raul Chorão – *Plano Parcial : Frente de mar a sul do Pico da Cruz*. 1985. 21 p. Acessível na Biblioteca do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana, Sacavém, Portugal, p. 9.



71.

Fig. 71 – Esquisso da alameda junto à costa com equipamento e acesso ao mar. Plano Parcial da Frente de Mar a Sul do Pico da Cruz. Arq. Raul Chorão Ramalho, 1985. (Espólio do Arq. Raul Chorão Ramalho, Biblioteca do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana).

os seis e os oito metros, e beneficiaria também os hotéis instalados marginalmente, disponibilizando-lhes acessos. Contudo, e por fazer a transição entre a área construída dos hotéis e a beira-mar, não deveria ser um espaço exclusivamente ajardinado. Seria animado com *equipamento[s] recreativo[s] de diversa ordem: restaurantes, pequenos bares, lojas de pequeno comércio turístico, quiosques, uma ou outra esplanada que se enquadre num recanto abrigado*¹⁴⁷, podendo pontualmente tomar a configuração de um pequeno parque (fig. 71). Foi prevista, também, a possibilidade, desde que aprovado pelo Domínio Público Marítimo, de se construírem passagens sob a alameda ou elevadores de acesso à beira-mar. Por se tratarem de estruturas cuja responsabilidade de construção ficaria a cargo de entidades privadas, e pela mesma intenção de garantir aos residentes um acesso mais directo ao ambiente marítimo, sugeria-se que pudessem ser utilizadas pela população local, mediante o pagamento de uma tarifa.

Chorão Ramalho atenta, ainda, para a importância prática e estética da colocação de arborização, que deveria ser *abundante, luxuriante*¹⁴⁸, e que poderia estar disposta de forma mais dispersa ou mais agrupada. Os seus conhecimentos de botânica e das condições do local traduziram-se em sugestões de espécies concretas, recomendáveis e a evitar. Como afirma, em situação de proximidade da costa as escolhas haveriam de considerar a tolerância à salinidade, pelo que são referenciadas árvores como o barbusano, o loureiro, o til e a figueira, que dizia muito comuns nas quintas costeiras madeirenses. O arquitecto inclui ainda as palmeiras nesta lista, desde que utilizadas de forma comedida, pelas características muito particulares e marcantes na paisagem que possuem¹⁴⁹.

A segunda zona, como se disse, a sul da Estrada Monumental, receberia sobretudo edifícios do ramo hoteleiro. Para a correcta estruturação da mesma, assim como de toda esta área da cidade, na voz de Chorão Ramalho *a hierarquização das vias é indispensável, definindo as ruas de circulação intensa, as ruas de serviço ou de distribuição e os percursos pedonais*¹⁵⁰. A intensificação crescente do tráfego na Estrada Monumental requeria uma solução de descongestionamento, que passou pela sua duplicação em duas vias de sentido único, uma delas, a existente e, a outra, a construir para sul. Esta replicação da via seria construída nem paralelamente, nem à mesma cota, mas sim com um afastamento e diferença altimétrica adequadas ao terreno. O espaço intermédio seria tratado enquanto área verde e, em locais de grande desnível, instalar-se-iam equipamentos comerciais e de serviços ou de índole cultural e recreativa.

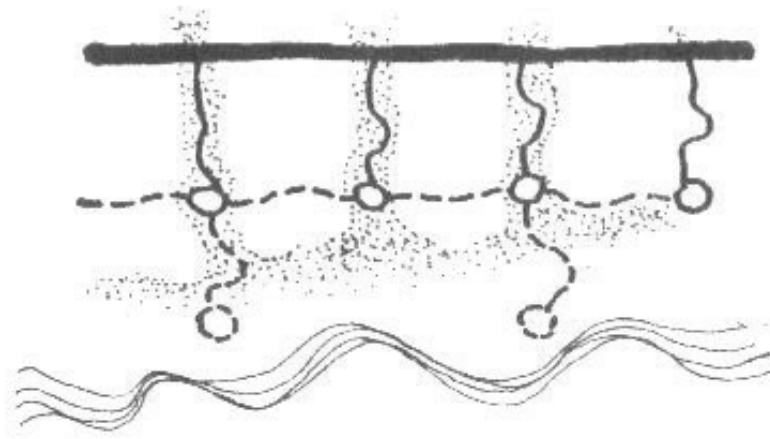
Ramalho considera ainda uma quarta categoria de vias: as ruas mistas. Construir-se-iam em zonas de comércio ou habitação, dando prioridade ao peão e restringindo o automóvel a uma circulação local,

147 *Ibidem*, p. 11.

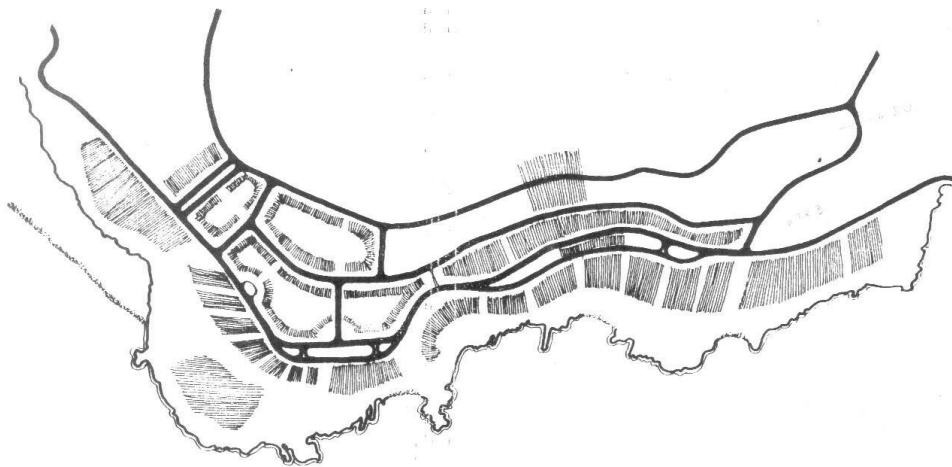
148 *Ibidem*.

149 *Ibidem*, p. 15.

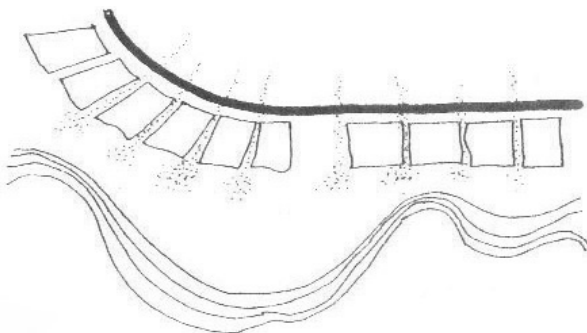
150 *Ibidem*, p. 12.



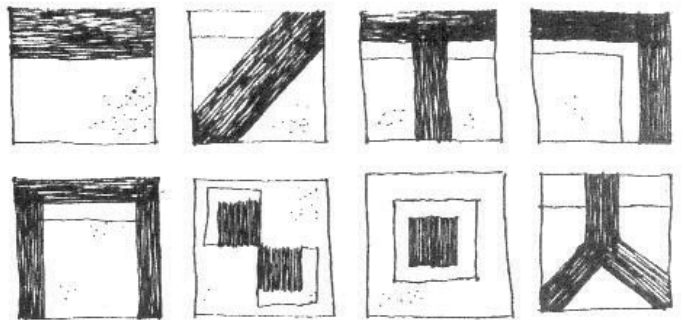
72.



73.



74.



75.

Fig. 72 – Esquema exemplificativo da configuração das ruas pedonais e áreas verdes que confinam as quadras. Plano Parcial da Frente de Mar a Sul do Pico da Cruz. Arq. Raul Chorão Ramalho, 1985. (Espólio do Arq. Raul Chorão Ramalho, Biblioteca do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana).

Fig. 73 – Esquema exemplificativo da configuração das quadras para empreendimentos hoteleiros, e habitação. Plano Parcial da Frente de Mar a Sul do Pico da Cruz. Arq. Raul Chorão Ramalho, 1985. (Espólio do Arq. Raul Chorão Ramalho, Biblioteca do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana).

Fig. 74 – Esquema exemplificativo da relação entre as quadras e os espaços verdes que as delimitariam. Plano Parcial da Frente de Mar a Sul do Pico da Cruz. Arq. Raul Chorão Ramalho, 1985. (Espólio do Arq. Raul Chorão Ramalho, Biblioteca do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana).

Fig. 75 – Esquema exemplificativo das formas possíveis de se construir nas quadras. Plano Parcial da Frente de Mar a Sul do Pico da Cruz. Arq. Raul Chorão Ramalho, 1985. (Espólio do Arq. Raul Chorão Ramalho, Biblioteca do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana).

condicionada a situações de emergência ou abastecimento. Estas vias, com uma largura entre os 3,5m e os 4m, teriam traçados pouco rectilíneos, para que, com a imposição de dificuldades de progressão ao automóvel, se enfatizasse a circulação pedonal (fig. 72). A sul da Estrada Monumental também seriam empregues as ruas mistas, que funcionariam como estacionamento e acesso rodado aos edifícios que aí tomariam lugar, sem se perder a valorização do transeunte.

A estruturação desta segunda zona estaria dependente do estabelecimento de uma *série de unidades edificáveis (quadras)*¹⁵¹, a construir de forma independente ao longo do tempo. A unidade e demarcação far-se-ia a partir de uma *malha de espaços públicos arborizados que irão garantir acessos, passagens e enfiamentos de vistas sobre o mar*¹⁵² (fig. 73). Para estas franjas arborizadas, Chorão Ramalho faz também considerações em relação às árvores que não deveriam produzir resíduos incomodativos para as pessoas e carros. Por isso, foram desaconselhadas árvores como o plátano e as escolhas recaíam em espécies como a “chuva-de-ouro”, o lódão e o choupo negro, para locais de pouca desenvoltura da copa, e, para áreas verdes, estendeu-se o lote ao jacarandá, sumaúma e freixo.

Não se definiam imposições formais ou volumétricas à inscrição das edificações nas quadras (fig. 74 e 75), mas haveriam de contemplar áreas livres ajardinadas, de uso privativo, e as construções marginais à Estrada Monumental teriam obrigatoriamente de contribuir para o estabelecimento de uma frente contínua no rés-do-chão, nem que pela construção de um muro gradeado, *como tantos belos muros funchalenses*¹⁵³. A sul, poderiam instalar-se os já mencionados equipamentos recreativos da faixa interior, em um ou dois pisos.

Além dos equipamentos na orla marítima, outras estruturas de natureza recreativa, como áreas desportivas cobertas, percursos de manutenção, parque infantil, restaurantes e bares, deveriam tomar lugar, complementando a disponibilização de alojamento. Porém, apenas se menciona a necessidade de se reservar espaços para esse efeito, sem contemplar localizações específicas.

Por último, a terceira zona, localizada para norte da Estrada Monumental, destinava-se à função habitacional e a equipamentos seus complementares, para onde se previa uma população residente na ordem dos vinte mil habitantes. Os equipamentos a edificar seriam creches, jardins infantis, escolas, um equipamento desportivo e campos de jogos. A estruturação em quadras também se aplicava, delimitadas por uma malha de eixos viários, com a particularidade de que se construiria todo o perímetro destes quarteirões de uma forma contínua, implantando-se os equipamentos no seu interior.

O Plano Parcial da Frente de Mar, na sua essência, procurava integrar os empreendimentos

¹⁵¹ *Ibidem*, p. 13.

¹⁵² *Ibidem*.

¹⁵³ *Ibidem*.

turísticos, construídos e a construir, numa estrutura conjunta. Acabou por não ser totalmente empregue, tendo-se, ainda assim, tomado alguns dos seus princípios estruturadores, que resultaram em espaços de representatividade desta localidade. Todavia, mais do que uma relação de conjunto entre as várias unidades hoteleiras, a imagem que subsiste é a de individualidade e até encerramento, que é uma das principais características dos hotéis construídos a partir da década de 1960.

Esta posição individualista foi apenas contrariada com a construção do Complexo do Casino Park Hotel¹⁵⁴. Num jardim que permite o atravessamento pedonal em continuidade com o espaço público, integram-se de uma forma conjunta três programas de natureza turística distintas. São programas que complementam, não só a oferta de alojamento da unidade hoteleira instalada a poente, como também toda a actividade turística do arquipélago. O desenho destes elementos resulta de uma intensa coordenação das questões programáticas e formais com as condições próprias do local, resultando no grande projecto de natureza turística do arquipélago da Madeira.

154 Nos dias de hoje com a denominação de Pestana Casino Park.

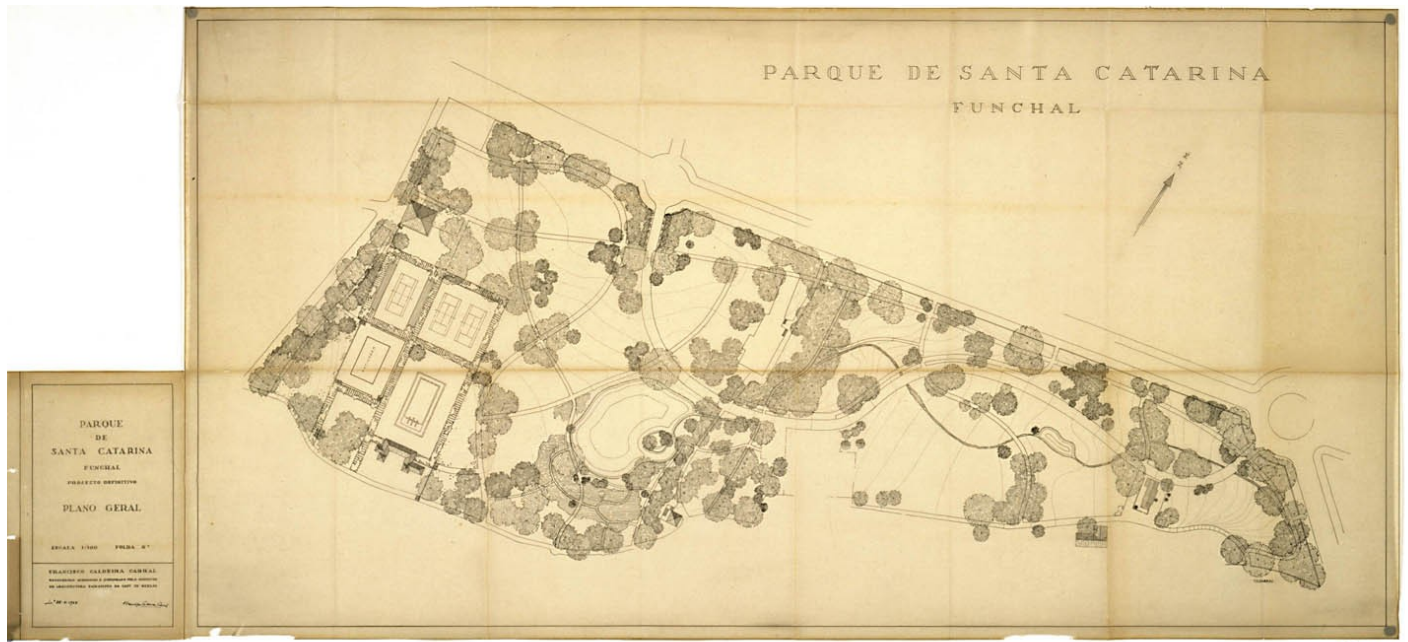
2.2. Espaços e Equipamentos Urbanos

Excluindo o Plano Geral de Melhoramentos, nas demais planificações a prática turística não foi tomada como principal motivador da nova organização. Perante o conceito ainda novo de Turismo, as intenções de desenho produzidas para o Funchal, durante o século XX, foram integrando pontualmente a actividade turística, como que experimentando uma posição e modo de implantação na futura cidade. Momentos houve em que as suas consequências territoriais estiveram expressas de uma forma clara no planeamento da cidade: os locais de maior interesse recebem ligações mais directas; criam-se espaços de recepção e recreio, adornados com vegetação e peças artísticas; são delineadas estratégias de salvaguarda e pontos de observação paisagística; e estabelecem-se áreas específicas para o desenvolvimento de empreendimentos, em localizações privilegiadas.

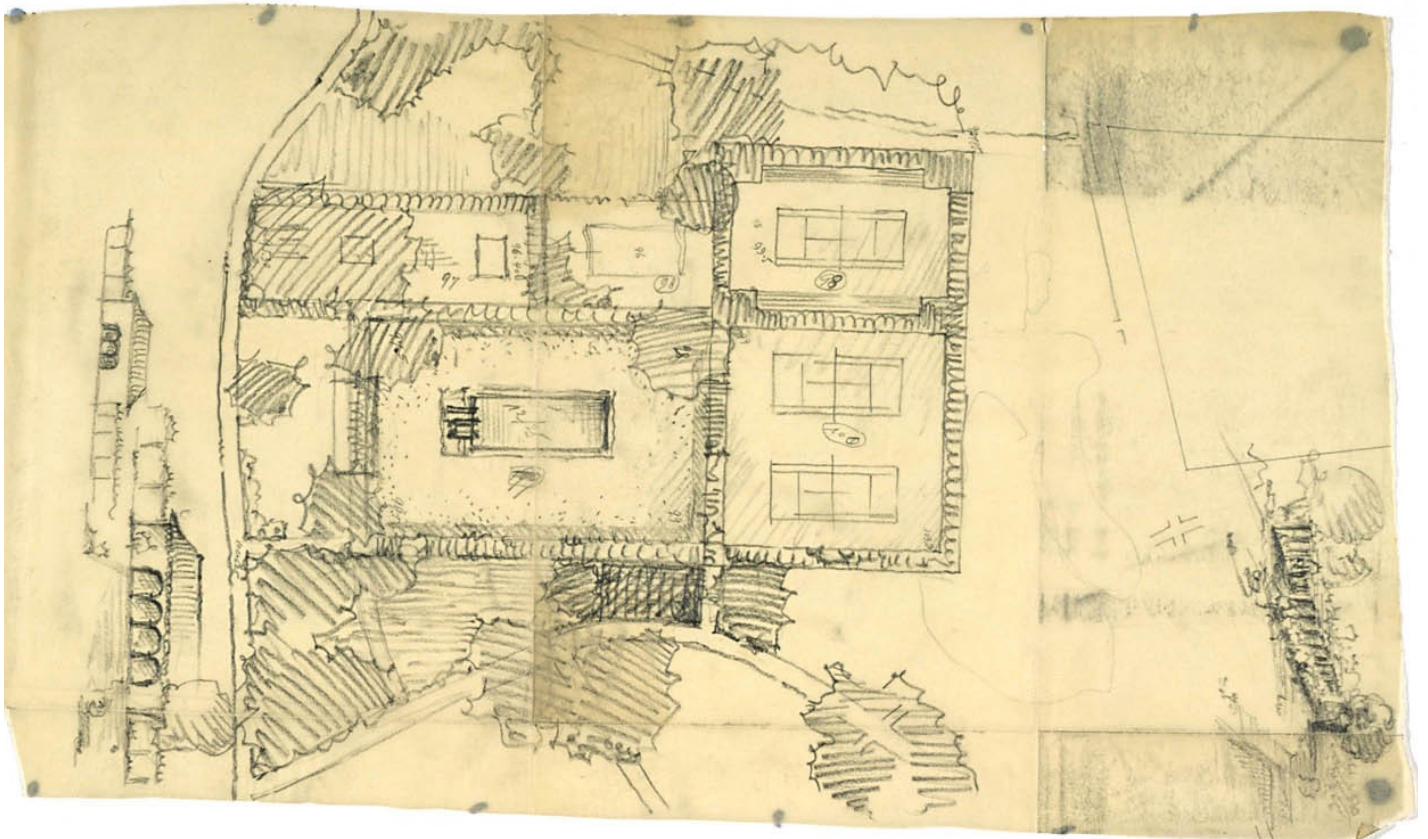
Todavia, poucos foram os casos em que se prevêem os equipamentos turísticos no planeamento geral da cidade. Na sua maioria, resultaram de acções individualizadas, brotando de áreas parcamente construídas, dominadas visualmente por culturas agrícolas. Mesmo a nível das actividades disponibilizadas aos turistas, estiveram quase sempre vinculadas aos hotéis, complementando a oferta de alojamento. Noutras povoações portuguesas, e em intervalos temporais próximos, verificou-se que o mote gerador do desenvolvimento urbano gravita em torno da disponibilização de estruturas múltiplas e variadas de natureza ociosa. Foi o caso do já mencionado projecto para o Estoril, de 1914; o de São Martinho do Porto, em 1920¹⁵⁵; os melhoramentos para Moledo do Minho, em 1929; o emblemático projecto de Cassiano Branco para a Costa da Caparica, de 1930; o estudo para a Praia de Monte Gordo, de 1941; e os planos de urbanização para a Praia da Rocha e Vieira de Leiria datados, respectivamente, de 1935 e 1945. Nestes projectos, edifícios como casinos, hotéis, jardins, balneários e áreas desportivas tomam, geralmente, posições próximas da praia de banhos, distribuídos ao longo de uma avenida marginal, assumindo-se como elementos focais ou delimitadores dos principais eixos e espaços das novas estruturações urbanas.

No Funchal, a Avenida Marginal não se assumiu como elemento aglutinador de equipamentos de natureza ociosa, que tendencialmente se afastaram do centro urbano para dar preferência às áreas de expansão para oeste. Os grandes projectos de urbanizações turísticas, proporcionando não só alojamento como ofertas complementares de entretenimento e resolvendo grandes parcelas territoriais, tomaram outras localizações da costa sul da Ilha. O Parque da Cidade foi o único empreendimento em que para uma área próxima ao centro urbano foram planeadas múltiplas estruturas turísticas, inseridas numa estratégia conjunta, mas que não chega a alcançar a grandiosidade esboçada.

¹⁵⁵ Plano Geral de Desenvolvimento Industrial e de Turismo de São Martinho do Porto da autoria de Fernando Perfeito Magalhães. Referência: LOBO, Susana – A colonização da linha de costa: da marginal ao «resort». *J.A: Jornal Arquitectos*. [s.l.]. (2007) 18-25, p. 19.



76.



77.

Fig. 76 – Anteprojecto do Parque de Santa Catarina. Arq. paisagista Francisco Caldeira Cabral, 1941. (<http://www.biblartepac.gulbenkian.pt/>).

Fig. 77 – Anteprojecto do Parque da Cidade: zona desportiva. Arq. paisagista Francisco Caldeira Cabral, 1941. (<http://www.biblartepac.gulbenkian.pt/>).

2.2.1. O Parque da cidade

Das deliberações da comissão administrativa da Câmara do Funchal resultou o reconhecimento, em 1938, da preponderância dos jardins para o embelezamento urbano. Esta posição, em conjunto com a necessária cedência de parte do Jardim de São Francisco para a construção da Avenida Dr. Manuel Arriaga, culminaram na ideia de construção de *um grande centro de repouso e diversões, destinado totalmente à frequência do grande público*¹⁵⁶, espaço ainda inexistente na cidade. A escolha do local recaiu sobre uma área geográfica de privilegiada relação paisagística, na charneira entre as principais unidades hoteleiras da época e o centro urbano, onde a câmara funchalense detinha já uma parte significativa dos lotes, aos quais se juntariam mais algumas propriedades privadas, a expropriar, ampliando a extensão do empreendimento.

Em localização vizinha, a DTM ficara encarregue, pelo Decreto-lei que a instituiu, a promover a construção de um *centro de atracções, conforto e recreio para turistas*¹⁵⁷, razão pela qual foram confiadas as três Quintas do Estado – Vigia, Pavão e Bianchi¹⁵⁸ – a esta entidade. Também em 1938, o Ministro do Interior autoriza a encomenda do projecto de obras a um arquitecto, que à altura residisse na Madeira, de acordo com o programa que a Delegação considerasse mais oportuno. Contudo, este estudo acabou por ser suspenso por consequência da guerra.

A proximidade e a natureza similar dos programas da autarquia funchalense e da Delegação de Turismo não se traduziram numa parceria entre as duas instituições, que idealizaram os seus espaços de forma individualizada, sem procurar definir um projecto conjunto de maior amplitude. Apesar desta descoordenação, os arquitectos responsáveis pelo desenho de ambos os parques procuraram encontrar soluções que unificassem os dois núcleos, definindo um espaço público único, ou criando ligações entre ambos.

Francisco Caldeira Cabral foi o primeiro arquitecto a quem a Câmara Municipal do Funchal encomendou o desenho do parque popular. O paisagista submeteu o seu anteprojecto à apreciação logo em 1941, mesmo ano da sua deslocação à Madeira para recolha de informações (fig. 76 e 77). Na proposta de Caldeira Cabral não há distinção entre o parque de turismo e o parque popular, que foram desenhados como um só. Nas palavras do autor, a sua intenção principal seria a de transmitir a imagem de um *grande maciço de árvores de folha persistente a coroar toda a falésia e a emoldurar, sobrepujando-os [sic.] os*

156 SILVA, Luís Cristino – Parecer do Anteprojecto do parque da cidade do Funchal. 1945. 8 p. Acessível na Biblioteca de Arte, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, Portugal, p. 2.

157 *Ibidem*.

158 As Quintas Pavão, Bianchi e Vigia, passaram a património do Estado na sequência da indemnização por parte da monarquia portuguesa à Sociedade de Sanatórios da Madeira, pela rescisão do contracto de exploração da rede de sanatórios a erigir no Funchal. Tendo a companhia alemã adquirido estes e outros lotes para esse fim, a compra dos mesmos serviu para reembolsar os infrutíferos investimentos já realizados.

*edifícios da Capela e do Casino*¹⁵⁹. A partir de uma série de eixos de traçado orgânico estrutura-se a circulação através do parque. De entre estes, o de maior preponderância, pela sua largura e extensão, garante a ligação entre a rotunda do Infante e a rotunda central da Avenida de Oeste. Esta configuração leva a crer ser um acesso rodado de serviço a equipamentos integrados no jardim, como o Casino. Os restantes trajectos estruturam o deambular de modo perimetral e transversal, colocando em contacto vários núcleos distintos, como a zona desportiva, o lago, a capela de Santa Catarina, e o Casino. Com este desenho o arquitecto parece ter como intenção construir o menos possível, abrindo espaço para que o jardim se possa desenvolver de uma forma mais contínua, sem grandes segmentações, e sem assumir a sua intervenção de uma forma rígida, procurando antes a sua “naturalização” por meio da organicidade dos traçados.

Em termos de vegetação, os elementos arbóreos de grande porte permitiriam a manutenção da humidade necessária ao desenvolvimento de pequenas espécies próprias da ilha. No lago, cultivar-se-iam plantas aquáticas e tropicais, principal razão da sua construção, que noutros contextos europeus só poderiam crescer em estufas, como atenta Caldeira Cabral. Neste sentido, e à semelhança de algumas antigas Quintas, este parque funcionaria também como um jardim botânico, por permitir a observação e o cultivo de plantas importadas e endémicas. Outro elemento que garantia a presença da água ao longo dos jardins era um pequeno riacho, cujo desenho segue a mesma lógica organicista dos eixos de circulação, como se de um elemento pré-existente se tratasse, e que desaguaria na ribeira de São João.

Esta foi mais uma intervenção pouco pacífica. Por um lado, pelas necessárias expropriações que impediam a progressão da obra. Por outro, pela oposição de Duarte Pacheco à proposta de Caldeira Cabral, o que acabou por ditar que um novo projecto fosse encomendado ao urbanista Moreira da Silva, em 1943. Na sequência da deslocação deste arquitecto ao Funchal, enviado pelo Ministério das Obras Públicas com o propósito de formular um parecer quanto à intervenção no parque da cidade, a DTM convidou-o a estudar o ambicionado parque de turismo, numa perspectiva de criação de estruturas que permitissem o desenvolvimento futuro do turismo madeirense. Por seu turno, e de forma independente, a Câmara local convidou-o também a elaborar o projecto do parque camarário.

A falta de entendimento entre a autarquia e o órgão regional de turismo na definição de um programa unitário foi determinante para a definição da solução apresentada por Moreira da Silva, que se organizava em função de dois núcleos, de ligações muito ténues, assumidos pelo autor como elementos distintos. Esta segunda proposta do parque da cidade, cujo ante-projecto recebeu parecer favorável por parte do Ministério das Obras Públicas em 1945, não reuniu o consenso da câmara funchalense, por não

159 Cfr. FUNDAÇÃO CALOUSTE GULBENKIAN, org – *Do estádio Nacional ao Jardim Gulbenkian*. Lisboa : Fundação Calouste Gulbenkian, 2003, p. 210.



78.



79.

Fig. 78 – Anteprojecto do Parque da Cidade. Arq. Moreira da Silva, 1944. (Imagem retirada do Estudo de Remodelação da Zona Marginal do Funchal. Arq. urbanista João Guilherme Faria da Costa, 1945. Espólio do Arq. João Guilherme Faria da Costa, Biblioteca do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana).

Fig. 79 – Anteprojecto do Parque da Cidade do Funchal. Arq. Miguel Jacobetty, 1949. (Delegação de Turismo da Madeira, Arquivo Regional da Madeira).

aproveitar todo o terreno e por adoptar uma composição desequilibrada, parecendo resultar de uma colagem de elementos, mais do que de uma ideia de conjunto claramente estruturada (fig. 78).

O núcleo poente – o parque de turismo – abrangia as Quintas do Estado e a de Nossa senhora das Angústias, concentrando várias edificações, e encontrava-se segmentado por múltiplos percursos, sem uma sequência perfeitamente inteligível entre eles. As estruturas que aí se viriam a instalar seriam: três campos de ténis e uma pista de patinagem, apoiados por um pequeno balneário; um novo casino, próximo da Quinta das Angústias; um amplo parque de estacionamento, com acesso a partir da Avenida do Infante; a sul do casino, uma esplanada destinada à organização de festas e outros eventos ao ar livre; e o antigo edifício da quinta Vigia, que anteriormente abrigava os jogos de fortuna e azar, por se considerar não reunir condições para prosseguir com esta prática, seria adaptado a centro cultural. Estes equipamentos seriam enquadrados por jardins, com fontes, cascatas e jogos de água, dominando a ampla alameda arborizada, normal à linha de costa, rematada por uma fonte de grandes dimensões. A Quinta das Angústias, elemento barreira entre os dois parques, pelas suas características marcadamente madeirenses, deveria ser quase integralmente conservada, assumindo-se como um *museu de ar livre, com os seus recintos de atracção e sombra*¹⁶⁰. Este seria um núcleo mais reservado, afirmando o arquitecto que para um correcto funcionamento todo o seu perímetro deveria ser vedado, isolando-o do parque popular, esse sim de utilização mais livre, e aberto ao grande público.

A Nascente da Quinta das Angústias situava-se o parque camarário, dominado pelo grande lago, em torno do qual se organizavam as principais circulações, cuja forma mais orgânica delimitava as áreas ajardinadas envolventes. Neste espaço os elementos edificados seriam em menor número e dimensão, à excepção da grande pérgola, que ocupava quase toda a vertente sul, promovendo a contemplação do oceano. A presença da Capela de Santa Catarina, que remonta aos primeiros anos da povoação da Ilha, passaria a figurar como elemento central de uma pequena praça, rodeada por jardins, e despojada das precárias habitações que a circundavam. No parecer do anteprojecto, emitido por Cristino da Silva, é feita referência a outros elementos programáticos integrados neste jardim popular, cuja localização não é possível precisar no desenho, sendo esses: um restaurante e uma casa de chá, que estariam localizados mais próximos da Quinta das Angústias; um “orquidáreo”; um parque infantil e um aviário.

A insatisfação da comissão administrativa do Funchal resultou num novo estudo para o Parque da Cidade, incumbindo-se o Arq. Miguel Jacobetty da sua execução (fig. 79), e do qual se conhece o

160 Cfr SILVA, Luís Cristino, *op. cit.*, p. 3.

anteprojecto¹⁶¹, de 1949. A partir de eixos paralelos e perpendiculares às linhas delimitadoras do terreno, estruturam-se os principais elementos compositivos do parque: duas extensas alamedas a sudeste, que se debruçam sobre o oceano, promovendo a sua contemplação, numa das quais se introduz uma pérgola monumental, reforçando esta posição contemplativa; a norte, duas outras alamedas, paralelas à Avenida do Infante e ligadas por uma pequena praça de entrada; no sentido transversal, partindo da renovada praça de Carlos Ramos, surge uma nova alameda, a entrada principal do parque, que se articula com uma outra que lhe é perpendicular, formando, em conjunto, as principais linhas de força. O grande lago, de traçado mais livre, é também um importante momento desta organização, proporcionando abertura a uma estruturação que tende a ser muito preenchida.

É uma solução mais formal e cenográfica do que as de Moreira da Silva e Caldeira Cabral. As condições morfológicas do sítio são resolvidas com recurso a patamares integrados nos múltiplos caminhos dos jardins, esbatendo deste modo a sua expressão. Estes percursos tomam configurações ora mais orgânicas, ora mais lineares, admitindo, ainda assim, múltiplas variações no seu desenvolvimento, tornando-os, por isso, mais dinâmicos, e dando azo a diversos recantos com distintas ambiências. As escadarias, com as quais se vencem muitos dos desníveis, pela forma como estão desenhadas, tornam a deslocação mais dramática, quase encenada, recordando a forma como os arquitectos barrocos ideavam estes elementos. Já para o grande desnível que se verificava entre o parque e a Estrada da Pontinha, na ordem dos quarenta metros, seria em parte resolvido com recurso a uma rampa, mas também pela introdução de um elevador, que através de uma passarela estabelecia ligação directa a uma das entradas do novo casino.

Este seria um verdadeiro pólo dedicado ao ócio, que o autor afirmava vir a *servir os interesses turísticos da cidade*¹⁶², sem que tivesse de separar o parque popular do parque de turismo, como Moreira da Silva o fizera. Além do usufruto que se poderia fazer dos jardins e vistas, o projecto incluía ainda alguns equipamentos recreativos, distribuídos ao longo do parque, sendo esses: um casino, construído junto a uma das alamedas sudestes, certamente para ganhar visibilidade a partir do mar; em posição análoga situava-se o restaurante; aproveitando a casa-mãe da antiga Quinta Vigia construir-se-ia um centro cultural, tal como já Moreira da Silva havia proposto anteriormente, e junto ao qual se localizaria um outro lago de grandes dimensões e de linhas mais geométricas; e, no extremo poente, estaria situado

161 Na Memória descritiva da zona desportiva (JACOBETTY, Miguel – Memória descritiva, cálculos de estabilidade, medições, orçamento e caderno de encargos da zona desportiva do Parque de Santa Catarina. 1953. Acessível no Arquivo Regional, Madeira, Portugal.) o Arq. Miguel Jacobetty menciona que o anteprojecto do Parque de Santa Catarina havia sido aprovado, embora a solução actual corresponda a um novo projecto dos anos 60.

162 Cfr. CULTUREG – *A cidade e a natureza : Parque de Santa Catarina*. [Em linha]. [consult. 3 Fevereiro 2011]. Disponível na internet: http://www.turismocultural-macaronesia.com/Regi%C3%B5es/Madeira/Roteiros/Cidades/Urbanismo/A_Cidade_e_a_Natureza-1.aspx.

o parque infantil, assim como uma zona desportiva para a prática de ténis, hóquei e natação, equipada com as respectivas áreas de apoio. Ao longo dos jardins distribuía-se pequenos volumes sem função definida, que deveriam corresponder a pequenos espaços comerciais ou a outras possibilidades de entretenimento. Só a disponibilização de alojamento não foi integrada nesta estruturação, ficando a cargo das unidades hoteleiras existentes na envolvente, e dos investimentos imobiliários futuros de que esta zona seria certamente alvo se o projecto se viesse a concretizar.

A intenção de construir no Funchal um parque urbano de grandes dimensões abriu caminho para que se desenvolvesse uma estruturação conjunta de múltiplos equipamentos a utilizar, principalmente, pela população visitante. O auge destes trabalhos foi a proposta de Miguel Jacobetty, de 1949, onde, numa área de importante valor paisagístico e essencialmente ajardinada, seriam colocados em comunhão distintos programas de recreação.

Contudo, a problemática expropriação da Quinta das Angústias¹⁶³ introduziu uma quebra determinante nas intenções do arquitecto, que acabou por ditar a dissociação, como inicialmente, dos parques de turismo e popular, que passaram a desenvolver-se, de novo, de forma independente. Esta separação esteve na base de uma nova proposta para o parque camarário, planificada pelo arquitecto paisagista António Viana Barreto, na década de 1960, que corresponde à disposição actual do Parque, mas que acabou por ficar aquém da vocação turística que Miguel Jacobetty lhe conferira. Quanto ao parque turístico, a Delegação de Turismo avançou com a construção da zona desportiva que nele se inseria. A construção foi organizada em três fases distintas, existindo referência à conclusão da primeira em Março de 1961. Na documentação da DTM, relativa ao Parque de Santa Catarina, é feita menção a dificuldades de progressão das obras, quer por falta de indicações de Jacobetty, quer ainda, uma vez mais, por expropriações conflituosas. Anos mais tarde a área desportiva viria a ser abandonada, e cedida à concessionária da zona de jogo do Funchal, para que, na década de 1970, se viesse a inaugurar, nesse mesmo local, um investimento privado de grande envergadura: o Casino Park Hotel.

2.2.2. As Unidades Hoteleiras

Com a abertura em Agosto de 1960 do aeródromo do Porto Santo chegam, não só mais turistas, como também capitais estrangeiros interessados em construir, no arquipélago e, em especial, na sua capital, sucursais das suas cadeias internacionais. Esta posição ganhou maior relevo com a proximidade e

¹⁶³ Actualmente denominada Quinta Vigia, onde se encontra instalada a residência oficial da Presidência do Governo Regional. Tal denominação terá sido resgatada à antiga quinta que existiu próxima desta, onde actualmente se encontra parte do complexo do Casino Park Hotel.

posterior inauguração do Aeroporto do Funchal¹⁶⁴, que abre ao público em Julho de 1964. A nova estrutura aeroportuária veio permitir que os turistas chegassem directamente à ilha da Madeira, sem a necessidade de transbordo marítimo e com maior comodidade infra-estrutural que as aterragens dos hidroaviões na baía funchalense de finais de 1940. Estabelecidas as ligações por meio de voos regulares e voos “charter”, abria-se caminho ao desenvolvimento do turismo de massas. Agora, seria já possível agendar correctamente as férias nos poucos dias disponíveis para as gozar, algo que a anterior irregularidade e incerteza das deslocações, com destino e partida da Madeira, não garantiam. Porém, e como afirmava Agostinho Cardoso, *há transporte, mas não há hotéis*¹⁶⁵, salientando a necessária resolução do reduzido número de camas disponíveis. Esta carência surgiu como uma oportunidade de negócio, atractiva para investidores locais e estrangeiros, vindo os hotéis a ser os principais equipamentos disponibilizados aos turistas no arquipélago e aqueles que apresentam, actualmente, maior presença e visibilidade.

Os anos finais de 1960 tornaram, também, as entidades locais conscientes de novas potencialidades a explorar na Ilha, resultado de estudos como o que o “Economic Development Committee”¹⁶⁶ executou. Era do entendimento deste comité que a Madeira, conhecida como destino de Inverno, tinha também fortes potencialidades de se promover enquanto destino de Verão, enquadrando-se na tendência internacional de introduzir maior variedade de actividades turísticas ao longo do ano, fomentado, assim, uma procura continuada, mais que sazonal. Para os responsáveis do estudo, era imperativa a remodelação das antigas unidades hoteleiras, além de uma procura de resposta às novas exigências dos turistas. Exploraram-se outras tipologias e projectos mais abrangentes, onde se integravam, além do hotel, apartamentos, moradias, piscinas, campos de ténis, campos de golfe, entre outras estruturas. A Madeira, destino procurado maioritariamente pela população sénior, tinha na criação destes complementos a sua hipótese de expansão no que diz respeito ao público-alvo, e de se tornar atractiva para faixas etárias mais jovens.

Perante a iminente ameaça de obsolescência dos antigos hotéis regionais e a sua inadequada capacidade de albergue, face aos novos e modernos empreendimentos estrangeiros, os hoteleiros madeirenses promoveram ampliações, remodelações, ou operações mais complexas de substituição integral dos seus estabelecimentos. Tal situação aparece-nos ilustrada, por exemplo, numa fotomontagem

164 Também conhecido por Aeroporto de Santa Catarina, e, a partir de 2000, com a remodelação das instalações e ampliação da pista, passa a denominar-se Aeroporto Internacional da Madeira. Não foi construído no concelho do Funchal, mais sim no concelho vizinho de Santa Cruz, localizando-se a uma distância aproximada de treze quilómetros face à capital do arquipélago.

165 CARDOSO, Agostinho – **A Madeira e o turismo Nacional**. Funchal : Junta Geral do Distrito Autónomo do Funchal, 1964, p. 28. A presente publicação diz respeito à intervenção deste deputado do círculo do Funchal no aviso prévio sobre o Turismo, na sessão legislativa de 1963-1964 da Assembleia Nacional.

166 Comité internacional que na sequência da sua deslocação à Madeira, elabora um relatório – cuja versão final data de 1971 – elucidativo em relação às potencialidades, limitações, condições actuais e condições a criar para o futuro, para que a resposta à actividade turística do arquipélago fosse adequada ao seu tempo e suas características. (DELEGAÇÃO DE TURISMO DA MADEIRA – Relatório Final do Comité de Desenvolvimento Económico da EFTA sobre o investimento turístico na Madeira. 1971. Acessível no Arquivo Regional, Madeira, Portugal.).



80.

Fig. 80 – Fotomontagem do novo Hotel Atlântico. Arq. Júlio Cascais, 1967. (Delegação de Turismo da Madeira, Arquivo Regional da Madeira).

referente ao novo hotel Atlântico¹⁶⁷ (fig. 80), construído em lugar da pequena unidade anteriormente aí existente.

A zona abrangida na imagem foi a que recebeu maior tratamento no plano de urbanização de Carlos Ramos, mas, como se percebe, as suas indicações não se concretizaram: o Jardim da Pontinha que deveria construir-se no lote triangular à direita do novo hotel Atlântico não passou da intenção e as construções da Avenida do Infante são sobretudo significativas a sul, quando se propunha uma libertação, tanto quanto possível, desta vertente, fomentando uma relação com a costa. Nas intenções de Ramos, esta área seria reservada para a instalação de moradias unifamiliares sem grande desenvolvimento vertical, surgindo, em seu lugar, hotéis de grande envergadura.

Embora não seja o seu propósito, esta antevisão mostra as diferenças de abordagem e de dimensão entre o antigo corpo de 1912, ainda não demolido, e a parte do novo hotel Savoy já construída, cuja escala, perante as demais construções da época, transmite uma sensação de invasão do meio.

A imagem revela ainda algumas das tendências dos empreendimentos construídos a partir da década de 1960. Por um lado, o novo Atlântico revela cuidado na adaptação e trabalho das condições do terreno, manifestado no corpo baixo de configuração em “L” escalonado, o que permite uma gradação mais suave entre as diferenças altimétricas. Por outro lado, o desenvolvimento em altura do bloco principal atribui-lhe uma vincada afirmação sobre a envolvente, assumindo-se, por isso, como marco no território. A projecção do novo hotel mostra, ainda, o privilégio da vertente sul e um certo encerramento da nova unidade hoteleira face à envolvente, estabelecendo como que um *microcosmos*¹⁶⁸ autónomo, que fornece uma série de actividades de entretenimento complementares ao alojamento, garantidas pela piscina, discoteca, bar, restaurante e áreas ajardinadas.

Este encerramento e autonomia, conseguidos com a instalação das unidades hoteleiras em contextos isolados e rurais, são identificados por Miguel Oliva como uma situação recorrente, sobretudo nas novas unidades hoteleiras da década de 1960. Recorrente será também o carácter pontual que estas intervenções ganham, por serem promovidas consoante a disponibilidade de propriedades privadas, potenciadoras de apreciadas relações panorâmicas. Na maior parte dos casos, os estabelecimentos hoteleiros instalaram-se onde antes existiam quintas, que, embora se encontrassem em localizações periféricas ao centro urbano, tinham facilidades de acesso, levando, por isso, os proprietários ou investidores a erigir nesses terrenos. Assim sendo, é sobretudo em áreas não urbanizadas, de rentabilização agrícola, que se constroem estes empreendimentos, sem sujeição a planos conjuntos de urbanização, assumindo-se

¹⁶⁷ Hotel que tem actualmente a denominação “Pestana Carlton Madeira”.

¹⁶⁸ OLIVA, Miguel Maria de Serpa – *Arquitectura e turismo : evolução do modelo hoteleiro moderno português*. Coimbra : [s.n.], 2008. Prova Final de Licenciatura apresentada ao Departamento de Arquitectura da FCTUC.

eles próprios como promotores da infra-estruturação destas áreas.

2.2.2.1. Chorão Ramalho e o Turismo

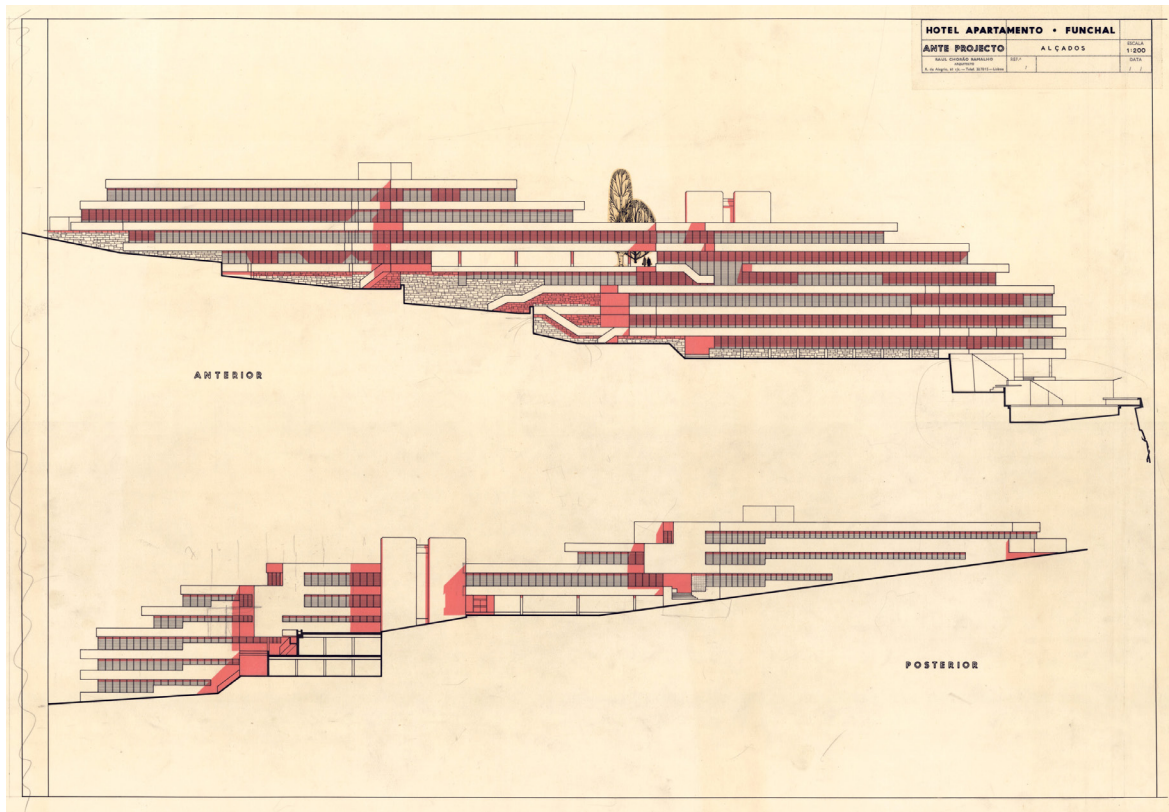
Na sequência do vasto programa de urbanização do país, lançado pelo Ministério das Obras Públicas, formou-se uma brigada para se encarregar do estudo de urbanização e infra-estruturação básica da ilha da Madeira. Esta equipa estava composta por técnicos de várias especialidades, incluindo um engenheiro e um arquitecto, tendo sido Chorão Ramalho convidado para esse lugar, que aceitou, motivado pelo desafio profissional da proposta.

Assim chegou Chorão Ramalho à Madeira, nos anos de 1940, permanecendo, tal como os restantes técnicos, por um longo período. À altura a ilha apresentava um grande atraso, económico e cultural, e a Igreja exercia uma forte influência no meio regional, factos que não toldaram o fascínio do arquitecto pelas paisagens madeirenses. A presença de arquitectos na região era ainda pouco usual, razão que estará na origem do convite por parte do Director-Delegado da Comissão Administrativa dos Aproveitamentos Hidráulicos da Madeira¹⁶⁹ para desenhar as duas primeiras Centrais Hidroeléctricas, e, mais tarde, as restantes centrais e edifícios complementares de distribuição. Mesmo depois de deixar a ilha, Chorão Ramalho continuou a receber novas encomendas aquando das suas deslocações ao arquipélago para acompanhar as suas obras. Muitas das novas encomendas destinavam-se à construção de hotéis e aldeamentos turísticos, e será, tanto quanto se sabe, o arquitecto que mais se ocupou do desenho de empreendimentos de utilidade turística no solo madeirense.

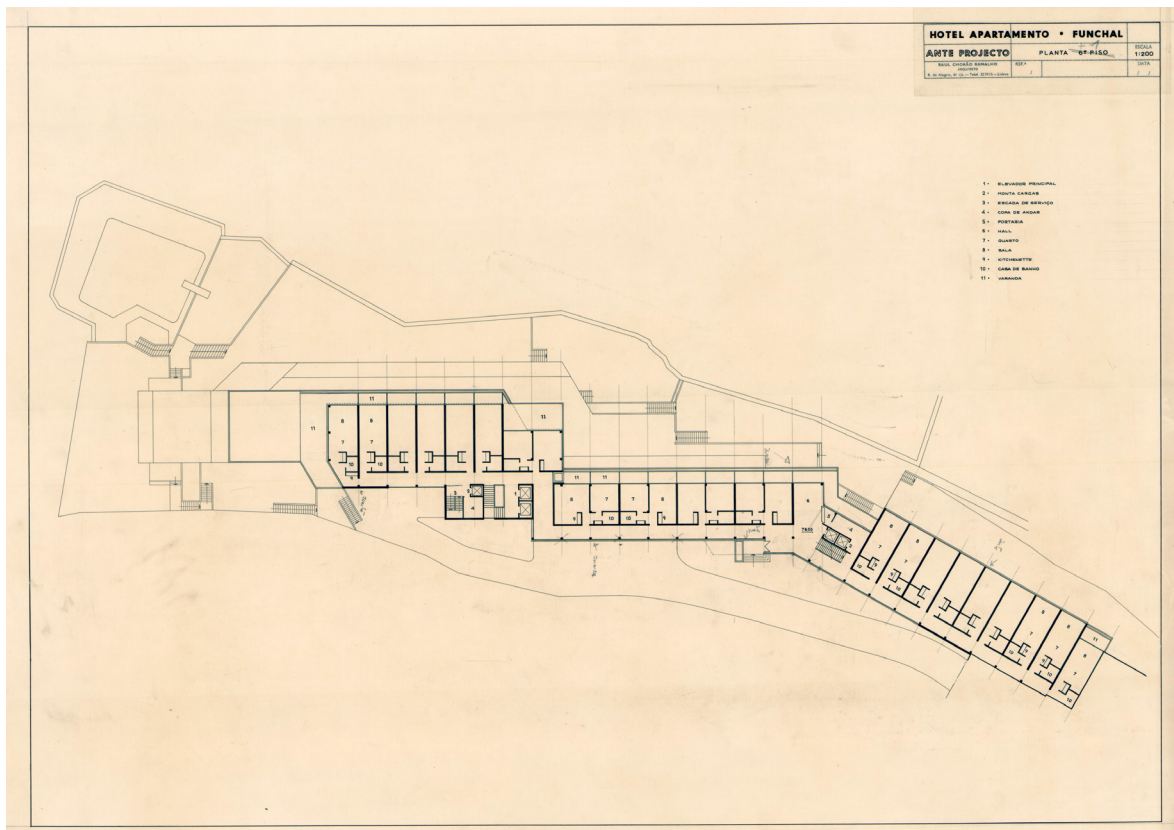
Sob um mesmo objectivo de criar espaços estética e funcionalmente aptos para um correcto desenvolvimento da actividade turística, os projectos de unidades hoteleiras e complexos turísticos permitiram que Raul Chorão Ramalho explorasse várias questões, tais como: a implantação num contexto urbano consolidado, ou por urbanizar; a relação com as vias de acesso, constituindo uma frente de rua ou ganhando autonomia face às acessibilidades; a articulação conjunta de programas de grandes implicações volumétricas; a ligação entre pré-existências de peso histórico com edifícios de construção nova; o redobrar da funcionalidade da *quinta fachada*¹⁷⁰, a cobertura, potenciando-a enquanto miradouro e solário, ou pela inclusão de piscinas, bares e espaços de refeições; ou o caso ainda da organização de programas hoteleiros mais convencionais, cujas células habitacionais seriam quartos, submetidos a mutações dentro de um mesmo projecto, ou outras situações onde estes módulos seriam apartamentos.

169 Este órgão regional foi criado pelo Ministério das Obras Públicas, em 1944, com o intuito de estudar o aproveitamento das águas da Madeira, não só para a rega e abastecimento da população, mas também para a produção de energia eléctrica.

170 BOTEELHO, José Rafael. RAMALHO, Raul Chorão – *Anteplano do Conjunto turístico da Machitir*. Lisboa : [s.n.], 1971, 8 desenhos técnicos, 1 memória descritiva, 11 p. Acessível na Biblioteca do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana, Sacavém, Portugal, p. 6.



81.



82.

Fig.81 – Alçados Poente e Nascente do Hotel Bela Vista. Arq. Raul Chorão Ramalho, década de 1970. (Espólio do Arq. Raul Chorão Ramalho, Biblioteca do Instituto de Habitação e Reabilitação Urbana).

Fig.82 – Planta do Piso 1 do Hotel Bela Vista. Arq. Raul Chorão Ramalho, década de 1970. (Espólio do Arq. Raul Chorão Ramalho, Biblioteca do Instituto de Habitação e Reabilitação Urbana).

Mas a característica mais marcante das obras turísticas de Chorão Ramalho no Funchal, presente também nas demais edificações deste arquitecto no arquipélago, é a sua sensibilidade face ao lugar e às suas particularidades arquitectónicas e paisagísticas, que se traduz num diálogo entre elementos construtivos comuns do quotidiano insular com todo um repertório de formas e expressões materiais novas. Além de procurar integrar os seus edificios através das opções volumétricas que lhes conferiu, Chorão Ramalho foi buscar alguns elementos à arquitectura vernacular, que embora desempenhem uma função similar, são aplicados de uma forma nova, e em alguns casos mais intensa, integrando-os num desenho contemporâneo. Os exemplos mais recorrentes desta prática foram a aplicação das tradicionais persianas – os chamados “tapa-sóis” – e os muros de pedra basáltica, aludindo às estruturas de contenção de terras, aplicados em embasamentos de forte expressão, que resolvem a relação do corpo principal com o solo. Deste modo os edificios são “regionalizados”, tornando-se peças que pertencem efectivamente àquele meio envolvente. Esta aproximação ao lugar através da arquitectura local acaba por ser uma forma de promover e realçar os traços identitários da região, um dos aspectos que os turistas procuram.

Dos vários projectos de hotéis apenas três vieram a ser construídos, dos quais apenas dois mantêm a função original. O primeiro hotel desenhado por Raul Chorão Ramalho para o Funchal foi o Hotel Bela Vista, em 1962 (fig. 81 e 82). Por um lado, seguiu a tendência da época e vai construir-se num ambiente ainda ruralizado, isolado das outras estruturas congéneres e do centro urbano, assumindo-se como a primeira grande infra-estrutura da envolvente próxima. Por outro, contrariou o privilégio da freguesia de São Martinho como local de eleição para a instalação das infra-estruturas turísticas, sendo construído a nascente do centro urbano, em São Gonçalo, numa posição que veio a revelar-se demasiado periférica. Esta situação deverá estar na origem do seu insucesso e consequente conversão em lar de terceira idade, já na década de 1980. Para tal introduziram-se algumas alterações funcionais, que acabaram por desvirtuar, a nível estético, o edificio.

Esta unidade hoteleira encontrava-se estruturada em três blocos, que se iam adaptando ao terreno, quer em planta quer em corte, tomando uma posição quase perpendicular à linha de costa, que lhe permitia um relacionamento simultâneo com o mar e com a baía funchalense. As diferenças altimétricas e inclinações significativas do terreno foram solucionadas com múltiplos patamares, materializados com muros de pedra basáltica, que organizavam percursos, animados com variadas possibilidades de entretenimento: jardins, campos de ténis, pista de minigolfe, piscina e o acesso ao mar.

As áreas comuns dos hóspedes – restaurante, sala de jogos, sala de estar e bar – assim, como os espaços técnicos, de pessoal e serviços, encontravam-se nos níveis mais baixos, permitindo que



os pisos dos quartos ganhassem altura, para que desfrutassem de panorâmicas mais aprazíveis. Pela extensão do edifício, o arquitecto não optou por uma entrada única, distribuindo vários pontos de acesso, que facilitavam a forma de se chegar aos vários pisos e blocos que compunham o hotel.

A racionalidade estrutural com que Chorão Ramalho dotara este edifício permitiu-lhe introduzir grandes alterações funcionais, mesmo quando a construção se encontrava em andamento. O projecto terá sido reestruturado após o plano inicial para funcionar como Aparthotel, e, em 1973, quando a execução do esqueleto construtivo ia já avançada, foi redesenhado enquanto hotel convencional. Para tal, as salas dos apartamentos foram convertidas em quartos independentes, equipados também com casas de banho privativas¹⁷¹. Deste modo, o hotel passou a dispor de cento e um quartos, onze dos quais eram suites, acessíveis a partir de corredores comuns instalados a nascente. Estas alterações internas não tiveram prejuízo na expressão exterior idealizada, sofrendo apenas pequenos ajustes volumétricos associados a ampliações.

Com vista à sua dissolução no ambiente envolvente, o hotel, na fachada principal, não era percebido enquanto volume, encontrando-se desfragmentado numa intensa sucessão de tiras horizontais, correspondentes, funcionalmente, às varandas. Estes elementos não corriam o edifício uniformemente. As suas variações conferiam grande dinamismo à composição: por vezes recuavam; avançavam; eram interrompidas; dobravam para acompanhar percursos, que relacionavam diferentes níveis, ou para se ajustar ao desenvolvimento dos volumes; e iam tornando-se menos extensas e mais recuadas à medida que o edifício ganhava altura. Os vãos entre varandas foram preenchidos com “tapa sóis”, com uma presença muito mais intensa do que nas edificações populares, e cuja utilização possibilitava esta leitura enquanto “tiras” e ajudava a definir o jogo luz/sombra que estruturava todo o alçado.

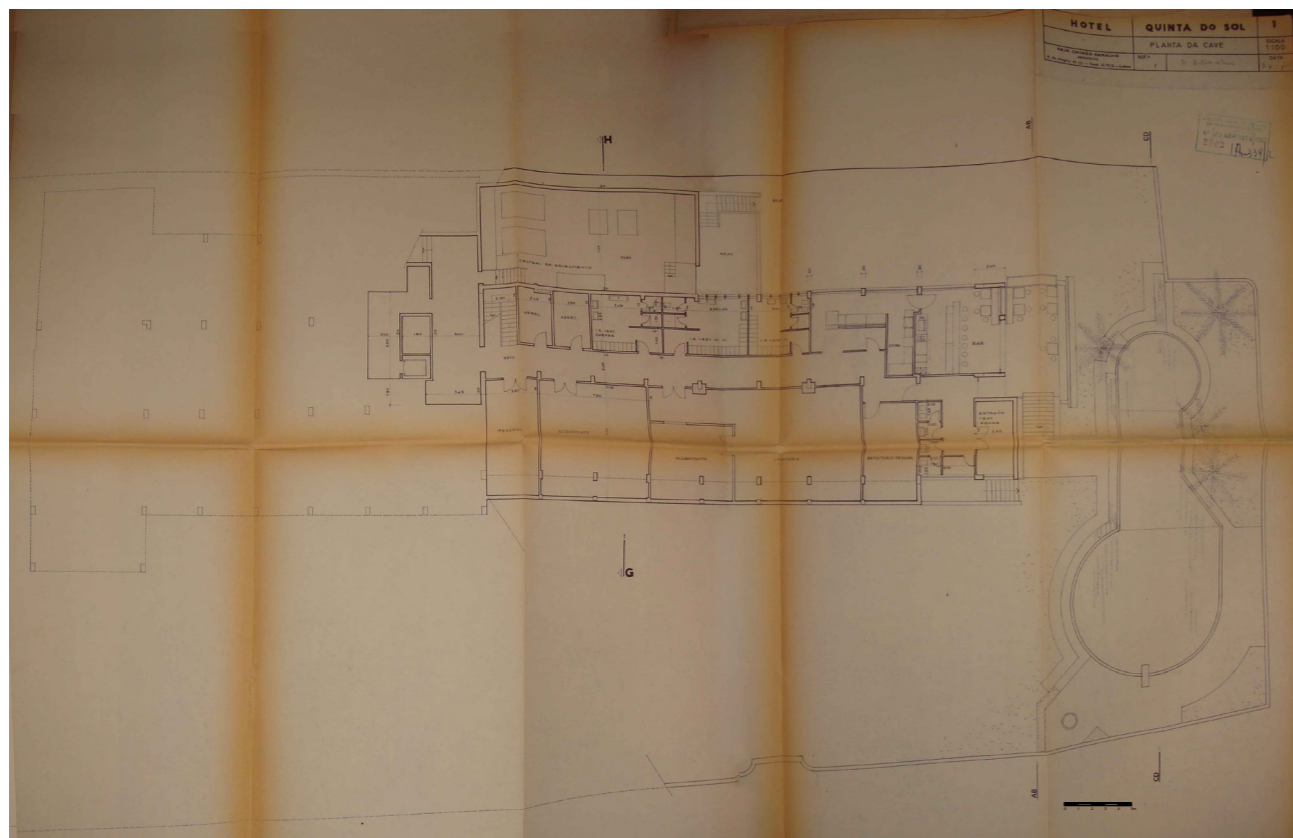
A segunda unidade hoteleira que Chorão Ramalho desenhou para o Funchal, e que se encontra ainda em funcionamento, foi o Hotel Quinta do Sol, projecto de 1965, que à altura desenvolveu em conjunto com o arquitecto Raul Santiago Pinto (fig. 83). Implantado na propriedade pertencente à antiga quinta do mesmo nome, o hotel tomou partido das possibilidades paisagísticas do local, que, em virtude da sua altitude, *permite usufruir de excelente panorama sobre o mar, a cidade e a montanha*¹⁷². Para potenciar esta relação visual e para obter uma melhor exposição solar, o edifício estende-se no sentido

171 RAMALHO, Raul Chorão – *Hotel Bela Vista: projecto de alterações*. Lisboa : [s.n.], 1973, 6 desenhos técnicos, 1 memória descritiva, 3 p. Acessível no Arquivo Regional, Madeira, Portugal.

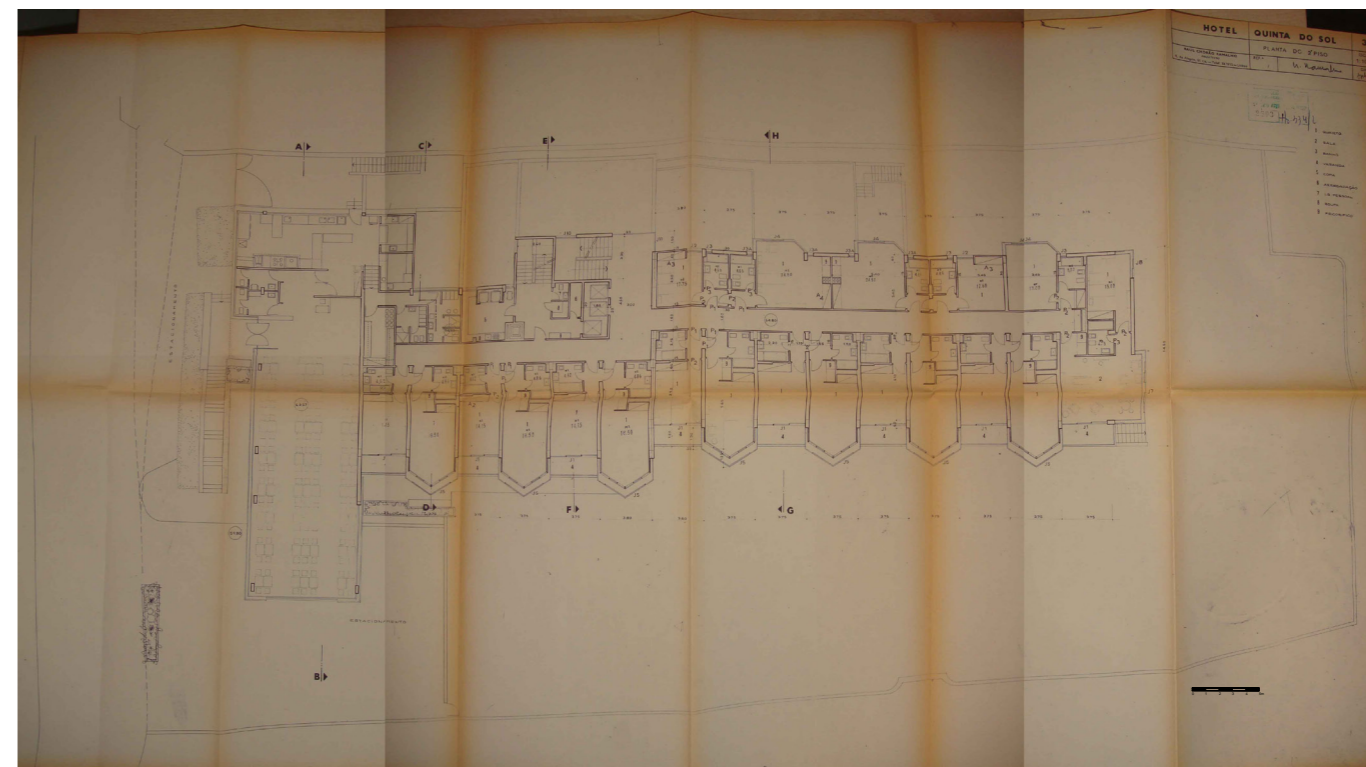
172 RAMALHO, Raul Chorão – *Hotel Quinta do Sol*. 1966. 21 p. Acessível no Arquivo das Obras Públicas da Câmara Municipal, Funchal, Madeira, Portugal, p. 5.



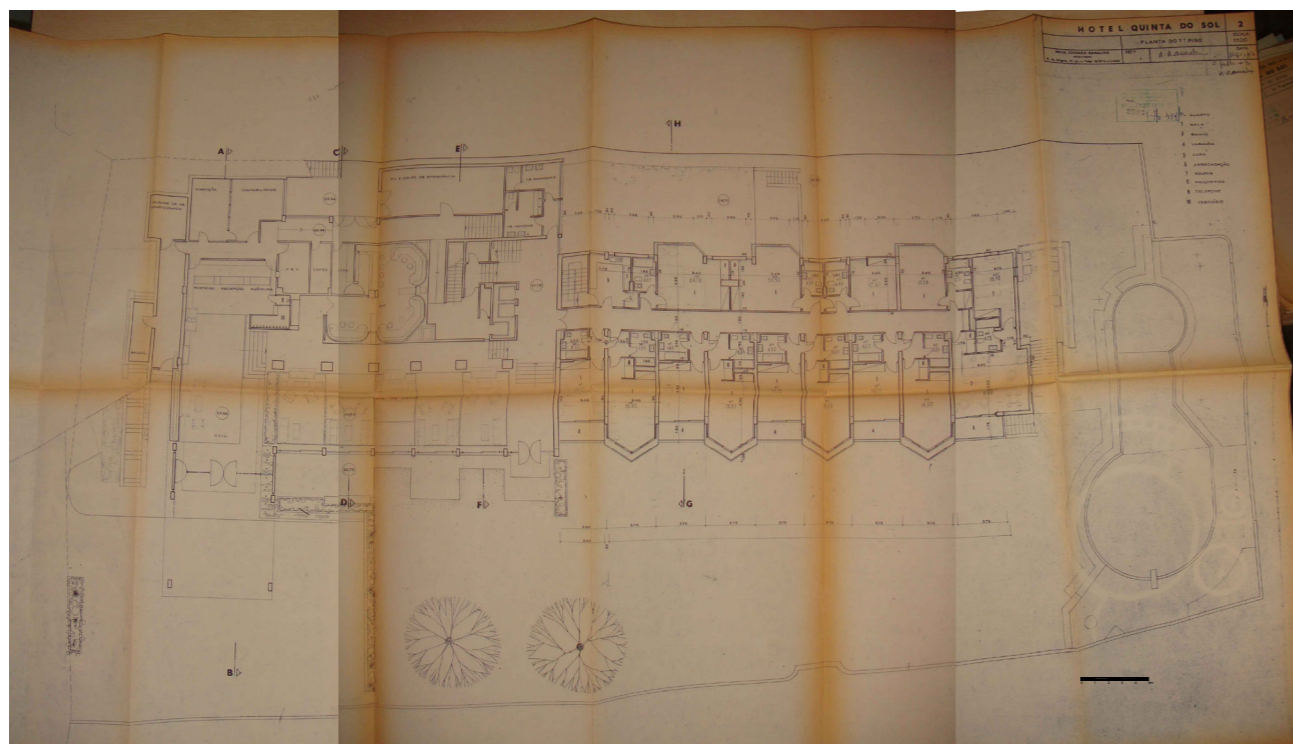
Fig. 84 – Planta de Implantação do Hotel Quinta do Sol. Arq. Raul Chorão Ramalho, década de 1960. (Arquivo das Obras Públicas da Câmara Municipal do Funchal).



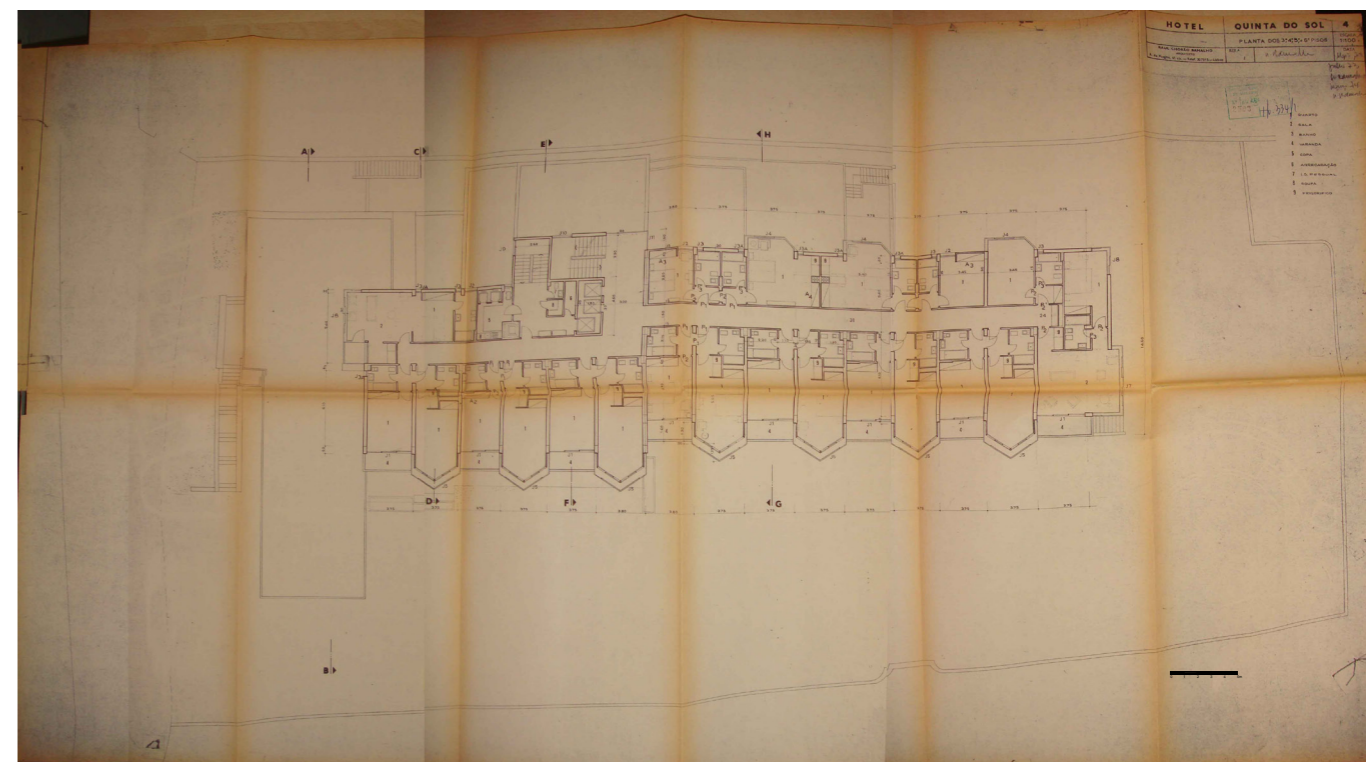
85.



87.



86.



88.

Fig. 85 – Planta da cave, Hotel Quinta do Sol. Arq. Raul Chorão Ramalho, década de 1960. (Arquivo das Obras Públicas da Câmara Municipal do Funchal).

Fig. 86 – Planta do piso térreo, Hotel Quinta do Sol. Arq. Raul Chorão Ramalho, década de 1960. (Arquivo das Obras Públicas da Câmara Municipal do Funchal).

Fig. 87 – Planta do segundo piso, Hotel Quinta do Sol. Arq. Raul Chorão Ramalho, década de 1960. (Arquivo das Obras Públicas da Câmara Municipal do Funchal).

Fig. 88 – Planta-tipo, Hotel Quinta do Sol. Arq. Raul Chorão Ramalho, década de 1960. (Arquivo das Obras Públicas da Câmara Municipal do Funchal).

longitudinal do terreno, colocando a sua fachada principal orientada a sudeste. De acordo com os arquitectos, a lotação não surge de uma imposição por parte dos promotores, mas de uma procura de integração volumétrica, que determinou o número de pisos e, conseqüentemente, o número de quartos disponibilizados aos hóspedes (cento e sete quartos e dez suites).

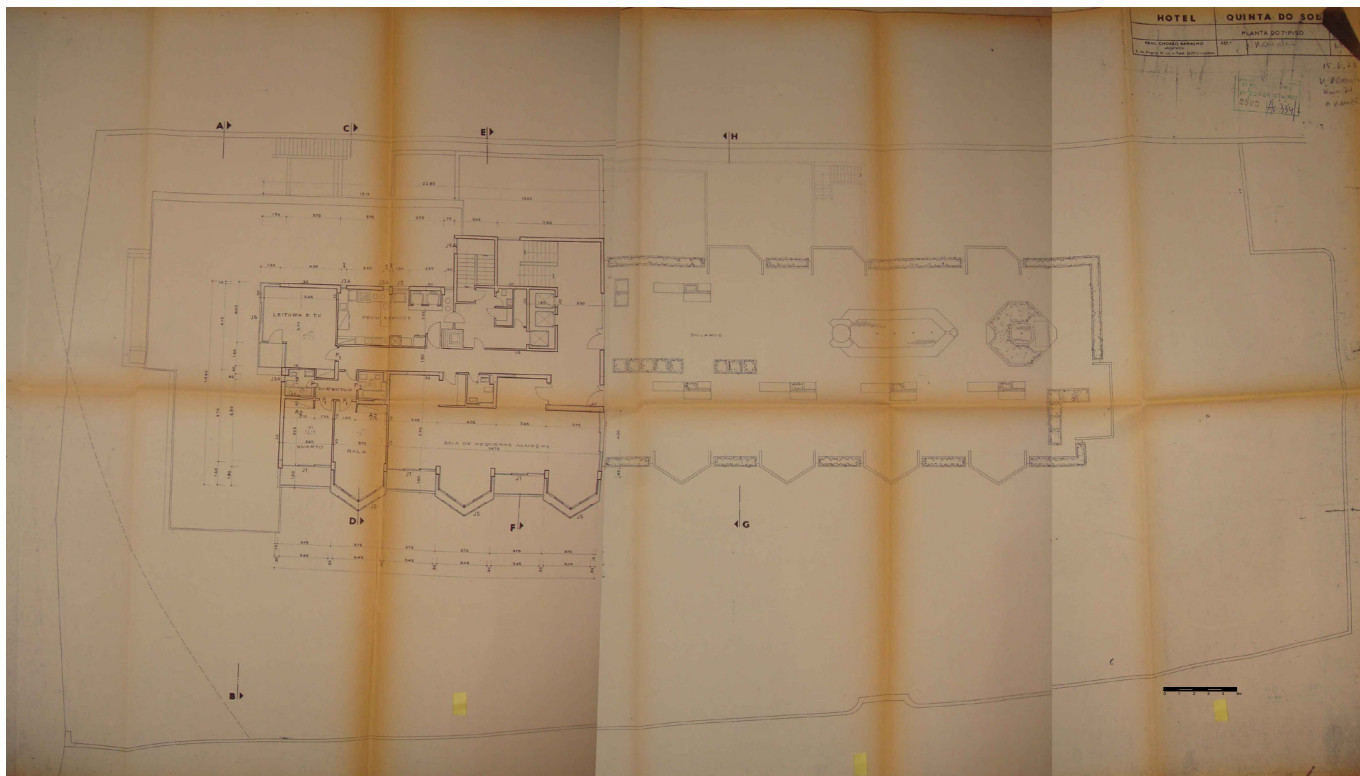
Ramalho afirma que o hotel seria instalado no *centro da zona turística permitindo aos hóspedes deslocarem-se facilmente a pé ao casino, piscinas, clubs ou outros hotéis*¹⁷³. Contudo, e como se percebe pela planta de situação (fig. 84), este será o primeiro empreendimento deste tipo a surgir na envolvente próxima, composta essencialmente por quintas de pouca desenvoltura. A implantação mostra também o traçado de um novo arruamento previsto pela Câmara, que viria a permitir um rápido acesso à Estrada Monumental e a todo o sistema viário da cidade.

Quanto à organização funcional, as principais áreas técnicas e de serviço ocuparam a cave, permitindo a separação dos hóspedes face a este conjunto de espaços, mas também uma maior rentabilização do hotel, na medida em que estas áreas não ocupam os restantes pisos, facto que se poderia traduzir na redução do número de camas. Contudo, alguns espaços da cave destinam-se aos clientes, sendo esses um pequeno snack-bar e instalações sanitárias de apoio à piscina (fig. 85), mas que não possuem ligação directa às restantes áreas técnicas. Nos pisos dos quartos foram também incluídas pequenas áreas de tratamento de roupa, copa, instalações sanitárias e um circuito de acessos verticais, independente ao dos hóspedes.

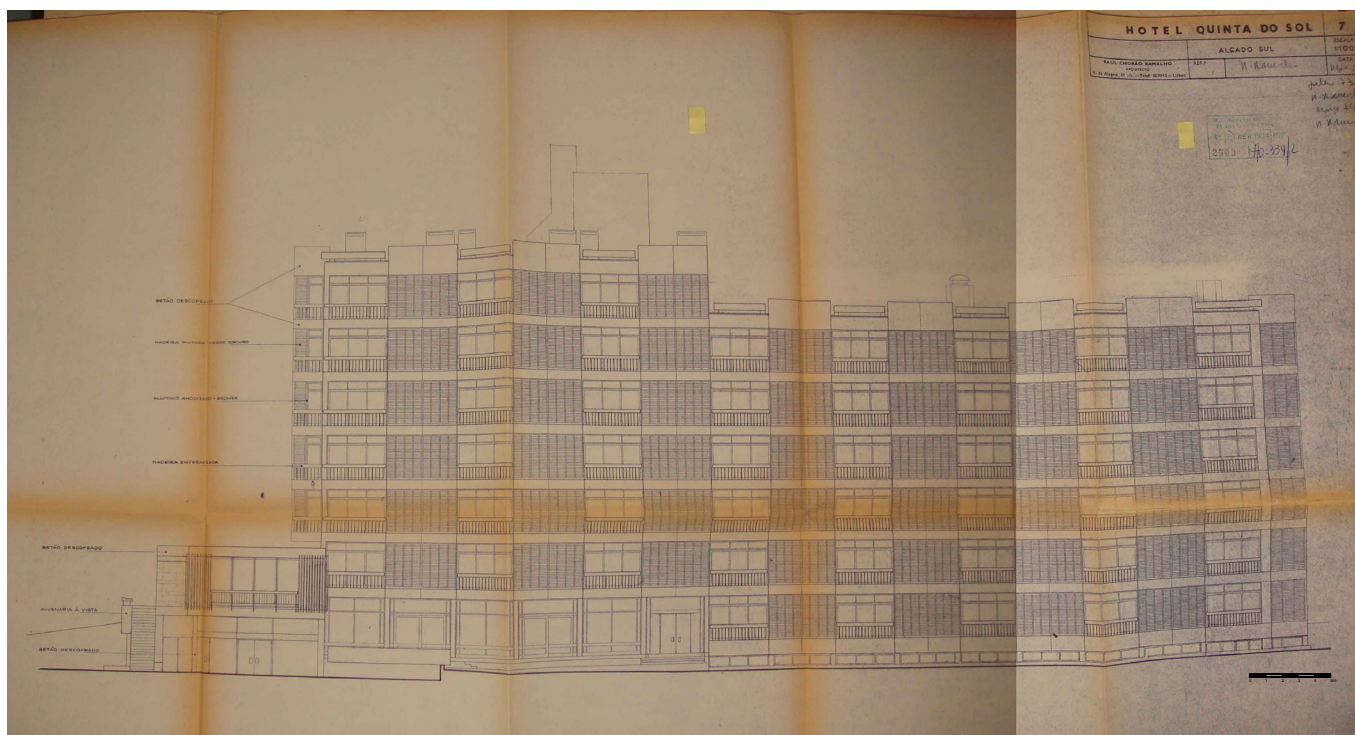
O piso térreo compreende os espaços de utilização comum – a entrada, a sala de estar, e o bar –, mas também um primeiro núcleo de quartos mais recatado (fig. 86). É um piso que se desenvolve a vários níveis, o que permite simultaneamente continuidade e individualidade dos vários espaços. Ainda neste nível de contacto com o solo encontram-se, a norte, espaços administrativos, com percursos e acessos independentes, que foram dotados de coberturas ajardinadas, com vista a uma melhor integração na paisagem, e uma procura de fusão com os patamares do terreno.

A planta-tipo do hotel resultou de um trabalho conjunto da expressão exterior do volume com a organização interior. A intenção de conferir maior dinamismo ao corpo do edifício, que possibilitaria, por sua vez, reduzir o seu impacto volumétrico, levou a que não fosse adoptada uma configuração única para os quartos. Ao alternarem-se modelos de quartos distintos, obteve-se a modelação peculiar das fachadas (fig. 87 e 88). Todavia, nota-se um privilegiar da vertente sul do hotel, para onde se desenham dois quartos-tipo: um de menores dimensões, mas com uma extensão para o exterior por meio de uma varanda; e um outro que vê a sua área amplificada por meio de uma “bow-window”, de configuração

173 *Ibidem*, p. 6.



89.



90.

Fig. 89 – Planta do sétimo piso, Hotel Quinta do Sol. Arq. Raul Chorão Ramalho, década de 1960. (Arquivo das Obras Públicas da Câmara Municipal do Funchal).

Fig. 90 – Alçado Sul, Hotel Quinta do Sol. Arq. Raul Chorão Ramalho, década de 1960. (Arquivo das Obras Públicas da Câmara Municipal do Funchal).

triangular, que abriga um espaço de trabalho. Em ambos os casos, as casas de banho encontram-se junto ao corredor, libertando o quarto para um pleno usufruto paisagístico e permitindo, ainda, que o espaço de dormir esteja mais abrigado em relação ao movimento e ruído do corredor.

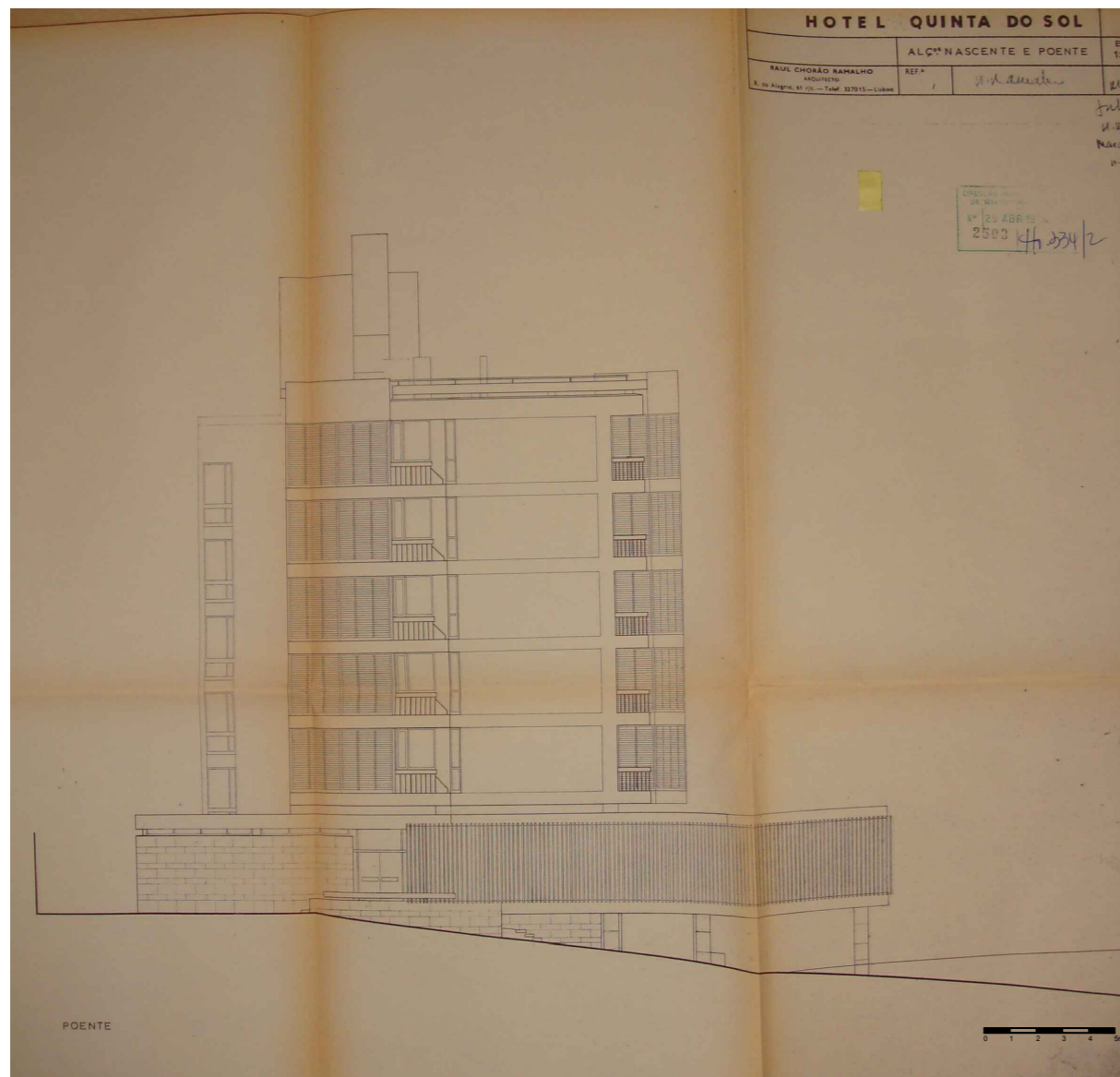
A norte, os quartos têm uma estrutura funcional distinta, entrando-se a partir de um pequeno vestíbulo, que dá acesso ao dormitório e à casa de banho. A área de trabalho foi também contemplada, que foi instalada num avanço de configuração trapezoidal. Junto aos extremos do corredor, os dormitórios que aí se encontram, apesar de possuírem uma organização semelhante, têm uma área mais reduzida. Quanto às suites, ocupam os extremos do edifício e, no seu desenho, entendeu-se necessário reduzir ao máximo o espaço de dormir, para que as salas de estar tivessem uma maior dimensão.

O sétimo, e último, piso seria o único no qual não estariam instalados quartos para os hóspedes (fig. 89). Pela cota a que se encontra, é o espaço do hotel que proporciona melhores vistas sobre a envolvente. As áreas funcionais aí instaladas foram: um solário, que ocupa a maior parte da sua superfície; uma sala de pequenos-almoços e respectiva cozinha de apoio; um espaço de leitura e televisão; e instalações para o director, que integram sala, quarto e casa de banho privativa.

Invulgarmente, um dos espaços habituais nas unidades hoteleiras – o restaurante – foi neste caso desenhado como uma unidade independente a nível funcional e volumétrico, ao qual se acede apenas a partir do exterior, prevendo a possibilidade de uma utilização autónoma. O volume onde se insere medeia a relação de escala entre a rua e a unidade hoteleira, atenuando-a, além de delimitar o lote a oeste, tornando o ambiente dos jardins mais reservado face à via pública.

Tal como o Hotel Bela Vista, também o Hotel Quinta do Sol passou pelo mesmo processo de hesitação programática, que levou ao seu redesenho enquanto Aparthotel e posterior reconversão em hotel convencional enquanto decorriam as obras de execução, sem comprometer o conjunto ou a solução estética.

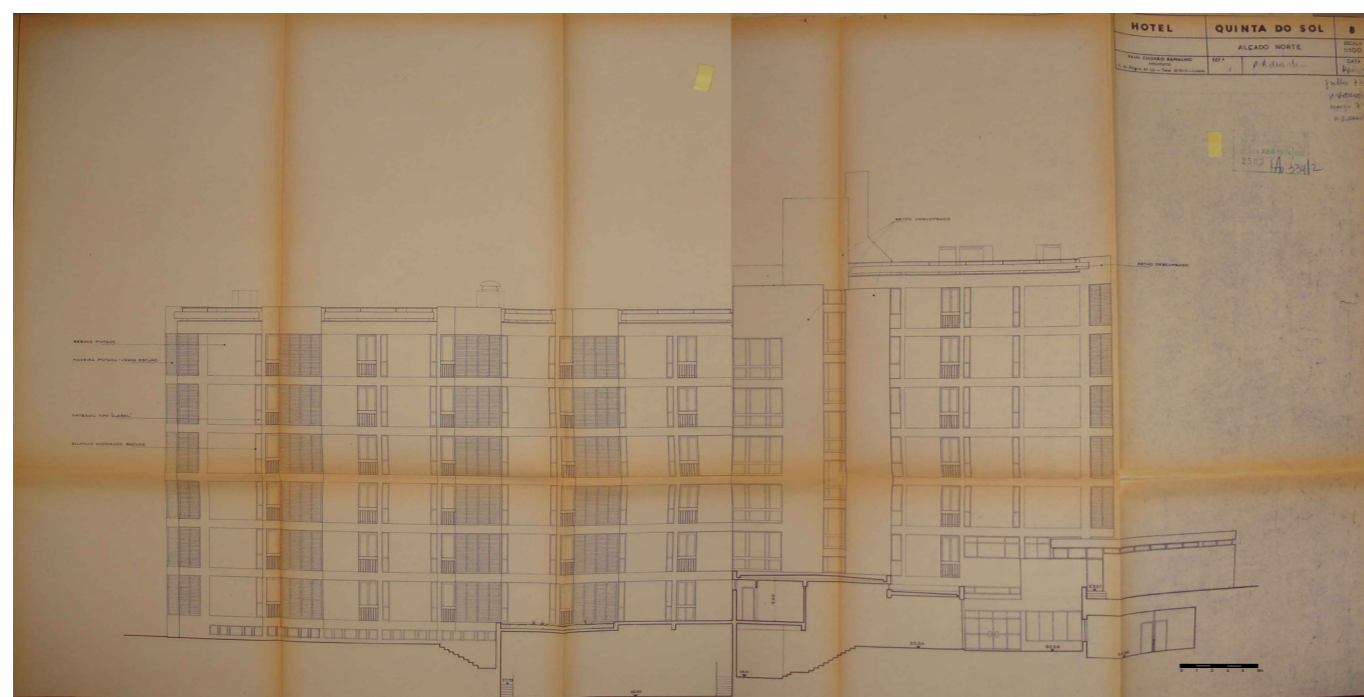
Pertencente a uma linha de pensamento arquitectónico que procurava combinar a linguagem moderna com a arquitectura vernacular, este edifício tem na sua expressão exterior o seu maior sucesso. Ao resgatar e reinterpretar elementos e materiais da construção popular madeirense, Chorão Ramalho conseguiu desenhar um edifício que se relaciona de forma harmoniosa com a envolvente, e que acaba por promover as raízes culturais da região em que se insere. São de cunho vernacular os “tapa-sóis” de coloração verde escura (fig. 90), amplamente utilizados nas fachadas, e que servem, tal como originalmente, para a protecção dos vãos. Mesmo a sobreposição destas persianas aos panos de parede brancos, recordam o aspecto comum das edificações mais modestas do arquipélago, sem que se trate de um mimetismo. Outra referência à construção popular é a utilização de pedra basáltica da região nos muros do rés-do-chão, aludindo às estruturas típicas de contenção de terras. Também a colocação



91.



93.



92.

Fig. 91 – Alçado poente, Hotel Quinta do Sol. Arq. Raul Chorão Ramalho, década de 1960. (Arquivo das Obras Públicas da Câmara Municipal do Funchal).
 Fig. 92 – Alçado norte, Hotel Quinta do Sol. Arq. Raul Chorão Ramalho, década de 1960. (Arquivo das Obras Públicas da Câmara Municipal do Funchal).
 Fig. 93 – Hotel Madeira actualmente. (fotografia do autor).

de prumos verticais, que envolvem pontualmente o volume do restaurante, reporta para as tradicionais gelosias aplicadas nas casinhas de prazer das quintas madeirenses, que permitiam controlar a luz e um olhar unilateral sobre o exterior. Do reportório moderno destaca-se a atribuição de valor plástico ao betão descobrado; o assumir do “esqueleto” do edifício como elemento compositivo (fig. 91 e 92); e o intenso jogo luz/sombra, reforçado pela forma serpenteante da fachada, conseguido com a alternância entre varandas e “bow-windos”, e a colocação de floreiras no topo do edifício, executadas também em betão à vista, e que quebram o seu peso volumétrico.

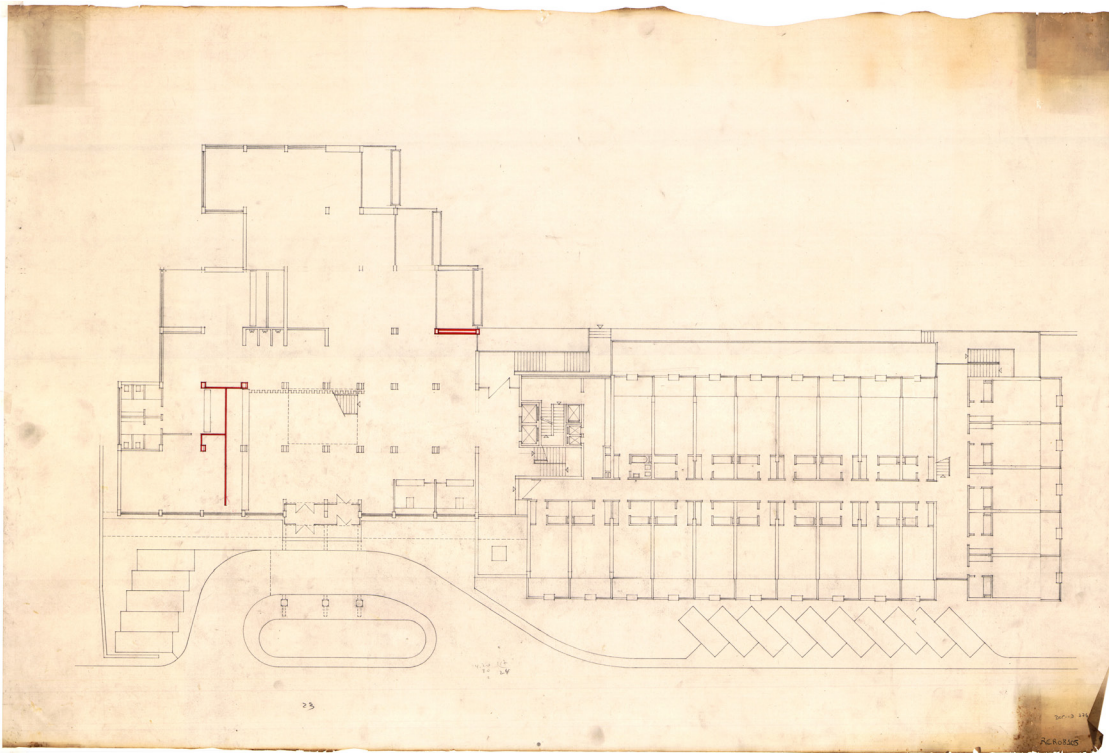
Em 1970, Chorão Ramalho, em conjunto com o Arq. José Pereira Chan, projectou o Hotel Madeira, a última das unidades hoteleiras funchalenses projectadas e construídas pelo arquitecto e que desempenha, ainda hoje, a sua função original (fig. 93). Trata-se de um hotel de cinquenta e três quartos, construído junto ao Jardim Municipal, numa área histórica da cidade, ocupando um lote não muito extenso e já edificado, facto que se veio a traduzir, simultaneamente, em limitações e estímulos para o projecto.

Uma primeira opção dos arquitectos passou pela manutenção da fachada norte do antigo edifício, e a sua articulação com o novo, de modo a não quebrar a unidade estética que a frente de rua apresentava. Acoplado a esta fachada desenvolve-se o corpo do hotel que tem por base um volume puro, dissimulado pela adição e subtracção de vários elementos, que lhe conferem maior dinamismo. Exemplo disso são as varandas que se projectam em relação às fachadas e se desenvolvem diagonalmente à rua. Foram revestidas com cantaria do Porto Santo e encerradas por “tapa-sóis” de correr, mas, desta vez, com uma coloração distinta da habitual. Este encerramento das varandas permite uma leitura conjunta das mesmas, conferindo um ritmo vertical ao edifício. A utilização destas persianas, que inicialmente eram em madeira, foi uma solução louvada pelo Comissariado do Turismo, por estabelecerem relação com a arquitectura local¹⁷⁴.

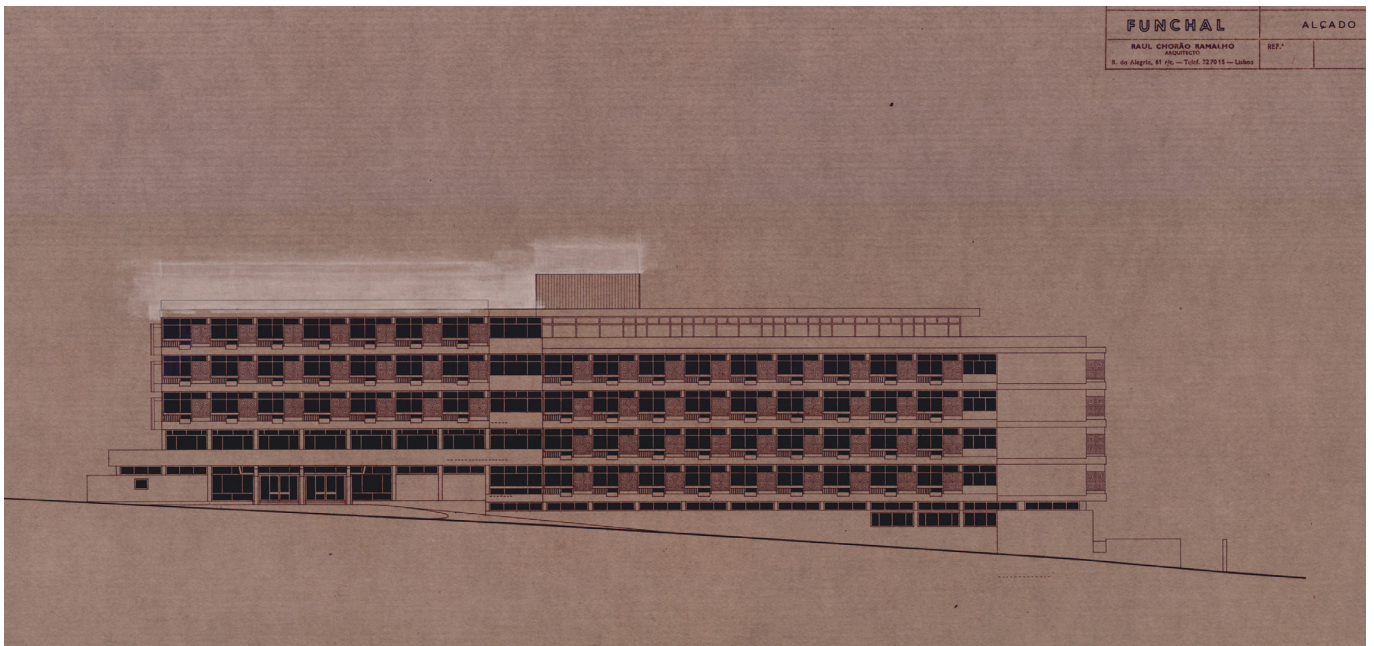
A esquina formada pelo encontro entre as duas fachadas principais é desmaterializada, lendo-se como uma sucessão de planos horizontais unificados por um pilar circular que os atravessa, como se de uma peça única se tratasse. Nos vãos foram colocadas janelas a toda a altura, recuadas em relação à fachada, transmitindo a sensação de profundidade.

Neste caso específico, o embasamento que ocupa os dois primeiros pisos não tomou a expressão mais corrente das obras de Chorão Ramalho na Madeira – o muro de pedra basáltica. Houve um maior refinamento, uma opção que se poderá dizer mais urbana, empregando-se uma placagem composta por peças normalizadas e de aspecto mais polido, sem a expressão tectónica presente em outros edifícios

174 ABRAGÃO, Bénard Guedes – Parecer técnico : Pedido de declaração de utilidade turística do Hotel Madeira. 1969. 2 p. Acessível no Arquivo Regional, Madeira, Portugal.



94.



95.

Fig. 94 – Planta do rés-do-chão do Hotel para a Rua do Jasmineiro. Arq. Raul Chorão Ramalho, década de 1960. (Espólio do Arq. Raul Chorão Ramalho, Biblioteca do Instituto de Habitação e Reabilitação Urbana).

Fig. 95 – Alçado poente do Hotel para a Rua do Jasmineiro. Arq. Raul Chorão Ramalho, década de 1960. (Espólio do Arq. Raul Chorão Ramalho, Biblioteca do Instituto de Habitação e Reabilitação Urbana).

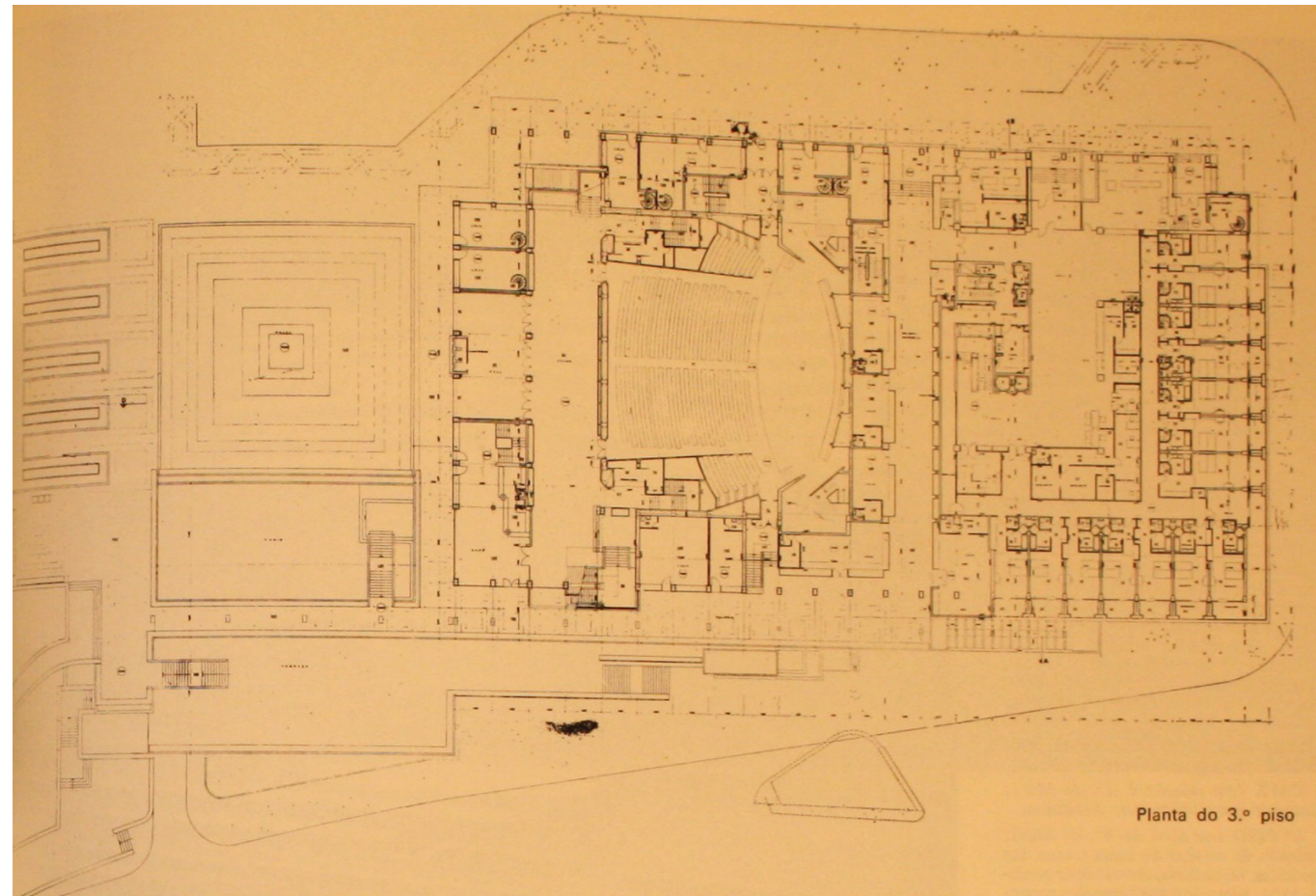
da sua autoria.

Contudo, numa primeira fase, concluída nos primeiros anos da década de 1970, o hotel era mais pequeno do que actualmente, não ocupando ainda o gaveto formado pela Rua Ivens e Rua Conselheiro José Silvestre Ribeiro¹⁷⁵. Inicialmente estava composto apenas por vinte e quatro quartos e seis suites, correspondendo aos primeiros cinco conjuntos verticais de varandas, que se distribuíam entre o primeiro e o quarto pisos. Aos quartos acedia-se a partir de um corredor que se desenvolvia em torno de um pátio central. Este pátio, além de garantir a iluminação do corredor, possibilitava um espaço de descanso, complementado com bancos e floreiras. Na cave instalavam-se a cozinha, e as áreas técnicas e do pessoal. Ao nível do rés-do-chão, encontrava-se: a entrada; a portaria; a recepção; a sala de estar; uma área destinada à administração; um “hall” de distribuição; e uma pequena loja de flores. O salão de refeições localizava-se na sobreloja, equipado com copas suja e limpa, que comunicavam com a cozinha através de um monta-cargas. Ainda que instalado no centro da cidade, o alojamento foi complementado com a inclusão de uma piscina, solário e bar de apoio, na cobertura do edifício. Esta configuração inicial não terá sofrido grandes alterações uma vez que a frente de rua do hotel, que se construiu mais tarde, se encontra, actualmente, ocupada com lojas e escritórios.

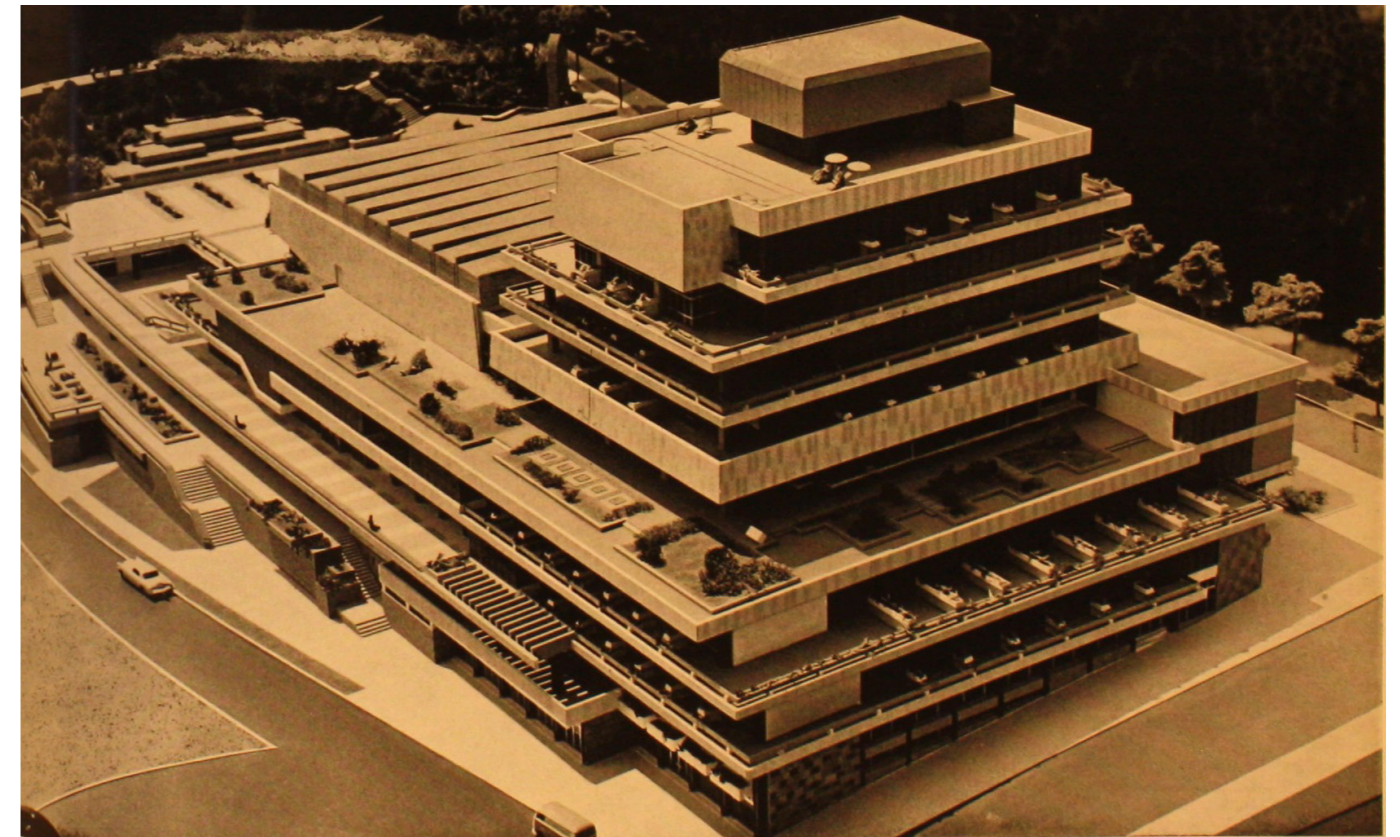
Chorão Ramalho desenvolveu ainda outros projectos de hotéis para o Funchal que não chegaram a ser construídos. Foi o caso de um Hotel para a Rua do Jasmineiro, projecto de 1964, que contou com a colaboração do Arq. Leopoldo Leal. Localizar-se-ia próximo ao Casino da Madeira, e teria um total de oito pisos, dois dos quais em cave, e uma lotação de cento e quarenta quartos. O programa hoteleiro distribuía-se em dois blocos, paralelos à rua, mas recuados e com desfasamento um em relação ao outro, para reduzir o seu impacto volumétrico (fig. 94). Esta opção de implantação permitiria um ambiente de reclusão para as áreas de jardins e piscina.

Seria um edifício com uma expressão mais compacta, do que outros projectos hoteleiros de Chorão Ramalho, onde elementos construtivos como as lajes integrariam a composição dos alçados. O tema luz-sombra volta a estar presente na expressão exterior deste edifício, mas desta feita de uma forma mais pontual e normalizada, como um conjunto de elementos deste tipo, não como uma solução que envolve o volume de forma quase totalitária. As varandas dariam também um grande contributo para a definição dos alçados e para a sua modelação, pois estariam compostas por uma série de elementos posicionados em diferentes planos e com configurações variadas (fig. 95).

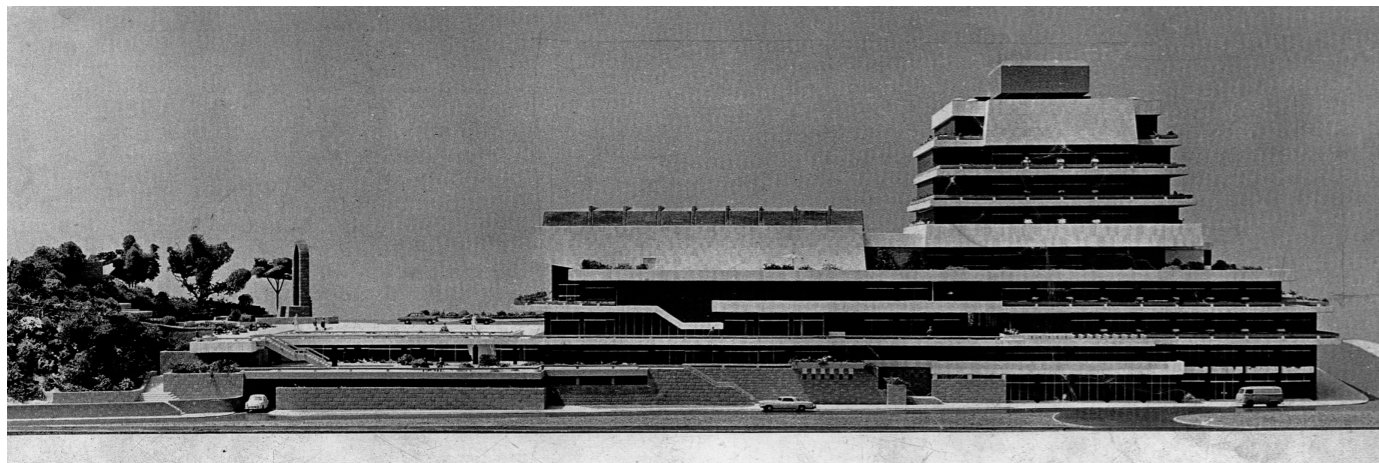
¹⁷⁵ A ampliação do hotel foi executada no final da década de 1970, desenhada também por Chorão Ramalho.



96.



98.



97.

Fig. 96 – Planta do piso 3 do Conjunto do Infante. Arq. Raul Chorão Ramalho, 1972. (Revista Arquitectura: arquitectura, planeamento, design, n.º 125 (da bibliografia)).

Fig. 97 – Alçado Sul do Conjunto do Infante. Arq. Raul Chorão Ramalho, 1972. (Espólio do Arq. Raul Chorão Ramalho, Biblioteca do Instituto de Habitação e Reabilitação Urbana).

Fig. 98 – Maquete do Conjunto do Infante. Arq. Raul Chorão Ramalho, 1972. (Revista Arquitectura: arquitectura, planeamento, design, n.º 125 (da bibliografia)).

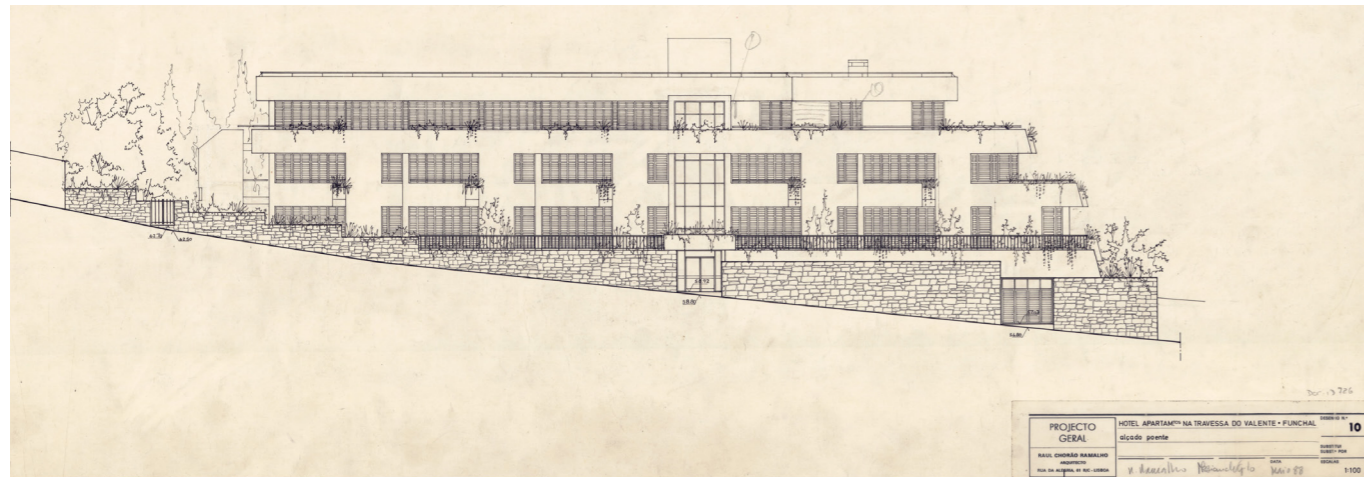
O Hotel Quinta de S. João, com uma primeira proposta de 1965, é outro exemplo de uma unidade hoteleira desenhada por Chorão Ramalho que não chegou a ser construída. O desafio deste projecto consistia em articular a casa-mãe de uma quinta madeirense – que pelas suas características arquitectónicas e ambiente romântico interessava preservar – com um novo edifício, para que em conjunto formassem um hotel de cem quartos. É a primeira intervenção hoteleira conhecida deste tipo, e, embora não tenha sido executada, está na origem de uma linha de unidades de alojamento que tem vindo a ser explorada no Funchal, desde a década de 1990, os chamados “hotéis de charme”, que parte deste mesmo pressuposto de adaptação das antigas quintas a unidades hoteleiras de requinte.

A entrada far-se-ia a partir do piso nobre da antiga quinta, onde se encontrariam também as principais áreas comuns e de administração. O novo corpo, onde se instalariam os quartos, as suites e as áreas técnicas, desenvolver-se-ia perpendicularmente à casa principal, ligando-se ao edifício pré-existente através dos dois primeiros pisos. O restaurante, localizado no momento de encontros dos corpos principais, apesar de se encontrar ligado a ambos teria autonomia volumétrica, estando como que suspenso sobre a escarpa que delimitava o lote a nascente.

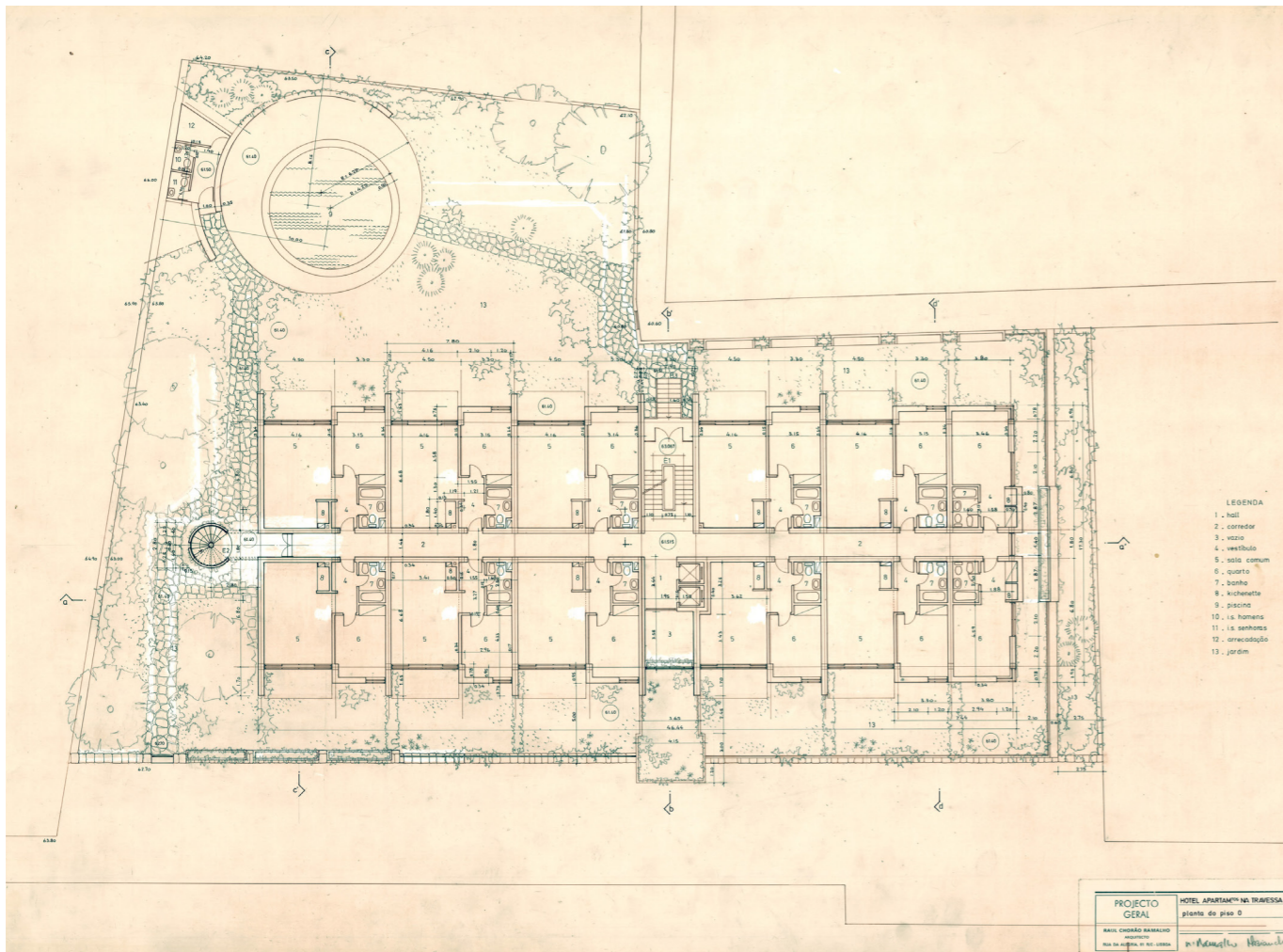
A expressão exterior deste edifício equilibrava as direcções horizontais da marcação dos pavimentos e cobertura com um ritmo de sentido mais vertical, conferido pelos vãos a toda a altura do piso, e que se encontravam uma vez mais cobertas com “tapa-sóis”. Contrariamente a outras propostas do arquitecto, neste projecto as varandas viriam a ter uma dimensão muito reduzida, apresentando-se como elementos de pequena expressão, salientes face ao plano da fachada, mas que, ainda assim, teriam um forte contributo na modelação das fachadas.

O Conjunto do Infante, desenhado em 1968, e que seria implantado na Avenida do Mar, onde actualmente se encontra o edifício Marina Fórum, foi um outro trabalho de interesse turístico de Chorão Ramalho que não chega a passar do projecto de execução (fig. 96, 97 e 98). A construir-se, este conjunto edificado ocuparia todo um quarteirão e seria um verdadeiro pólo dinamizador da vida cultural e social funchalense, pois, além dos programas centrais – um hotel de oitenta e dois quartos, sala de espectáculos e centro comercial – estavam ainda previstas uma galeria de exposições, salas de jogos, uma discoteca, restaurantes e cafés, apoiados por esplanadas devidamente arrançadas com floreiras e bancos, que permitiam o usufruto da panorâmica.

Seria um edifício que viria a mediar a transição entre uma zona urbana consolidada, a nascente, e uma extensa zona verde, a poente, e que, por isso, haveria de ser especialmente sensível na forma de se integrar nestes dois ambientes tão distintos. Neste panorama o arquitecto procurou diluir os volumes, definindo-os como uma sucessão de elementos horizontais, reforçados por um intenso jogo luz/sombra,



99.



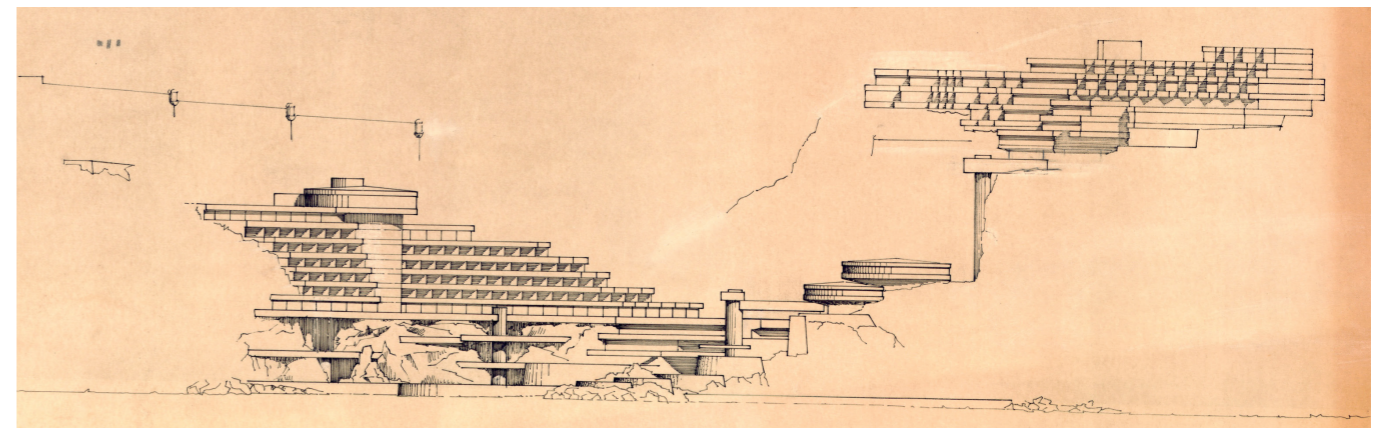
100.

Fig. 99 – Alçado Poente do Aparthotel Travessa do Valente. Arq. Raul Chorão Ramalho, 1988. (Espólio do Arq. Raul Chorão Ramalho, Biblioteca do Instituto de Habitação e Reabilitação Urbana).

Fig. 100 – Planta do piso 0 do Aparthotel Travessa do Valente. Arq. Raul Chorão Ramalho, 1988. (Espólio do Arq. Raul Chorão Ramalho, Biblioteca do Instituto de Habitação e Reabilitação Urbana).



101.



102.

Fig. 101 – Planta do Conjunto Turístico do Forte Velho. Arq. Raul Chorão Ramalho, 1968. (Espólio do Arq. Raul Chorão Ramalho, Biblioteca do Instituto de Habitação e Reabilitação Urbana).

Fig. 102 – Alçado Sul do Conjunto Turístico do Forte Velho. Arq. Raul Chorão Ramalho, 1968. (Espólio do Arq. Raul Chorão Ramalho, Biblioteca do Instituto de Habitação e Reabilitação Urbana).

recordando em parte a configuração já ensaiada no Hotel Bela Vista. O uso de elementos de construção local, como os muros de pedra basáltica, nos níveis mais baixos, e uma vasta aplicação dos “tapa-sóis”, em alguns dos paramentos, foram também opções que levariam à almejada integração no panorama envolvente.

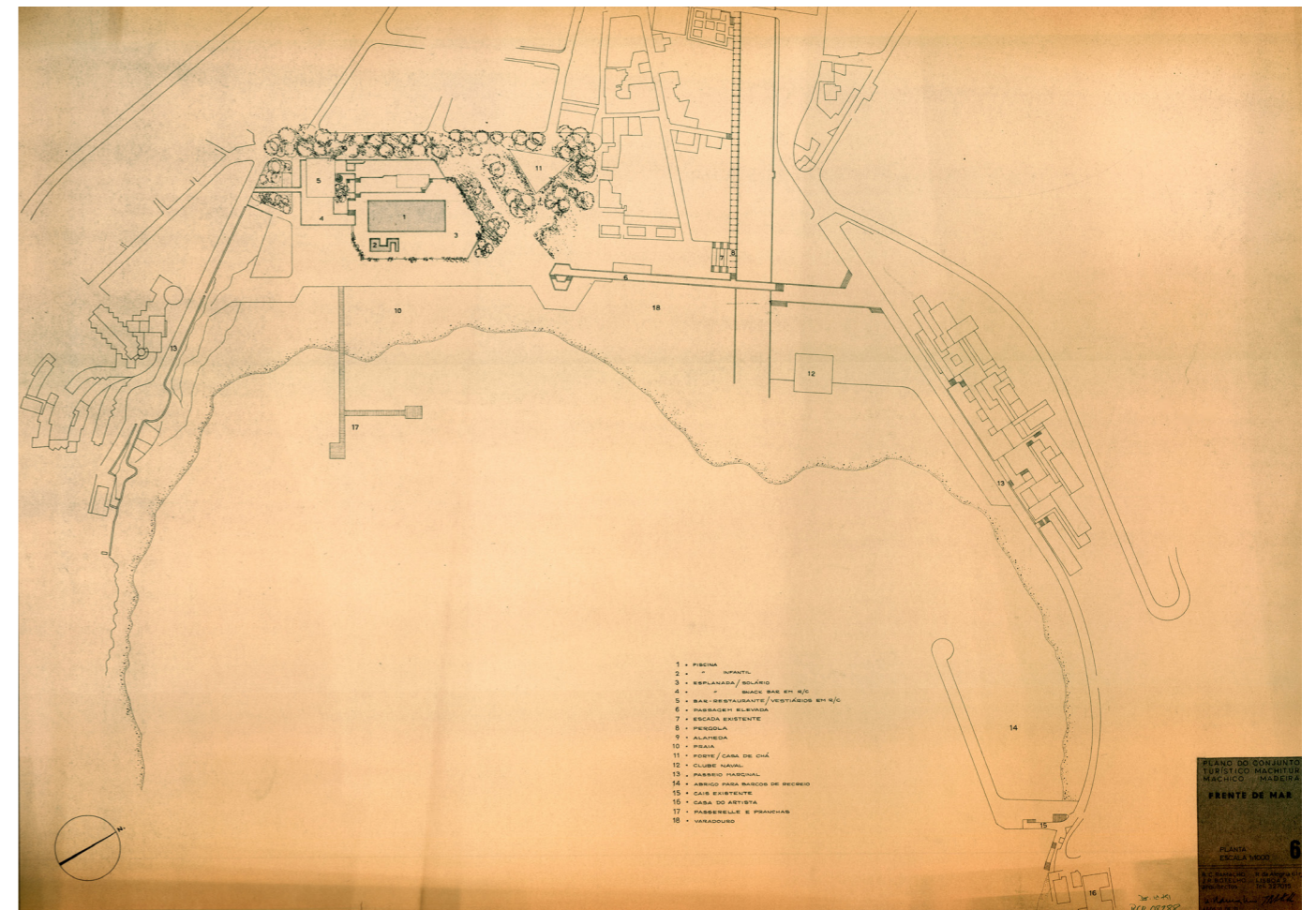
A última unidade hoteleira não construída de Chorão Ramalho, o Aparthotel Travessa do Valente, foi projectada em 1988. No piso de entrada, além dos espaços de recepção, administração, áreas técnicas e núcleos de acessos, existira o estacionamento, a uma cota mais baixa, ao qual se poderia aceder a partir do interior do hotel. O edifício integraria maioritariamente apartamentos do tipo T1, constituídos por um vestíbulo, que dava acesso à casa de banho, quarto, e sala com kitchenette. Apesar das unidades de alojamento serem apartamentos, previram-se também áreas comuns, como a sala de estar e sala de jantar, com as respectivas áreas de apoio, espaços que se estendiam para o exterior através de um largo terraço e varandas. Houve, uma vez mais, a preocupação de tornar a cobertura acessível e de lhe atribuir uma funcionalidade, neste caso a de solário (fig. 99 e 100).

Além de todas estas unidades independentes, Chorão Ramalho teve também a oportunidade de pensar a questão do turismo de forma mais alargada, tendo recebido encomendas para desenhar dois complexos turísticos, ainda que nenhum dos projectos tenha sido executado. Nestes projectos houve também o cuidado de encontrar uma forma de integração paisagística sem que se tornasse evasiva, procurando adaptar e tomar partido das condições particulares da topografia.

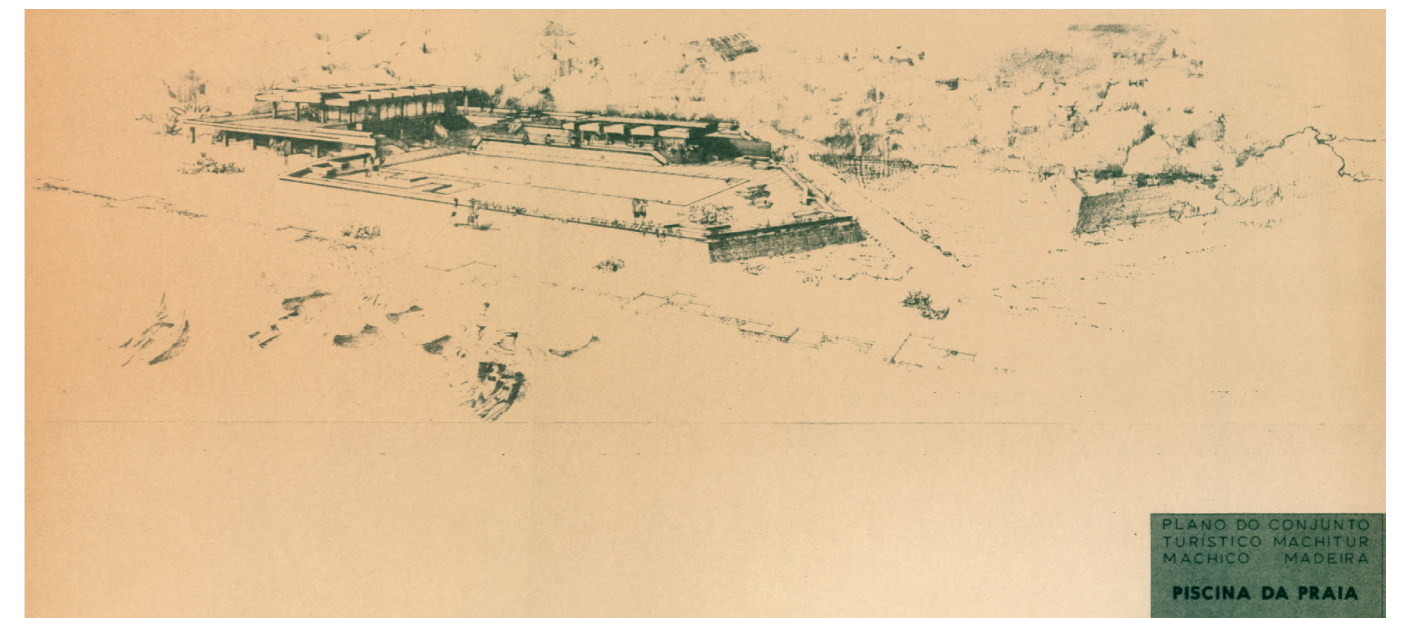
Em 1968 o arquitecto desenvolveu o Conjunto Turístico do Forte Velho, na área que estivera anteriormente ocupada com o antigo Asilo do Funchal, junto à foz da Ribeira de Gonçalo Aires, potenciando as possibilidades náuticas desta implantação. Ainda que se situasse nas imediações do Hotel Bela Vista, seria construída uma outra unidade hoteleira para apoiar mais directamente o complexo, embora com uma expressão exterior em parte semelhante.

O projecto pretendia criar uma nova zona balnear para a cidade do Funchal, que resultava num intenso trabalho de adaptação das estruturas arquitectónicas às condições topográficas, do qual faziam parte: piscinas, uma das quais de dimensões olímpicas; solários; um porto de recreio; bares; restaurante; campos de ténis, squash e badmington; circuito de minigolfe; uma pista de bowling; um espaço comercial, com venda de produtos artesanais; um parque infantil; um miradouro; e áreas de estacionamento (fig. 101 e 102).

O segundo projecto de maior escala, o Complexo Turístico Machitur, de 1971, foi elaborado em



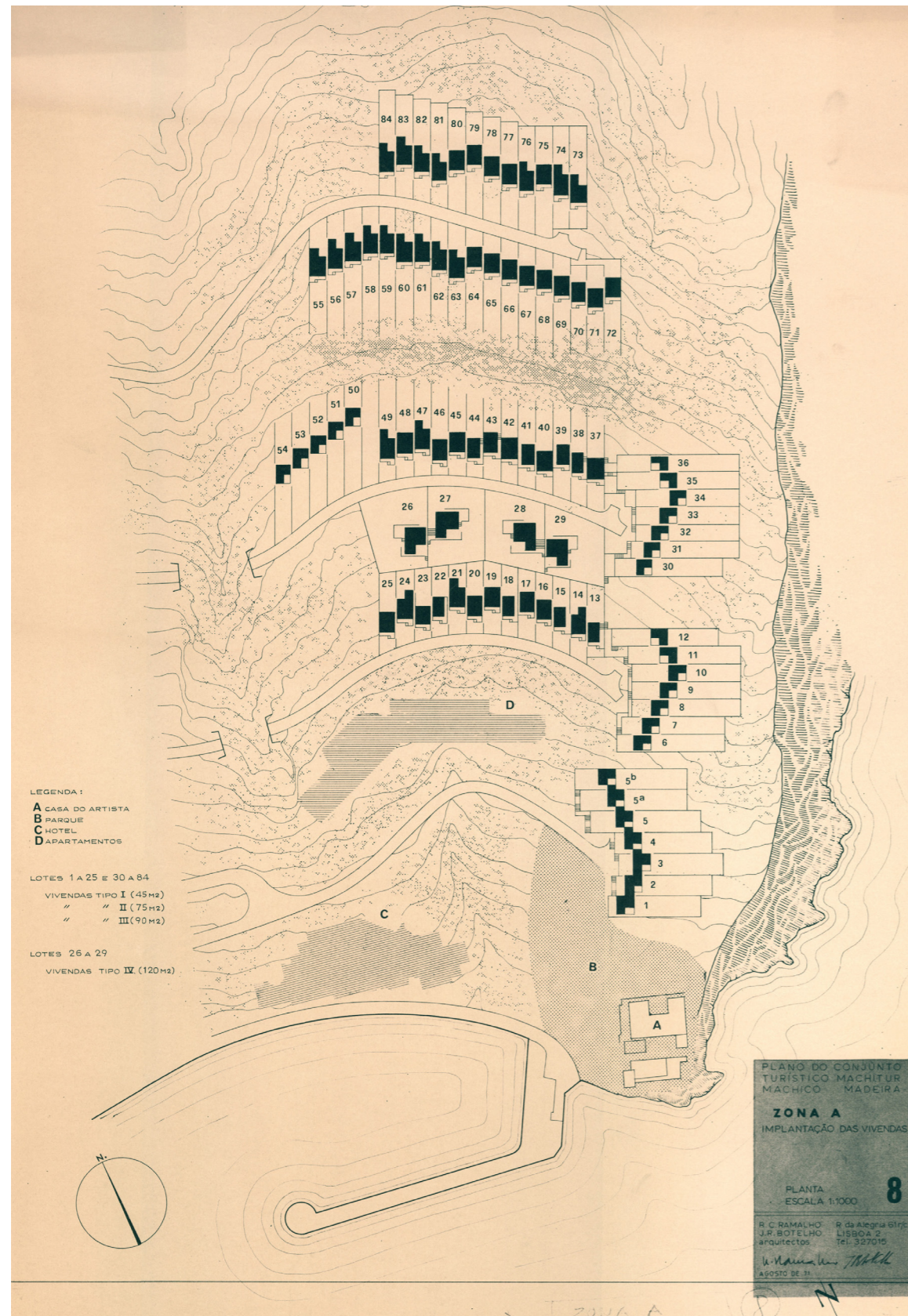
103.



104.

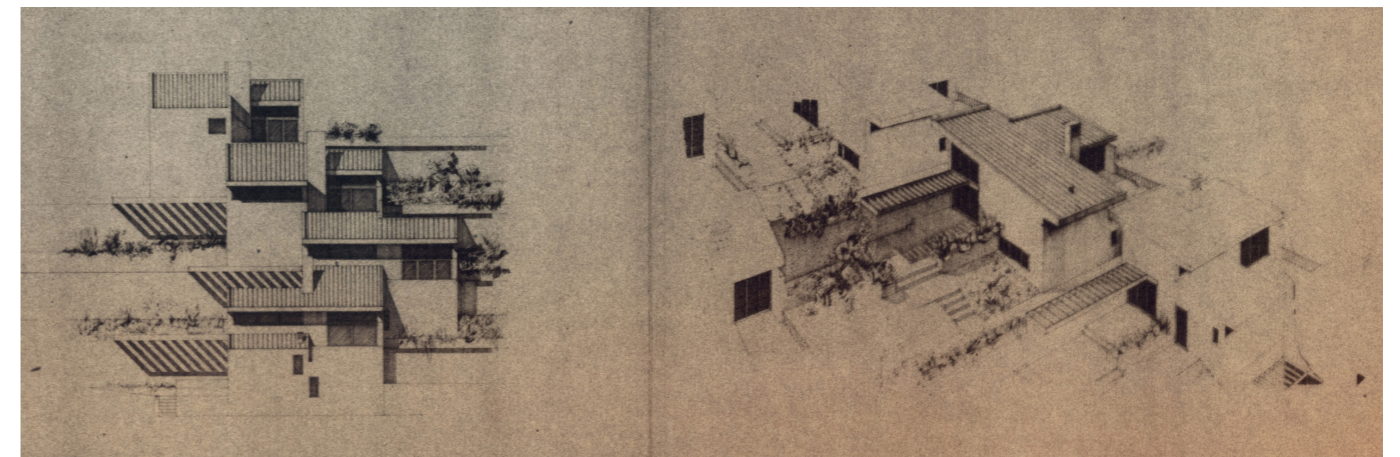
Fig. 103 – Plano do Conjunto Turístico Machitur, Frente de Mar. Arq. Raul Chorão Ramalho e Arq. José Rafael Botelho, 1971. (Espólio do Arq. Raul Chorão Ramalho, Biblioteca do Instituto de Habitação e Reabilitação Urbana).

Fig. 104 – Plano do Conjunto Turístico Machitur, perspectiva da piscina da praia. Arq. Raul Chorão Ramalho e Arq. José Rafael Botelho, 1971. (Espólio do Arq. Raul Chorão Ramalho, Biblioteca do Instituto de Habitação e Reabilitação Urbana).



105.

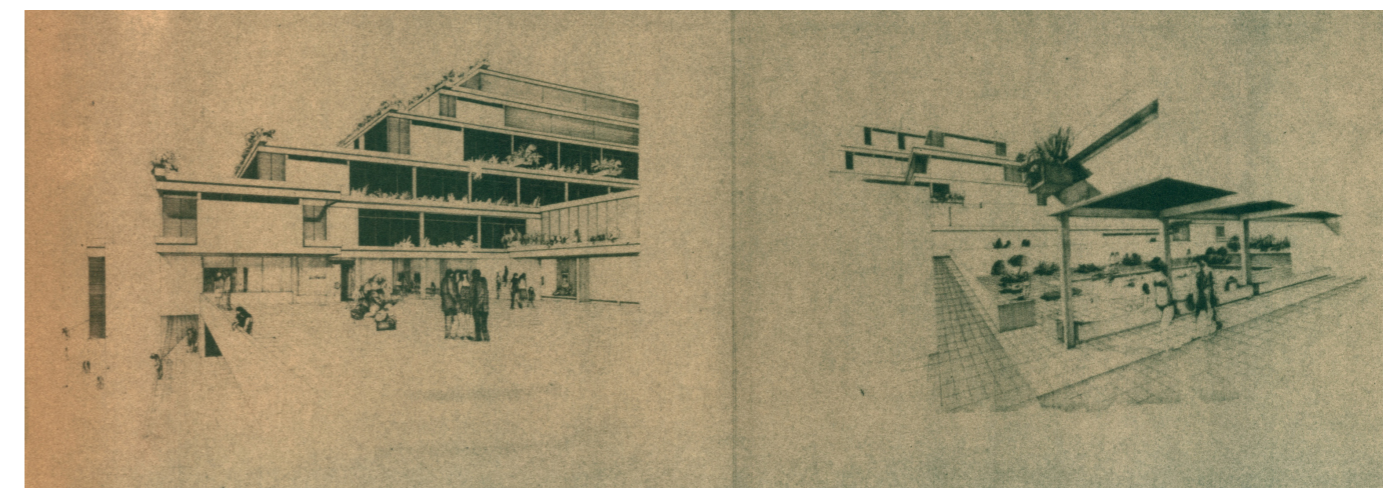
Fig. 105 – Planta Geral do Complexo Turístico Machitour, Zona A: implantação das vivendas, Arq. Raul Chorão Ramalho e Arq. José Rafael Botelho, 1971. (Espólio do Arq. Raul Chorão Ramalho, Biblioteca do Instituto de Habitação e Reabilitação Urbana).



106.



107.



108.

Fig. 106 – Planta Geral do Complexo Turístico Machitour, Zona A: perspectivas das vivendas, Arq. Raul Chorão Ramalho e Arq. José Rafael Botelho, 1971. (Espólio do Arq. Raul Chorão Ramalho, Biblioteca do Instituto de Habitação e Reabilitação Urbana).
 Fig. 107 e 108 – Planta Geral do Complexo Turístico Machitour, Zona 1: complexo residencial e comercial, perspectivas, Arq. Raul Chorão Ramalho e Arq. José Rafael Botelho, 1971. (Espólio do Arq. Raul Chorão Ramalho, Biblioteca do Instituto de Habitação e Reabilitação Urbana).

parceria com o Arq. José Rafael Botelho. No seu desenvolvimento houve o cuidado de se planificar a frente de mar, inserida no Plano de Urbanização da Vila de Machico, que fora também encomendado a Chorão Ramalho (fig. 103).

A frente de mar organizava-se em função de um passeio marítimo, ao qual se ligava uma pérgola, que se desenvolvia em direcção ao núcleo central da povoação. Ao longo deste passeio, que dava acesso à praia, estariam instalados: um complexo balnear, envolto por uma vasta área ajardinada, que além de piscinas incluía um restaurante, um snack-bar e uma esplanada/solário (fig. 104); uma passarela de acesso ao mar com prancha de saltos; uma casa de chá, a construir na Fortaleza de Nossa Senhora do Amparo; um Clube Náutico e varadouro; um conjunto comercial e de apartamentos; e, ainda, um porto de recreio estruturado a partir de um antigo cais.

No que se refere às estruturas de alojamento, o complexo estaria munido de três hotéis, um em cada extremo da baía de Machico, e um outro no centro da vila¹⁷⁶. A acompanhar o desenvolvimento da encosta seriam instaladas vivendas turísticas em banda, de várias tipologias, inseridas em áreas ajardinadas, ao longo de caminhos sinuosos, para uma melhor adaptação à topografia (fig. 105 e 106). Embora estas moradias tivessem sido pensadas para a população flutuante, admitia-se, também, a hipótese de se fixarem habitantes locais.

Não se conhece a composição volumétrica e funcional de todos os elementos, sendo o conjunto comercial e residencial o que se encontra melhor documentado. Estaria composto por várias unidades volumétricas que se iam interceptando e tinham um desenvolvimento escalonado, permitindo a formação de terraços e pátios, animados com jardins e piscinas (fig. 107). Para as fachadas recorria-se de novo à sua formulação enquanto faixas horizontais, reforçadas por varandas-floreiras em betão, solução que havia sido pensada também para o Hotel Bela Vista (fig. 108).

Esta dupla de arquitectos planeava ainda outras estruturas particulares, nomeadamente: a criação de uma Clínica de Talassoterapia; um teleférico que estabelecesse a ligação entre a marginal e o Pico do Facho; e a retoma de uma anterior ideia, originalmente defendida por António Aragão em 1968, de adaptação do Forte de São João Baptista, situado próximo do mar, a Casa do Artista, que se faria acompanhar de uma área ajardinada repleta de peças escultóricas.

Ainda que a maior parte das propostas de pendor turístico de Chorão Ramalho não tenham sido executadas, vários projectos posteriores vieram a tomar posições semelhantes às que o arquitecto já

¹⁷⁶ O hotel localizado a poente, e que se veio a construir, o Hotel Dom Pedro Baía, não foi desenhado por Chorão Ramalho e José Rafael Botelho, embora os terrenos tivessem pertencido também à Machitur. Contudo, esta estrutura, que à altura se encontrava em construção foi também considerada no desenho do complexo turístico.

havia experimentado em alguns dos seus projectos. Foi o caso da construção de um passeio marítimo, entre a Praia da Cruz e o Lido, que, embora com proporções distintas, criou uma longa faixa para usufruto de populares e visitantes e deu um sentido unitário às várias unidades turísticas construídas nos terrenos marginais. Outro exemplo está associado ao seu projecto do Hotel Quinta de São João, onde a antiga quinta e um novo bloco constituiriam uma unidade hoteleira de maior dimensão. Nesta mesma lógica têm sido construídas as intituladas “Quintas da Madeira”, vistas pelas entidades responsáveis pelo turismo regional como uma tipologia de grande interesse para o turismo madeirense, que resgatam os valores espaciais das primeiras unidades de alojamento da ilha.

2.2.2.2. O Complexo Turístico de Água de Pena (MATUR)

Estas propostas de criação de complexos turísticos não foram exclusivas. Paralelamente ao processo de construção de unidades hoteleiras isoladas, durante as décadas de 1960 e 1970, também se apostaram em aldeamentos turísticos, de iniciativa privada, para várias localidades da Ilha. Contudo, houve grande dificuldade na concretização de empreendimentos deste tipo no arquipélago. Dos vários projectos desenvolvidos, o Complexo Turístico de Água de Pena foi o único caso de sucesso. A empresa responsável pelo empreendimento foi a MATUR¹⁷⁷, o nome mais comum desta urbanização.

A sua concepção, iniciada nos anos finais da década de 1960, ficou a cargo de uma equipa de arquitectos pertencentes ao gabinete técnico da Construtora Grão-Pará¹⁷⁸, empresa responsável também pela sua execução. Encontrava-se subdividido em duas zonas: a zona A, de maior extensão; e uma zona complementar, a zona B, localizada a sul do núcleo principal, tirando partido da proximidade costeira. Numa reformulação do plano geral, feita em 1972, é incluída uma outra área de construção destinada à instalação de um bairro de pescadores, cuja execução seria também responsabilidade da MATUR, mas sem contacto directo com o complexo turístico.

O objectivo de implementação de um grande centro turístico internacional levou à escolha de um local de privilegiadas características paisagísticas e de acessibilidade. Esta “cidadezinha turística”, como lhe chamavam os jornais da época¹⁷⁹, veio a implantar-se nas imediações do Aeroporto da Madeira, num terreno balizado, a sul, pela Estrada Nacional 101 e, a norte, por uma Estrada Municipal, o que

¹⁷⁷ MATUR corresponde às siglas da Sociedade de Empreendimentos Turísticos da Madeira, S.A.R.L., empresa que promoveu a construção deste complexo.

¹⁷⁸ A equipa responsável pelos vários projectos estava composta pela Arq.^a Maria Cecília Eloy e pelos arquitectos Urbano Iglésias, Artur Florentino e Fernando Ramalho, sob a direcção do Eng. Manuel Sena Rego. As obras ficaram também a cargo da Construtora Grão-Pará, fundada por Fernanda Pires da Silva, que, conjuntamente com Laurindo Correia, constituíam a administração da MATUR. Esta mesma empresária tinha já estado envolvida na concepção de outras urbanizações turísticas de que é exemplo a de Pena Furada, no Algarve, com projecto de Oscar Niemeyer.

¹⁷⁹ A «MATUR» propõe-se tornar a Quinta da Queimada numa cidadezinha turística. “Diário de Notícias”. (15 Jun 1968).

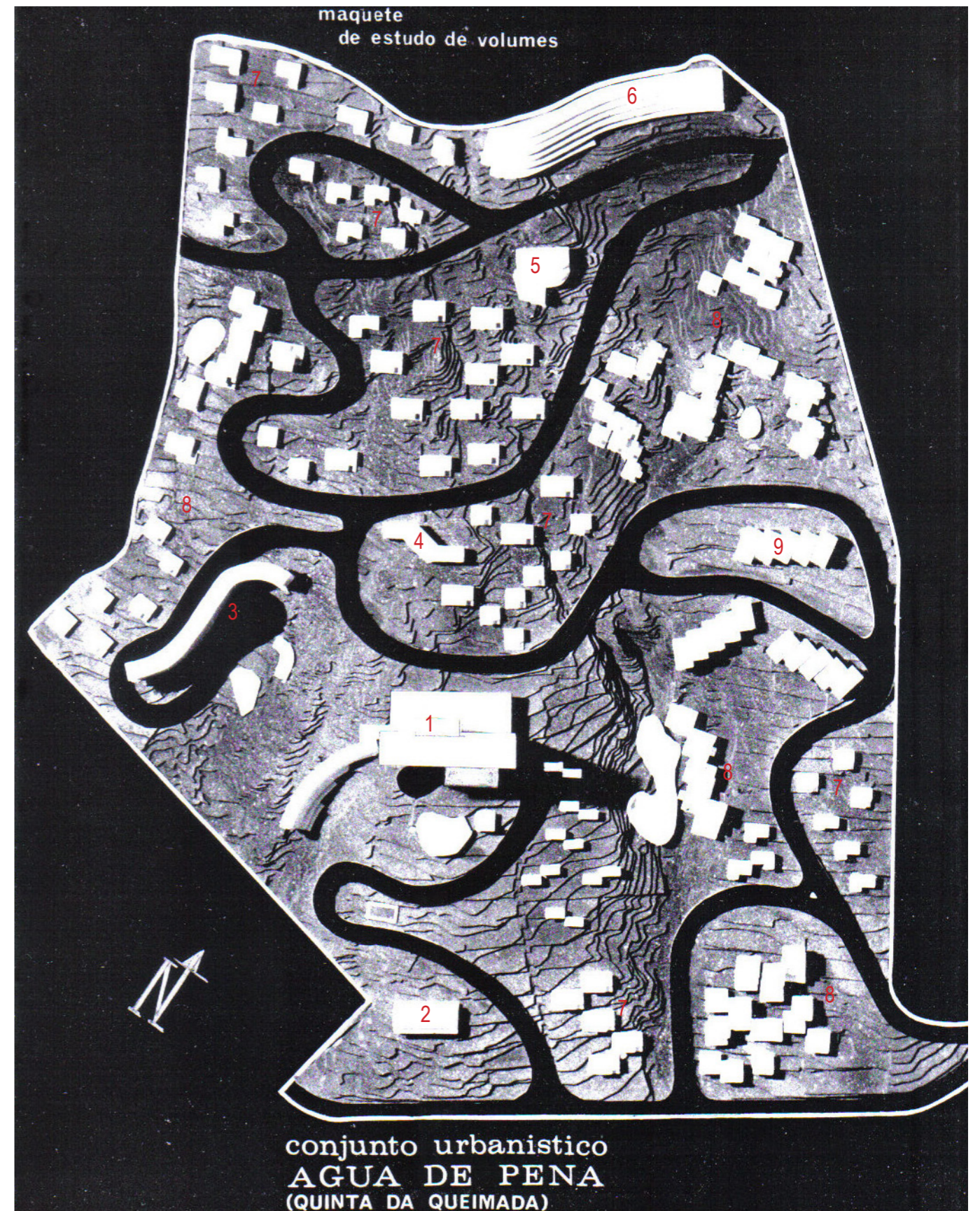
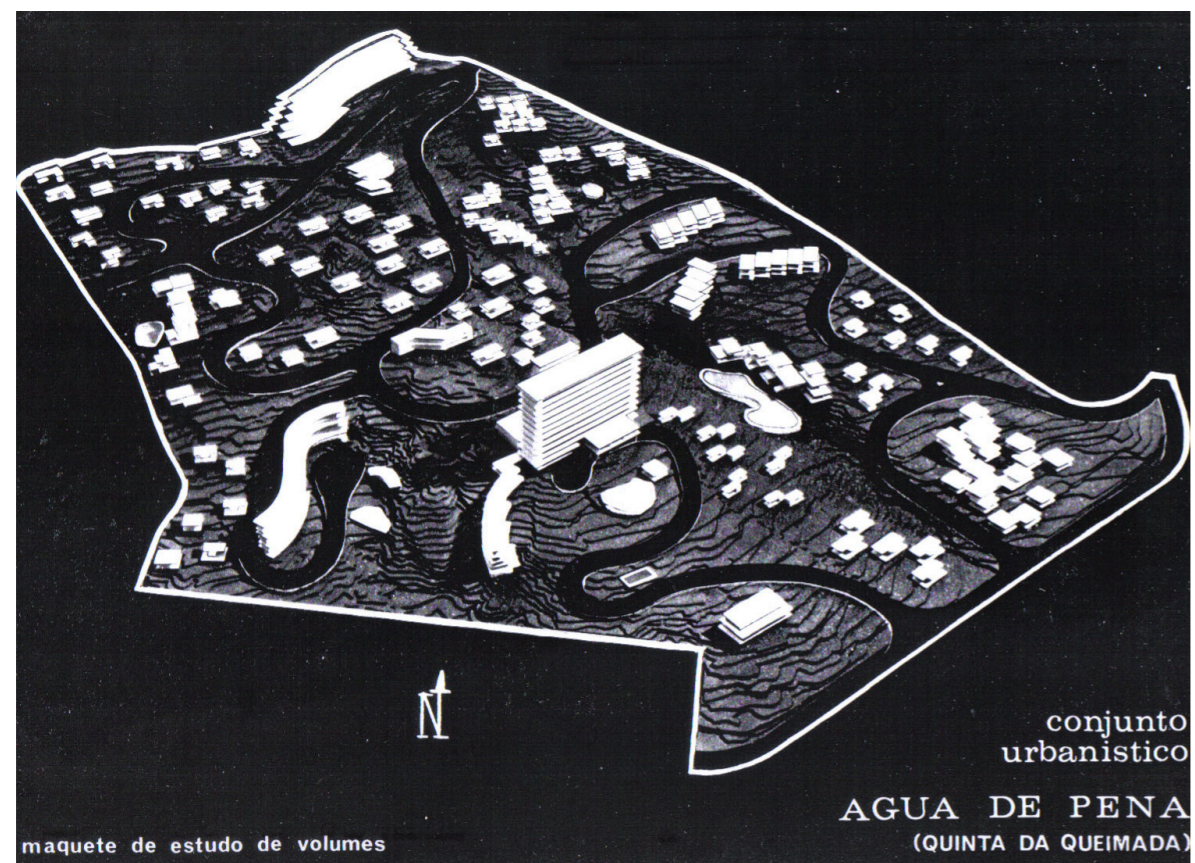


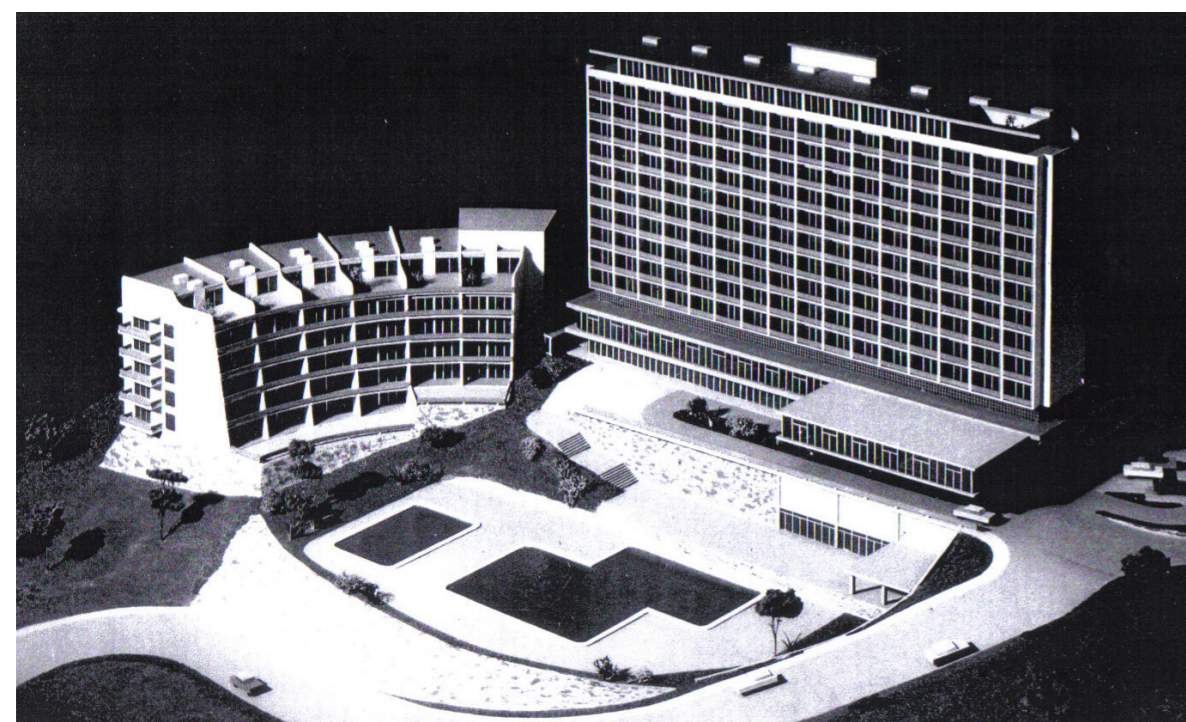
Fig. 109 – Fotografia da maquete do conjunto urbanístico de Água de Pena, MATUR, Zona A. Arq.^a Cecília Eloy, finais da década de 1960. (Delegação de Turismo da Madeira, Arquivo Regional da Madeira). Legenda: 1- Hotel; 2 - Club de Bridge; 3 - Conjunto Habitacional “Flats 2”; 4 - Centro Comercial; 5 - Restaurante; 6 - Conjunto Habitacional “Flats 1”; 7 - Moradias isoladas; 8 - Moradias Agrupadas; 9 - Moradias em Banda.



110.



112.



111.



113.

Fig. 110 – Fotografia da maquete do conjunto urbanístico de Água de Pena, MATUR, Zona A. Arq.^a Cecília Eloy, finais da década de 1960. (Delegação de Turismo da Madeira, Arquivo Regional da Madeira).

Fig. 111 – Maquete da primeira proposta do Hotel do Complexo Turístico da MATUR, finais da década de 1960. (Delegação de Turismo da Madeira, Arquivo Regional da Madeira).

Fig. 112 e 113 – Hotel do Complexo Turístico da MATUR, finais da década de 1970. (<http://aguadepena.blogspot.com/2009/01/matur-publicidade.html>; <http://aguadepena.blogspot.com/2009/01/um-hotel-dois-concelhos.html>).

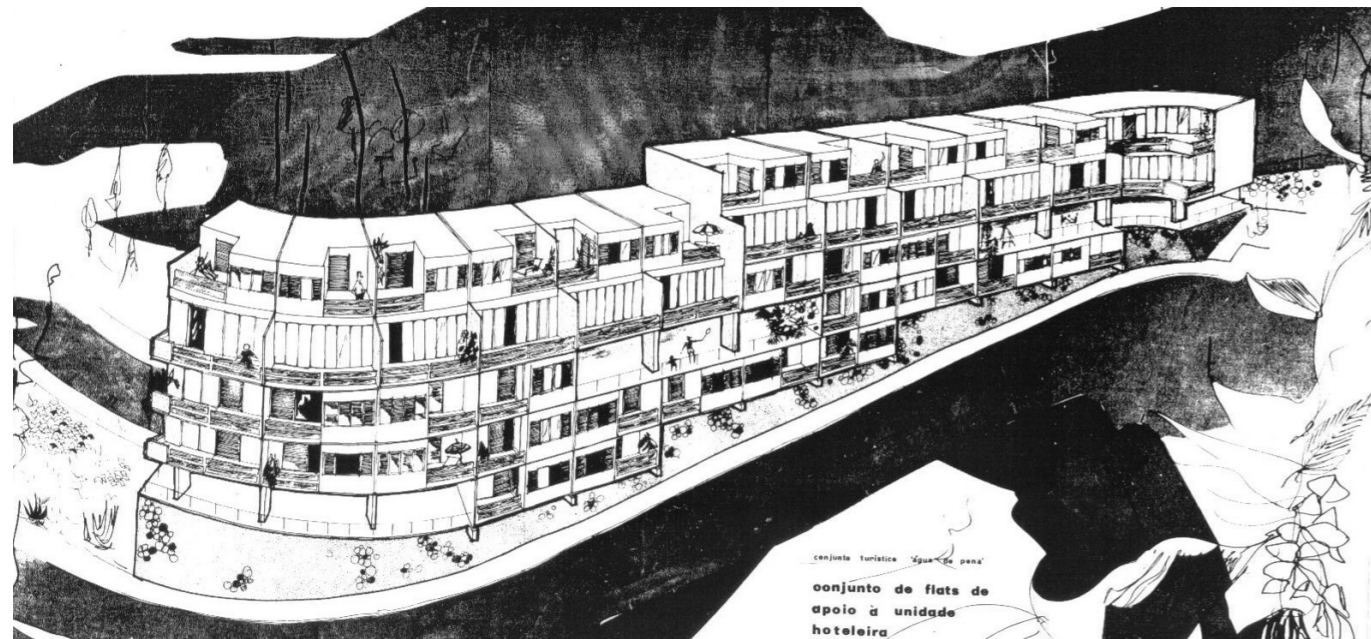
possibilitava uma fácil comunicação com outros pontos da ilha, nomeadamente o Funchal. Em termos paisagísticos, o enquadramento visual incluía vistas sobre as montanhas da envolvente e sobre o oceano, tendo como pano de fundo as Ilhas Desertas. O local beneficiava ainda de outras estruturas próximas de interesse turístico: a proximidade de um campo de golfe, localizado a oitocentos metros; e a existência de um miradouro, fronteiro ao aldeamento, que dava sobre o Vale de Machico, uma vila típica madeirense, que pelas suas características pitorescas era, à altura, uma das panorâmicas mais visitadas da Ilha.

A Zona A encontrava-se estruturada em função de uma rede de avenidas de traçado sinuoso, adaptadas às curvas de nível, que se encontrava ligada às Estradas Nacional e Municipal (fig. 109 e 110). Estas vias permitiam a subdivisão da extensão do terreno em diferentes sectores ajardinados, onde se distribuíam os vários programas: moradias isoladas, em banda ou agrupadas, com tipologias e configurações estéticas distintas; conjuntos residenciais, denominados “flats”, compostos por apartamentos turísticos; um hotel, em torno do qual gravitava todo o complexo; um centro comercial, que disponibiliza vários produtos, serviços e divertimentos; e um restaurante-miradouro, cuja localização permitia uma visão panorâmica de grande abrangência. O redesenho desta urbanização, em 1972, previa novos equipamentos: era o caso de uma capela, a construir-se junto ao centro comercial, introduzindo o culto religioso numa aglomeração urbana dedicada ao lazer; e ainda, um conjunto de piscinas instaladas junto a um dos blocos residenciais.

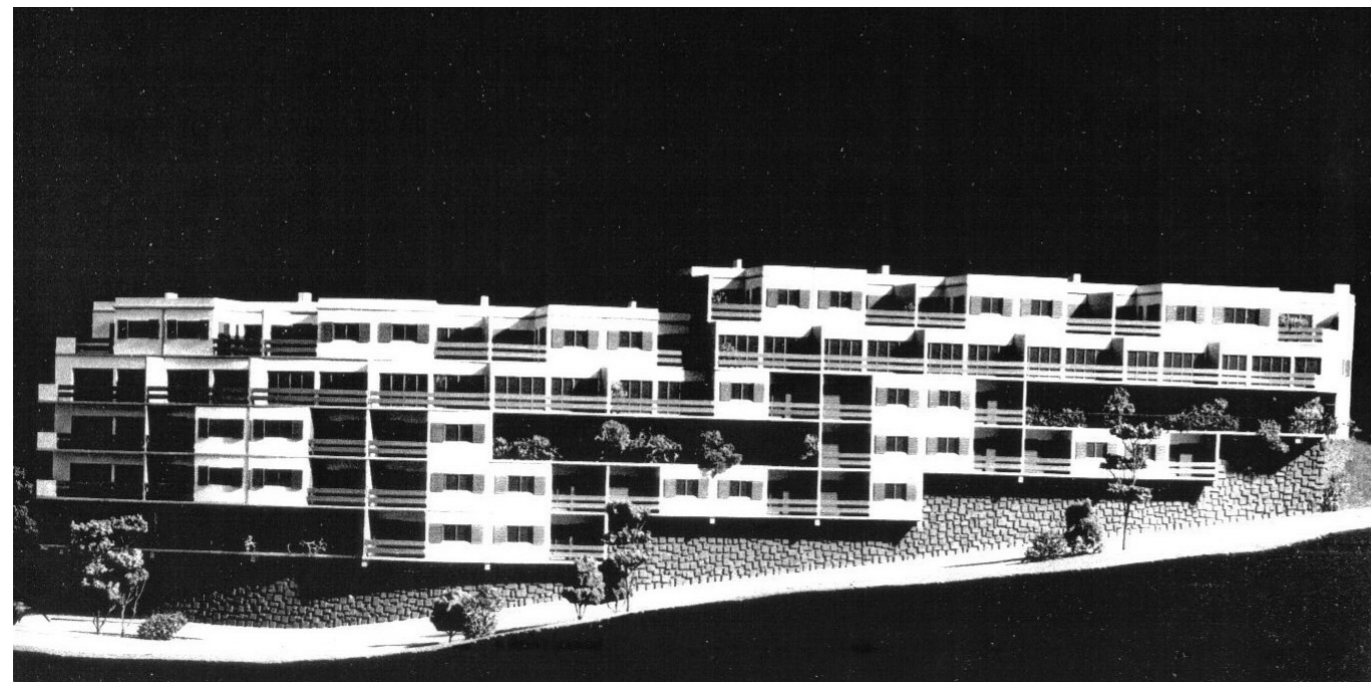
A zona B, com uma extensão muito menor, não chegou a ser construída. Desenvolver-se-ia a partir de uma ramificação da Estrada Nacional, da qual surgiam pequenas vias de acesso aos edifícios. Deste núcleo faziam parte: três moradias isoladas; um outro conjunto habitacional de “flats”; um miradouro; e a peça arquitectónica que suscitava, à altura, maior interesse, o “Yatch-Club”. Mais tarde, aquando da redefinição do complexo, pensou-se aumentar o número de moradias, e em introduzir um novo conjunto habitacional e um restaurante típico.

A oferta de alojamento disponibilizada neste conjunto turístico, pensada essencialmente para temporadas de lazer, era variada. Disponibilizaram-se diferentes tipologias e formas de estruturar as células habitacionais, que se encontravam isoladas ou agrupadas, para responder às necessidades específicas de públicos distintos.

O elemento de destaque, não só em termos de alojamento, como de todo o complexo, era o Hotel (fig. 111, 112 e 113). A reprovação da proposta inicial, por parte do Comissariado do Turismo, implicou a revisão integral deste equipamento. O novo projecto enquadrou-se já na estruturação e modo de funcionamento próprios das demais unidades da cadeia internacional Holiday Inns, a quem foi entregue



114.



115.

Fig. 114 – Perspectiva do Conjunto Habitacional Flats 2, finais da década de 1960. (Delegação de Turismo da Madeira, Arquivo Regional da Madeira).
 Fig. 115 – Maquete do Conjunto Habitacional Flats 2, finais da década de 1960. (Delegação de Turismo da Madeira, Arquivo Regional da Madeira).



116.



117.



118.

Fig. 116, 117 e 118 – Conjunto Habitacional Flats 3: postais publicitários da Complexo Turístico da MATUR, sem data. (<http://aguadepeña.blogspot.com/2009/01/matur-flats-e-moradias-em-banda.html>).

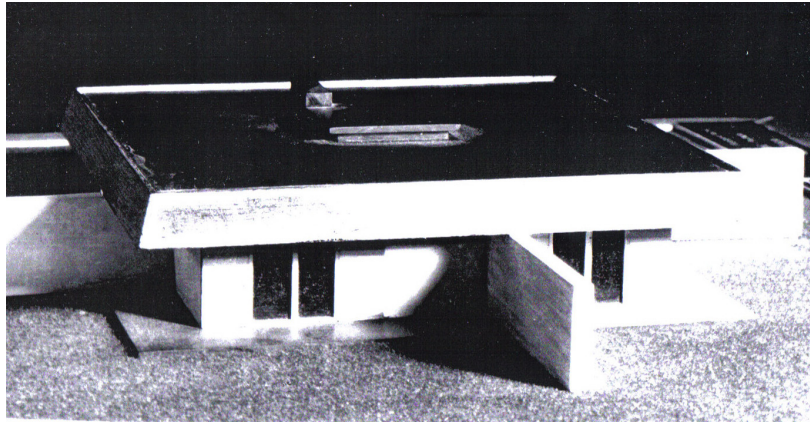
a sua exploração¹⁸⁰. No que se refere à solução arquitectónica, o corpo principal, que se assume em altura, já não se implantou paralelamente à linha de costa. O novo posicionamento resultou de um estudo dos ângulos de visão mais adequados para se obter panorâmicas mais abrangentes a partir dos quartos. Estes ângulos tiveram uma forte presença na composição dos alçados do hotel, traduzindo-se nas saliências de recorte ziguezagueante, que se alternavam com os blocos horizontais das varandas, ao longo de toda a altura do edifício. Em planta, essas mesmas saliências representam um avanço triangular do quarto, que permite ganhar mais área, uma posição mais favorável para a contemplação paisagística, e criar um espaço de varanda reservado a cada um dos quartos. Outra particularidade do hotel foi o aproveitamento da altura que o volume principal atingia para promover uma experiência paisagística singular, desfrutada a partir de espaços como o restaurante principal, o bar e uma sala de leitura. Sob o último piso, um terraço parcialmente coberto possibilitava semelhante relação visual, complementada por jardins e um outro bar.

Especialmente concebidos para apoiar a unidade hoteleira foram construídos os blocos habitacionais “Flats” F1, F2 e F3. Em todos eles disponibilizavam-se apartamentos do tipo T1 e T2, alguns dos quais em sistema “duplex”. Na definição do conjunto de apartamentos foi dada especial atenção à demarcação dos seus limites, para que se reforçasse a independência de cada uma destas células, algo que era considerado pelos projectistas como uma condição essencial num programa turístico. O edifício F1 localizava-se no extremo norte da urbanização, e estava servido directamente pela Estrada Municipal. A sua configuração inicial foi reformulada por se considerar demasiado alto e pouco integrado na envolvente, não tendo sido possível consultar o projecto de alteração.

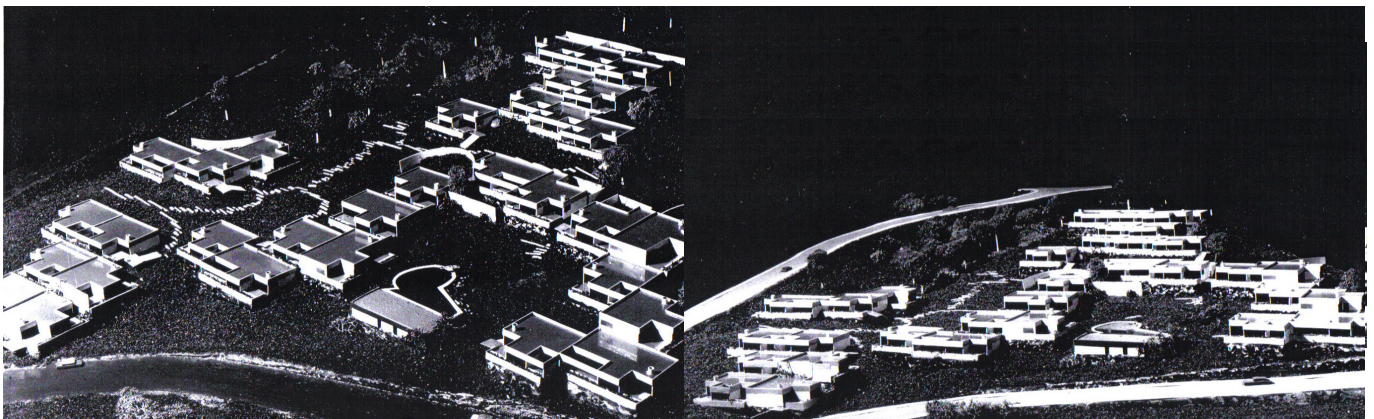
Quanto ao bloco F2, foi construído a poente do hotel, com uma configuração sinuosa, que se ia adaptando volumetricamente ao desenvolvimento topográfico do terreno (fig. 114 e 115). O acesso fazia-se a partir de três entradas, situadas em níveis distintos, que resultavam da não ocupação de alguns módulos por apartamentos e possibilitavam, também, um espaço de recreio infantil coberto. Não estava prevista nenhuma área de recepção e controlo, pelo que se deduz que estas actividades aconteceriam na própria recepção do hotel. Os apartamentos, servidos por uma galeria exterior comum, estavam compostos a um lado pela cozinha e sala e do outro pela casa de banho, quarto e varanda. Os apartamentos T2 localizavam-se apenas nos últimos dois pisos, encontrando-se compostos pelos quartos, sala, casa de banho e varandas.

O conjunto Flats-3 foi também alterado em relação ao plano inicial (fig. 116, 117 e 118). A nova

180 Conforme se depreende na memória descritiva, a equipa de arquitectos da Grão-Pará continua a desenvolver o projecto do hotel, mas agora sobre a supervisão do Eng. Ernest B. Fletcher, pertencente à administração daquela companhia, de modo a enquadrá-lo dentro da orgânica de funcionamento e serviços das demais unidades desta cadeia. (ELOY, Maria Cecília [et. al.] – *Hotel Holiday Inns Madeira*. Lisboa : [s.n.], 1970, 19 desenhos técnicos, 1 memória descritiva, 11 p. Acessível no Arquivo Regional, Madeira, Portugal.).

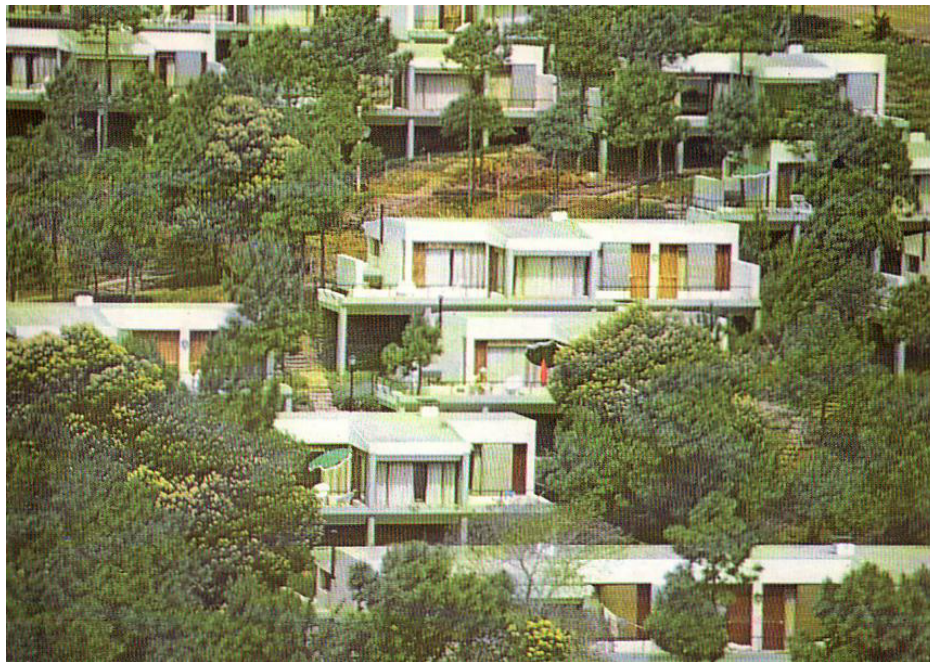


119.



120.

121.



122.

Fig. 119 – Fotografia da maquete das moradias isoladas do tipo I, finais da década de 1960. (Delegação de Turismo da Madeira, Arquivo Regional da Madeira).
Fig. 120 e 121 – Fotografias da maquete das moradias em terraço. (Delegação de Turismo da Madeira, Arquivo Regional da Madeira).
Fig. 122 – Moradias em terraço. (<http://aguadepena.blogspot.com/2009/01/matur-flats-e-moradias-em-banda.html>).

proposta apresenta um perfil escalonado que vai acompanhando a topografia do terreno. Este perfil não se manifesta apenas nos alçados, sendo utilizado também entre os apartamentos, tornando-os independentes. Os apartamentos de tipologias T1 tinham uma estruturação semelhante aos do edifício F2: um vestíbulo dava acesso de um lado, à cozinha e à sala e do outro, à casa de banho e quarto. Tanto a sala como o quarto partilhavam de um terraço comum e de uma pequena área ajardinada. Os apartamentos T2 localizavam-se apenas nos pisos superiores, acessíveis a partir de escadas instaladas na galeria comum. Cada escada dava acesso a dois apartamentos. Nestes, os quartos instalavam-se a norte; no núcleo mais central encontrava-se ocupado por um vestíbulo e duas casas de banho; e a sul, uma “kitchenette”, uma sala de refeições e a sala de estar.

Outro tipo de acomodação disponível eram as moradias que se encontravam distribuídas de forma isolada, agrupada ou em banda. As moradias isoladas, embora de dois tipos distintos, tinham em comum a pretensão de: promover uma grande abertura para o exterior; disponibilizar espaços o mais amplos possíveis; e integrar uma área de transição entre o interior e o exterior, que providenciasse protecção climatérica, conseguida com recurso a uma cobertura maior do que bloco da moradia. Em termos da organização interior, as moradias do tipo I tinham como elemento central um vestíbulo de configuração quadrangular, acessível a norte, de onde partiam quatro muros portantes, perpendiculares uns em relação aos outros, que se estendiam além da cobertura (fig. 119). Estes muros permitiam criar um ambiente mais reservado e de maior comunhão com o exterior em cada um dos quartos, na sala, e na cozinha.

As moradias isoladas do tipo II organizavam-se de forma inteiramente distinta. A planta, de base rectangular, encontrava-se organizada em três faixas verticais. Ao centro, localizava-se um núcleo que integrava a cozinha e a casa de banho, iluminado por clarabóias. Este mesmo núcleo definia um vestíbulo, tanto a norte, como a sul, permitindo a entrada por qualquer uma dessas frentes. Os quartos encontravam-se na faixa nascente e por não terem uma das faces construída com um material pesado, mas sim amovível, possibilitavam uma maior amplitude espacial e um relacionamento directo com a sala, localizada na faixa poente, se assim se entendesse.

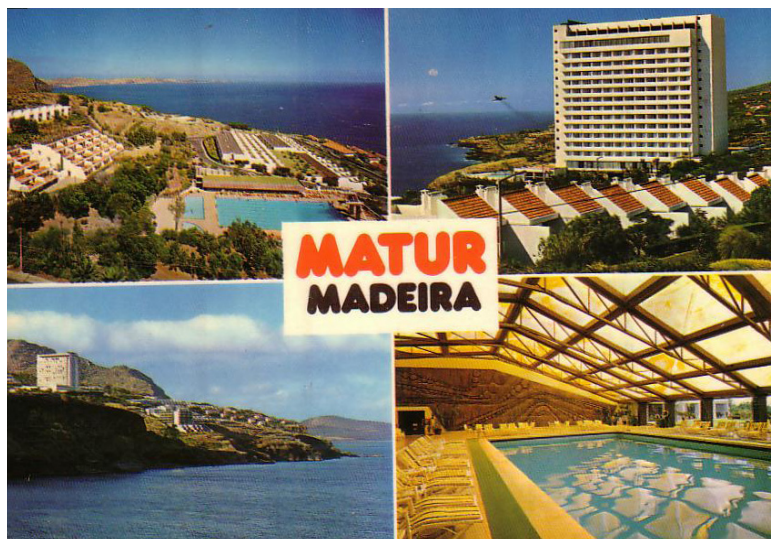
Quanto às moradias agrupadas encontravam-se reunidas em torno de um elemento comum, como uma piscina, um lago ou inseridas num jardim especialmente cuidado (fig. 120 e 121). Embora nem a tipologia, nem a posição que assumiam fosse constante, tinham em comum a presença de terraços em frente a algumas das dependências, daí serem referidas como moradias em terraço. Na ideia inicial, as habitações teriam uma relação mais tectónica com o lugar, estando em contacto directo com o terreno. Em vez disso, as casas acabaram por se libertar do solo, elevando sobre pilotis a plataforma a partir da qual se desenvolviam (fig. 122). Quanto a tipologias, poderiam ser do tipo T2 ou T3, sendo que em ambos os casos é a partir da sala que se acede ao imóvel, que se assumia como um elemento central e



123.



124.



125.

Fig. 123 - Perspectiva das moradias em banda, finais da década de 1960. (Delegação de Turismo da Madeira, Arquivo Regional da Madeira).

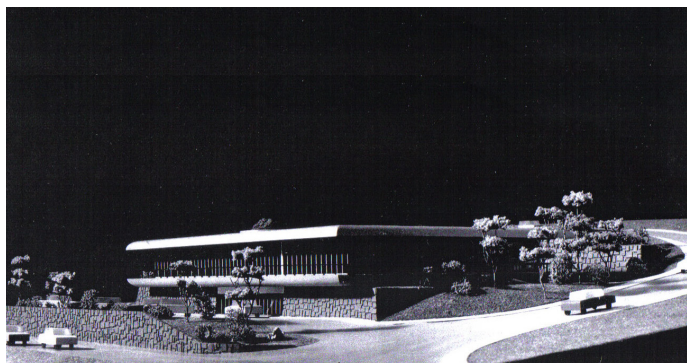
Fig. 124 e 125 – Postais do Complexo Turístico da MATUR, complexo de piscinas. (<http://aguadepena.blogspot.com/2009/01/matur-piscina-olimpica.html>).

distributivo que ganha projecção volumétrica por estar ladeado pelos terraços. As demais dependências distribuíam-se de um lado e do outro da sala. Ao contrário da solução inicial, não se trabalharam apenas como volumes puros. Ao impor uma inclinação à parte da sala que se projectava, a configuração volumétrica foi suavizada e ganhou dinamismo, tornando a solução mais interessante do ponto de vista da integração paisagística.

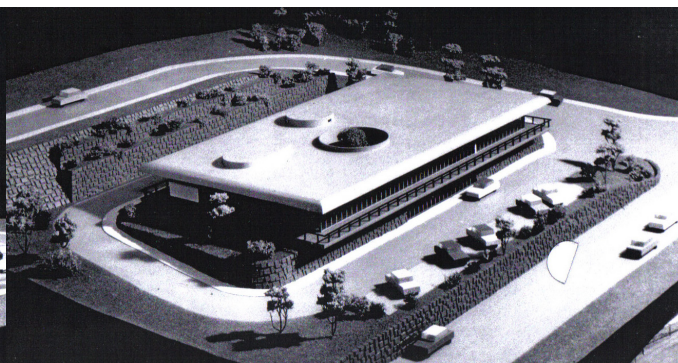
Por último, as moradias em banda seriam apenas do tipo T3, desenvolvendo-se em dois pisos. A entrada acontecia na parte posterior da casa, virada a norte (fig. 123). A partir do hall acedia-se à sala de jantar, que poderia ser isolada por uma divisória que não era fixa, e ao corredor de distribuição, onde se inseriam as escadas para o piso superior, que terminava na sala de estar, virada a sul. Esta era das poucas estruturas de habitação que previa a existência de espaços próprios para armazenagem, que se encontravam associados à “Kitchenette” instalada na sala de jantar. No primeiro piso, posicionavam-se dois quartos na vertente sul, que se serviam de uma casa de banho comum instalada no corredor. Já a vertente norte, era exclusiva do outro quarto, servido por uma casa de banho própria. Nestas moradias, a cobertura era acessível e foi compreendida com espaço de potencialidades recreativas, onde se previa a instalação de uma churrasqueira.

Além do alojamento, o complexo turístico da MATUR oferecia múltiplas estruturas de recreação, que resultaram em interessantes peças arquitectónicas. Junto ao Hotel tomou forma um conjunto de piscinas: uma de dimensões olímpicas, com pista de saltos; e outra de recreio, coberta (fig. 124 e 125). A complementá-las, num conjunto volumétrico que se dissimulava no terreno, existiam ainda: balneários masculinos e femininos; instalações sanitárias; um solário; bancadas de onde se podia assistir às competições; e, ainda, um restaurante, instalado sob a plataforma de acesso à piscina principal e que, a partir de janelas especialmente desenhadas para o efeito, permitia ver o interior da piscina.

Uma das peças mais interessantes do complexo era o centro comercial. Desenvolvia-se a partir de um volume octogonal de quatro pisos, ao qual se ligavam três braços distribuídos em leque. Estes volumes anexos, com excepção do mais alto, dissimulavam-se no terreno e as suas coberturas em terraço definiam uma esplanada em frente ao volume seguinte. Associado ao centro comercial existia ainda uma sala de projecções cinematográficas, inserida num volume independente de fachadas cegas, que não fora desenhado apenas para esse fim, possibilitando ainda a realização de espectáculos de dança, de vocação mais tradicionalista. Ao nível do solo, um piso baixo, construído exteriormente com muros de pedra local, regularizava os acidentes do terreno, e permitia a instalação de uma pista de bowling e respectivas áreas de apoio, assim como, sobre a sua cobertura, o patamar de entrada para o cinema e as primeiras lojas do centro comercial. A riqueza paisagística do entorno foi também potenciada neste edifício. No bloco central as fachadas eram compostas por panos envidraçados que se abriam para



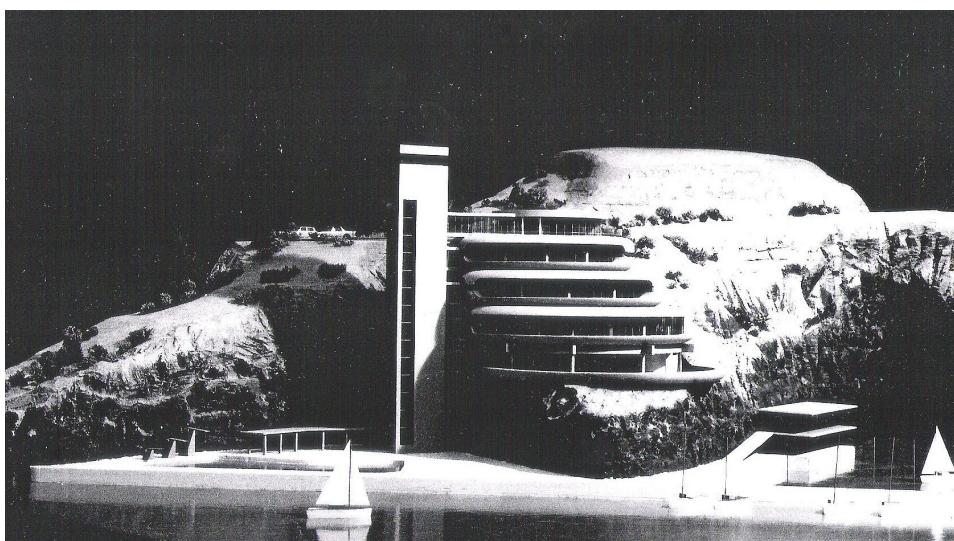
126.



127.



128.



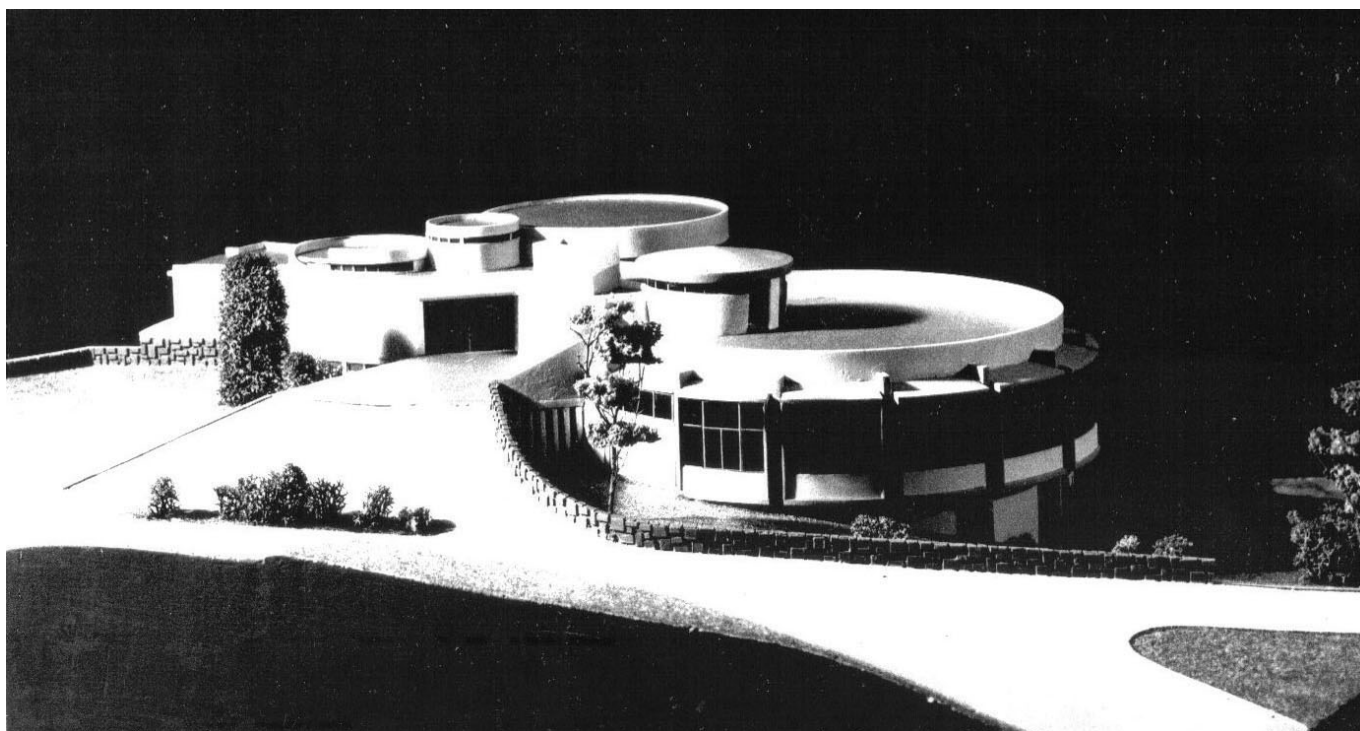
129.

Fig. 126 e 127 – Fotografias da maquete do Clube de Bridge, finais da década de 1960. (Delegação de Turismo da Madeira, Arquivo Regional da Madeira).
Fig. 128 – Postal do Clube de Bridge. (http://1.bp.blogspot.com/_9utjHU8Hj2Q/SWKD0y_xdMI/AAAAAAAAAwMk2tm5Wr5AIM/s1600-h/Scan10069.JPG).
Fig. 129 - Fotografia da maquete do Yatch-Club, finais da década de 1960. (delegação de Turismo da Madeira, Arquivo Regional da Madeira).

o exterior de forma a permitir deixar o vão a descoberto, como se de uma galeria exterior se tratasse, intensificando a presença do panorama insular.

Outra estrutura de destaque era o Clube de Bridge que veio a instalar-se junto à Estrada Nacional, posição que lhe permitia uma utilização simultânea por parte da população instalada no conjunto turístico, mas também em outras partes da Ilha (fig. 126, 127 e 128). O terreno, com inclinação no sentido norte-sul, foi resolvido com recurso a muros de pedra, que permitiram o desenvolvimento do edifício em dois pisos. O piso inferior destinava-se apenas a criar uma entrada ao nível do parque de estacionamento, estando composto pelo hall, recepção e escadas de acesso ao andar superior. Contudo, a entrada directa no piso principal também foi proporcionada, o que acontecia a partir da varanda que circundava todo o seu perímetro. Em termos funcionais, o Clube estava equipado com: um salão de jogo, de duzentos metros quadrados, localizado a nascente, complementado com duas salas mais pequenas e um espaço de estar; possuía também um restaurante para cento e cinquenta pessoas no extremo oposto; um bar, localizado a norte; um saguão circular envidraçado e ajardinado; e ainda, naturalmente, instalações sanitárias, e áreas de serviço, de apoio ao restaurante. Uma vez mais, a contemplação paisagística foi uma linha estruturadora do projecto: as fachadas principais estavam compostas por painéis envidraçados, que permitiam o relacionamento visual com o exterior; e a própria varanda foi igualmente pensada para potenciar esta contemplação. Em termos volumétricos, o Clube de Bridge lia-se como uma caixa de vidro, situada entre duas espessas lajes de faces verticais arredondadas, que dissimulavam a sua massa e criavam a sensação de uma peça unitária, pousada sobre os muros de pedra.

O Yatch-Club, como se disse localizado na zona B, ao ser construído, seria também um equipamento recreativo de referência, não só deste complexo, como da própria Ilha. O edifício distribuía-se em vários níveis, de configuração circular, independentes uns em relação aos outros, que se iam adaptando à escarpa sobre a qual se implantava (fig. 129). A ligação entre os vários pisos fazia-se por meio de uma esguia torre paralelepípedica, compreendendo os acessos verticais, que comunicavam com os pisos através de pontes. Este volume permitia também a ligação da cota superior do terreno à plataforma localizada na base da falésia, onde se instalava uma piscina, um porto de recreio e respectivas áreas de apoio. Tinha a pretensão de ser um verdadeiro ponto de referência, um marco sobre a envolvente, de modo que o bloco dos acessos se elevaria em relação aos demais, permitindo a instalação de um farol no topo. Em termos volumétricos, destacavam-se os três níveis principais, inseridos num volume em disco, de arestas arredondadas, que se abria em quase toda a sua frente sobre o oceano, promovendo a contemplação e envolvimento paisagístico. No que se refere à distribuição do programa: no nível superior ficavam instalados os serviços da Direcção do Clube; no piso abaixo encontrava-se o bar, com as respectivas áreas de apoio e ainda o acesso de serviço; no piso seguinte encontrava-se o restaurante



130.



131.

Fig. 130 e 131 – Fotografias da maquete do restaurante, finais da década de 1960. (Delegação de Turismo da Madeira, Arquivo Regional da Madeira).

e cozinha; e no último um grande salão, apto para a realização de banquetes, recepções e dança, apoiado por uma pequena cozinha e copa, que poderia também servir refeições confeccionadas na cozinha do restaurante.

A maximização da contemplação e envolvimento paisagísticos, permitida pela adopção de uma forma circular, foi também a lógica estruturadora de um outro projecto, o restaurante da zona A, que não chegou a ser executado (fig. 130 e 131). O local escolhido para a sua implantação foi a parte superior da urbanização, que pela proximidade com a Estrada Municipal e à semelhança do que acontecia com o Clube de Bridge, permitia servir tantos os turistas instalados no complexo, como aqueles que pudessem encontrar-se de passagem. A cota do terreno permitia uma vista abrangente que ia desde a ponta de São Lourenço a Santa Maria, assumindo-se o restaurante como um verdadeiro miradouro. A volumetria geral resultava da associação de vários corpos de configuração cilíndrica, dispostos a diferentes níveis, permitindo distintos enquadramentos paisagísticos. O declive acentuado do terreno foi decisivo para a disposição que estes vários volumes adoptaram, ficando os principais corpos elevados sobre pilares.

O acesso principal ao edifício fazia-se a partir de um patamar que resultava de um alargamento da estrada. Neste nível o espaço de recepção comunicava com a sala de chá e o núcleo de acessos verticais, constituído por uma escada helicoidal e dois elevadores. Num piso mais baixo, no volume localizado a poente, aberto em quase toda a sua superfície exterior, tinha-se a sala de estar e bar. A uma cota inferior, um outro piso recebia as áreas de serviço e a grande sala do restaurante, completamente envidraçada, para permitir, como se disse, uma panorâmica o mais abrangente possível. Antes de se atingir a cota do terreno mais baixa, existia um piso intermédio, em contacto com o solo, onde funcionaria um cabeleireiro e uma barbearia. Já no nível mais baixo do terreno, sob a grande sala de refeições, foi criada uma zona de transição entre o edifício e os jardins envolventes, que permitia abrigar um pequeno espaço de venda de artesanato e exposição, assim como instalações sanitárias, apenas acessíveis a partir do interior. A estruturação do projecto previa ainda a utilização da cobertura da sala de estar e bar como esplanada ao ar livre no Verão, independente aos serviços internos. Para tal seria instalado um pequeno bar, num volume também cilíndrico, que estava equipado com um monta-cargas permitindo utilizar os mesmos serviços de abastecimento do bar principal.

À excepção dos materiais utilizados no hotel, para o qual a Holiday Inns impôs o mármore e o vidro, em grande parte dos principais equipamentos os arquitectos optaram por manter à vista o material que lhes permitia atingir a grande plasticidade das suas concepções volumétricas: o betão. Por outro lado, a interpretação mais moderna e brutalista da materialidade da arquitectura era também conjugada com

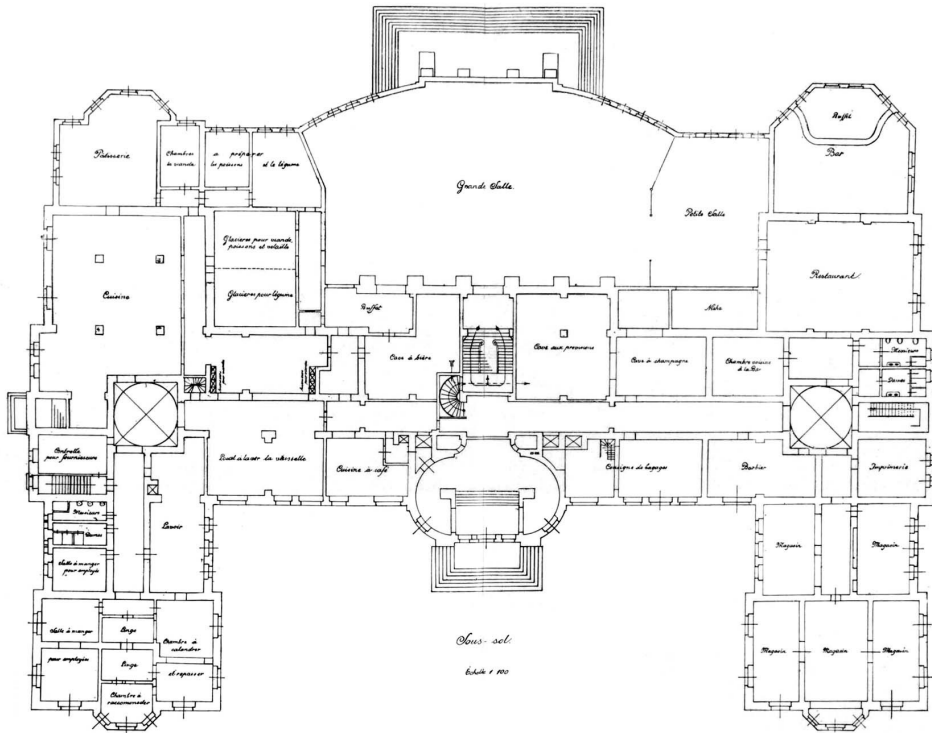
materiais locais, invocando reminiscências tradicionalistas. Esta segunda posição esteve visível sobretudo nos embasamentos e nos arranjos exteriores ajardinados dos equipamentos e áreas envolventes, onde se definiam diferentes espaços e se venciam grandes desníveis com recurso a muros de pedra basáltica.

Hoje em dia este complexo turístico já não se encontra em funcionamento. A necessidade de ampliação da pista do Aeroporto de Santa Catarina implicou a demolição do hotel no final da década de 1990, conduzindo ao abandono e degradação de todas as estruturas que gravitavam em torno deste elemento. Mesmo os edifícios que sobreviveram, que são quase exclusivamente as moradias, encontram-se actualmente adulterados, tendo-se acrescentado novos espaços anexos e coberturas inclinadas, cobertas por telha, tornando-os peças estranhas, destituídas do seu desenho inicial.

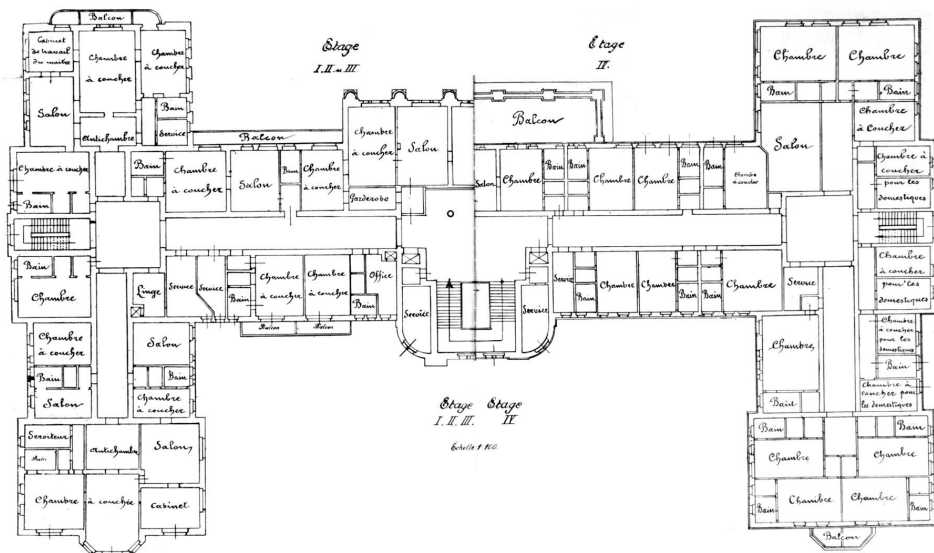
No Funchal, não chegaram a surgir urbanizações com esta envergadura ou que planificassem de uma forma integrada múltiplas estruturas turísticas, para uma vasta extensão territorial. Predominaram antes as unidades hoteleiras que se distribuíram de modo disperso e autónomo em relação à cidade consolidada. Esta situação terá sido potenciada pela delimitação de uma zona a oeste, para a promoção de investimentos turísticos, primeiramente no Plano de Urbanização de 1959, e, posteriormente, no Plano Director de 1972. Localização onde as infra-estruturas urbanas não iam além de alguns eixos viários, como se menciona no capítulo precedente.

Esta predilecção de uma localização geográfica precisa poderia ter suscitado o desenvolvimento de um importante plano de desenho conjunto para toda a zona oeste, regando as intervenções que aí se realizariam. Nas sessões do Colóquio de Urbanismo de 1969, surge a ideia de *aquisição de toda a faixa sul da Estrada Monumental entre o Gorgulho e a Praia Formosa*¹⁸¹, uma área com uma extensão significativa e com um volume de edificação baixo e, por assim ser, propícia para grandes planos de ordenação. Ao concretizar-se esta intenção, poder-se-ia ter desenvolvido um projecto de ordem privada ou pública, nacional ou internacional, que se propusesse a resolver de uma forma conjunta uma série de equipamentos de ordem turística, com estruturação análoga a grandes complexos que se pretendiam levar a cabo na Madeira. Em vez disso, os empreendimentos turísticos foram resultando de investimentos individualizados, consoante a disponibilidade dos terrenos, as condições do local, as facilidades de acesso e as possibilidade de extensão no terreno.

181 ARAÚJO, Gonçalo Nuno – Meios de acção necessários e realização de empreendimentos urbanísticos. In: COLÓQUIO DE URBANISMO, 1, Funchal, 1969 - Colóquios de Urbanismo : Palestras e conclusões das mesas redondas : actas. Funchal : Câmara Municipal do Funchal, 1969.



132.



133.

Fig. 132 – Kurhotel do litoral, rés-do-chão. Autor desconhecido, 1905. (http://nesos.madeira-edu.pt/novo/fr_imagens_livro.cfm?cod_livro=680).

Fig. 133 – Kurhotel do litoral, I, II, III e IV pisos. Autor desconhecido, 1905. (http://nesos.madeira-edu.pt/novo/fr_imagens_livro.cfm?cod_livro=680).

2.2.2.3. O Casino Park Hotel

Já desde o início do século XX, com a tempestuosa questão dos sanatórios da Madeira, que a área onde se veio a construir o complexo de Oscar Niemeyer e Viana de Lima fora considerada como o *melhor local para um hotel*¹⁸². A cumprir-se os objectivos da Sociedade de Sanatórios, aí surgiria a unidade hoteleira mais emblemática de todo o arquipélago. Como anteriormente se referiu, estas intenções não tiveram uma resolução efectiva, mas a verdade é que, passadas sete décadas, se inaugura, nesse mesmo local, o expoente máximo da hotelaria madeirense, que deveu a sua definição à necessidade de se construir um casino.

As dificuldades de aquisição da Quinta Pavão, propriedade que se encontrava balizada pelas quintas Bianchi e Vigia e que pertenciam já à Sociedade de Sanatórios, impediram a progressão da construção do “Kurhotel” do Litoral, cujo projecto fora aprovado em Maio de 1905 (fig. 132 e 133). Esta unidade, que a realizar-se ocuparia aquelas três quintas, foi pensada para receber os doentes pulmonares predispostos e como tal sem grandes necessidades de tratamento. A estruturação da planta em alas, que se articulam em função de três núcleos, permitiria o isolamento de umas em relação às outras em caso de surto epidémico, testemunha mais evidente da sua condição terapêutica. Seria um edifício de cinco pisos, que receberia, ao nível do solo, uma série de dependências que propícias ao convívio e à ocupação dos tempos livres, entre as quais o restaurante, o bar, e a grande sala. Nos restantes pisos localizavam-se os quartos, todos eles com instalações sanitárias, distribuídos em função dos três núcleos de acessos verticais. Algumas das unidades de alojamento disponibilizadas pertenciam já à tipologia das chamadas “suites”, integrando um salão privativo, um escritório e o quarto propriamente dito.

Entretanto, em Abril de 1905, já a família Reid tinha conseguido comprar a Quinta Pavão, principal entrave à progressão dos planos do consórcio alemão. Sem hipóteses de negociação, os alemães recorrem à expropriação por utilidade pública, prevista na concessão estabelecida com o Príncipe de Hohenlohe e que faz entrar em cena o Ministro dos Negócios Estrangeiros britânico em defesa dos seus compatriotas. Nesta altura deu-se a grande colisão dos interesses alemães e ingleses, que colocou Portugal numa posição política muito frágil, chegando a incluir ameaças de confrontos militares. A resolução de todos estes atritos ficou acordada apenas a 20 de Agosto de 1908, com a autorização de rescisão do contracto de concessão concedida ao Governo português, mediante o pagamento de 4.425 000 marcos, acrescidos dos juros de 5%. Com a entrega desta indemnização os imóveis que pertenciam à Sociedade de Sanatórios tornaram-se património do Estado, mas durante muito tempo, tenham sido apenas parcialmente rentabilizados.

182 Cfr. VERÍSSIMO, Nelson – A questão dos sanatórios da Madeira. *Íslenha*. Funchal. 6. 1990, p. 128.

Mesmo antes de se dar por encerrada toda esta parafernália de eventos, um grupo de hoteleiros britânicos, que de forma tão empenhada se opôs à exploração do jogo, acrescentou esta actividade às suas fontes de rendimentos. A Quinta Pavão abriu as suas portas, em Janeiro de 1907, sob o nome “Stranger’s Club”, a primeira casa de jogo de fortuna ou azar do Funchal, que aparece referenciada em guias turísticos da época como o principal centro de diversão da ilha¹⁸³. Este e outros casinos funchalenses terão funcionado à luz de uma autorização especial, concedida pelo Ministério do Interior, até à definição legal do jogo.

Em 1927 foram regulamentadas as Zonas de Jogo nacionais, em que a Madeira é classificada, a par do Estoril, como Zona de Jogo Permanente¹⁸⁴. O decreto definia ainda seis zonas de jogo temporárias, cujo funcionamento estaria limitado à temporada compreendida entre 1 de Maio e 31 de Outubro, sendo elas Santa Luzia, Espinho, Curia, Figueira da Foz, Sintra e por último a Praia da Rocha. Para todas o tempo de concessão estipulado era de trinta anos, contados a partir do primeiro contracto que fosse estabelecido para qualquer uma destas localidades. Ficou definido, também, que nas zonas permanentes poderia existir um ou mais casinos, pertencentes à mesma concessionária ou a duas concessionárias distintas, sendo que neste caso seriam limitadas as áreas correspondentes a cada uma delas. Já nas zonas temporárias não existiria mais do que uma casa de jogo e como tal, uma concessionária única.

Os casinos a construir no Funchal e no Estoril teriam características específicas. Deveriam ostentar uma aparência requintada, luxuosa e estar munidos, além das salas de jogo, de salões de dança, restaurante, salas de leitura, de fumo, de exposições e de conferências, e ter ainda espaços para teatro e cinema. Exteriormente seriam complementados com áreas de estacionamento, parques desportivos, jardins, uma esplanada de amplas dimensões sobre o mar, e, quando existisse proximidade para com a costa e condições para tal, um estabelecimento balnear. Cada Casino far-se-ia ainda acompanhar de um hotel anexo, *tipo Palace, com um mínimo de trezentos quartos, ou dois, um com duzentos e outro com cem*¹⁸⁵, respondendo também aos atributos estéticos de sumptuosidade, à semelhança do casino. Além dos quartos os hotéis teriam ainda salões de dança, de refeições, de leitura, de correspondência, de jogos de vaza e recepção.

As propriedades que o Estado adquirira à Sociedade de Sanatórios continuavam ainda sem uso e algumas em avançado estado de degradação. Enquanto Ministro das Finanças, Oliveira Salazar, esforçou-se por manter as Quintas Vígia e Bianchi no património do Estado, vindo a adquirir a Quinta

183 POWER, C. A. le P. – *Power’s guide to the island of Madeira : the pride of Portugal*. 2.^a ed. London : George Philip & Son, 1927, p. 28-29.

184 Decreto-Lei N.º 14 643 de 3 de Dezembro de 1927.

185 *Ibidem*.

Pavão em 1933, pois entendia que as três quintas, em conjunto, viriam a ser a base do jogo e do turismo na Madeira¹⁸⁶. Foi a disponibilidade de toda esta vasta extensão territorial que conduziu à ideia de se construir um grande jardim urbano, o Parque da Cidade, como abordado previamente.

A aquisição da Quinta Pavão terá deixado a Madeira novamente sem casino. Só em Fevereiro de 1936 se estabelece um contracto de concessão do jogo, concedido à “Empresa de Turismo da Madeira” e cuja exploração estava vinculada à Quinta Vigia, e a esta apenas, sob o nome de Casino da Madeira. O período de funcionamento da nova concessionária foi muito reduzido, cessando a sua actividade em 1939, alegando grandes dificuldades financeiras. Na realidade, os impostos estipulados na legislação de 1927 seriam muito elevados para uma zona de jogo como a do Funchal, onde, e como atenta o presidente da DTM, *o rendimento do jogo é quasi sempre fraco porque os estrangeiros que visitam a Madeira não têm o vicio de jogar, apenas jogam para se distraírem ou passarem o tempo, e, como não dispõem em geral de muito dinheiro, pouco gastam*¹⁸⁷. Além do mais, existia a agravante de que no período estival o número de visitantes era muito menor, sem que nestas circunstâncias existisse uma adequação do valor dos impostos a entregar ao Estado.

A prática do jogo era, ainda assim, considerada como um forte atractivo para os turistas, tido por muitos como condição indispensável para a passagem pelo arquipélago. Por este motivo, e por se considerar que o actual Casino se encontrava inadequado e sem oferecer possibilidades de ampliação, foi encomendado um novo projecto, em 1939, ao Arq. Edmundo Tavares¹⁸⁸. A área de intervenção incluiria as três quintas do Estado, mas o casino propriamente dito seria erigido na Quinta Pavão, por estar numa posição mais central. A complementar este equipamento existiriam campos de ténis, um parque infantil e uma ampla esplanada, que se debruçava sobre o oceano, distribuídos pelo jardim que o circundava e cuja vegetação dissimularia a sua presença.

Em termos estéticos, o arquitecto dizia que este Casino *não deve ser um conjunto simétrico mas sim variadamente pitoresco*¹⁸⁹. Para cumprir esta intenção, o edifício resultava de uma combinação de vários volumes, de configuração e orientações variadas, originando uma planta de limites bastante recortados. Com esta forma de desenhar, Edmundo Tavares pretendia anular a existência de uma fachada principal e de uma fachada posterior, procurando atingir o mesmo grau de importância para todas as frentes.

Por um lado, o edifício mostrava já alguns traços modernistas, como as grandes aberturas na fachada

186 Cfr. VERÍSSIMO, Nelson – A questão dos sanatórios da Madeira. *Íslenha*. Funchal. 6. 1990, p. 140.

187 FREITAS, João Abel de – [carta] 1938-03-11. Jogo na Zona da madeira. Acessível no Arquivo Regional, Madeira, Portugal.

188 Este arquitecto construía nesta altura várias obras no Funchal, entre as quais o Mercado dos Lavradores, a sede do Banco de Portugal e o edifício do Matadouro Municipal do Funchal.

189 TAVARES, Edmundo – *Ante-projecto do Casino da Madeira*. Funchal : [s.n.], 1939, 11 desenhos técnicos : color. 1 memória descritiva, 4 p. Acessível no Arquivo Regional, Madeira, Portugal, 2 p.

sul, a utilização de coberturas planas nos volumes de menor importância, e a depuração geométrica de certas peças, como as colunas do pórtico, os frisos da cobertura e as molduras das aberturas que se projectavam face à superfície da fachada, e que agrupavam vários vãos, conferindo-lhes uma dimensão mais horizontal. Por outro, mostrava traços tradicionalistas, de que eram exemplo as coberturas em telha dos volumes principais, a própria estruturação da planta e a introdução de elementos como colunatas em alguns espaços interiores.

O edifício desenvolvia-se em dois pisos: uma cave semi-enterrada e o piso nobre. Na cave instalavam-se a cozinha, cafetaria, pastelaria, copa, áreas de pessoal e armazenagem, e os balneários de apoio aos campos de ténis. A entrada para o piso nobre acontecia a norte, abrigada por um pórtico acessível por meio de uma rampa circular para automóveis ou escadaria no caso dos peões. Junto à entrada existia um bengaleiro, secretaria, vestiário, espaços administrativos e um vestibulo que dava acesso ao hall nobre. Por sua vez, o hall nobre, decorado com uma colunata e peças escultóricas de feição neo-clássica, garantia a comunicação com uma sala de leitura, outra de correspondência, uma outra para jogos de vaza, e a galeria de distribuição. Dada a sua grande amplitude, a galeria permitia a exposição de artigos regionais, e permitia aceder aos principais espaços do Casino: o salão de baile e a sala de jogo. O salão de baile encontrava-se separado apenas por uma colunata, tendo a nascente um espaço dedicado a espectáculos de variedades, a oeste, o restaurante e na sequência deste, uma sala de bilhar. Seriam espaços bastante iluminados, com vista sobre a esplanada. A sala de jogo, além desta entrada interior, que seria controlada através de uma porta giratória de vidro fosco, poderia ser também acedida directamente pelo exterior, numa entrada paralela à principal. Seria um espaço mais encerrado, iluminado maioritariamente por clarabóias e que fora pensado para abrigar quatro bancas de jogo, estendendo-se para a sala de bacará anexa, onde se encontrava também o bar.

Ao contrário do que ditava a legislação, o arquitecto não preparou um espaço para teatro. Tratando-se de um equipamento quase exclusivamente utilizado por estrangeiros, as representações teatrais não teriam grande público e a inclusão de uma área devidamente equipada para esse fim seria uma forte agravante do custo total do edifício, podendo torná-lo incomportável. Quanto às estruturas balneares que deveriam acompanhar os casinos, não foram ponderadas, uma vez que a diferença altimétrica e a distância a que o Casino se encontraria do mar, não justificavam a sua construção.

Num período de guerra e sem estruturas de entretenimento, o arquipélago começa a perder a sua posição de destino turístico de excelência. Com o Casino encerrado, inicia-se uma longa campanha de solicitações por parte da Delegação de Turismo aos órgãos superiores, no sentido de o poder reabrir em condições especiais, adequadas à realidade insular. Entre as novas condições de concessão pensadas por esta entidade regional, considerava-se a hipótese do concessionário poder explorar dois

casinos, sendo que o segundo seria construído junto ao cais regional, trazendo à memória a proposta de localização do casino de Ventura Terra. Quanto à questão dos impostos, deveria adoptar-se um modelo progressivo ditando que só se aplicariam em caso de lucros e cujo valor seria determinado em função destes¹⁹⁰.

Sem uma concessão que tenha vingado, o jogo na Madeira ficou muito tempo sem ser explorado, o que acabou por resultar na exclusão da zona de jogo do Funchal¹⁹¹. Foram então pensadas outras estratégias pela Delegação de Turismo da Madeira como forma de minimizar a falta de divertimentos que ocupassem, sobretudo, as noites dos visitantes. Em 1950, o Casino foi entregue a um grupo de hoteleiros funchalenses que se encarregaram de explorá-lo enquanto centro de diversões, disponibilizando música, dança e serviços de bar. Esta experiência prosseguiu nos anos imediatos, com uma série de explorações com a duração máxima de um ano. Nos termos destas concessões os seus beneficiários ficavam sujeitos à abertura do casino pelo menos uma vez por semana ou sempre que um navio permanecesse no porto de um dia para outro. Ainda assim, era sempre o jogo que os forasteiros ambicionavam.

Em 1958, surge um novo regime da prática de jogos de fortuna ou azar em Portugal, que repõe o estatuto de zona de jogo permanente à Madeira¹⁹². Quanto a zonas temporárias, seriam agora apenas três: Figueira da Foz, Espinho, e Póvoa do Varzim. Mas apesar de ter o mesmo estatuto que o Estoril, as condições de exploração do jogo no Funchal eram agora mais brandas e adaptadas às suas condições particulares: o jogo poderia ser explorado apenas durante oito meses, pela sazonalidade que caracterizava ainda o seu turismo; e os impostos sobre os jogos bancados a aplicar nas diferentes zonas mostraram-se muito mais sensíveis às características do jogo de cada região. Na zona do Funchal foram mais baixos do que aqueles definidos para o Estoril, o que mostra que as comunicações da DTM, reivindicando condições especiais para o jogo na Madeira, terão produzido efeito. O Funchal ficou, no que concerne aos impostos, equiparado à Figueira da Foz, onde os valores das contribuições fiscais eram os mais baixos. Definiu-se, ainda, uma outra condição de relevo para o funcionamento do jogo na Madeira, a qual passava pela necessidade de se apresentar um projecto de obras e um plano de equipamento das propriedades do Estado, até ao final desse mesmo ano e que deveriam ser executados até 31 de Maio de 1960, constituindo-se esta como uma premissa indispensável para que se iniciasse a exploração do jogo.

Será apenas em 1964 que surge uma nova concessão do jogo na zona permanente do Funchal, atribuída à ITI - Sociedade de Investimentos Turísticos da Madeira, abrindo caminho para a resolução

190 FREITAS, João Abel de – [carta] 1942-02-23. Criação de um regime especial para a exploração do jogo na Madeira. Acessível no Arquivo Regional, Madeira, Portugal.

191 LIMA, António Pires de – [carta] 1948. Regime tributário para as zonas de jogo. Acessível no Arquivo Regional, Madeira, Portugal.

192 Decreto-Lei N.º 41 562 de 16 de Março de 1958.

efectiva que a falta de um casino representava. Por contracto, esta empresa comprometia-se a construir no Parque de Santa Catarina¹⁹³ *um casino luxuoso e confortável, de custo não inferior a 25 mil contos*¹⁹⁴, reversível para o Estado no final da concessão e que ganharia forma em terrenos camarários adquiridos para esse efeito. Neste, a ITI ficava, também, responsável pela promoção de diversos espectáculos de variedades e festivais internacionais de música e cinema, a ter lugar no novo casino, contribuindo, assim, para o aumento das ofertas de divertimento da ilha. Como já definido pela legislação de 1927, a exploração do jogo implicava que a concessionária construísse um, dois ou três hotéis, totalizando duzentos quartos, numa primeira fase, e mais cem, numa fase posterior. Associadas a estas unidades de alojamento teriam de existir piscinas, campos de ténis e espaços exteriores devidamente cuidados, importantes não só em matéria de acessibilidades e estacionamento, como também para a *compostura do ambiente*¹⁹⁵. Através da apresentação de estudos preliminares seria possível ao Ministério das Obras Públicas avaliar as localizações propostas para os hotéis, que poderiam ser refutadas em função de outras que aquele organismo considerasse mais adequadas. Entre as principais obrigações, a ITI teria ainda de ter um papel activo em matéria de promoção internacional do arquipélago, com especial incidência nos Estados Unidos, que se esperava vir a resultar num aumento progressivo do número de turistas.

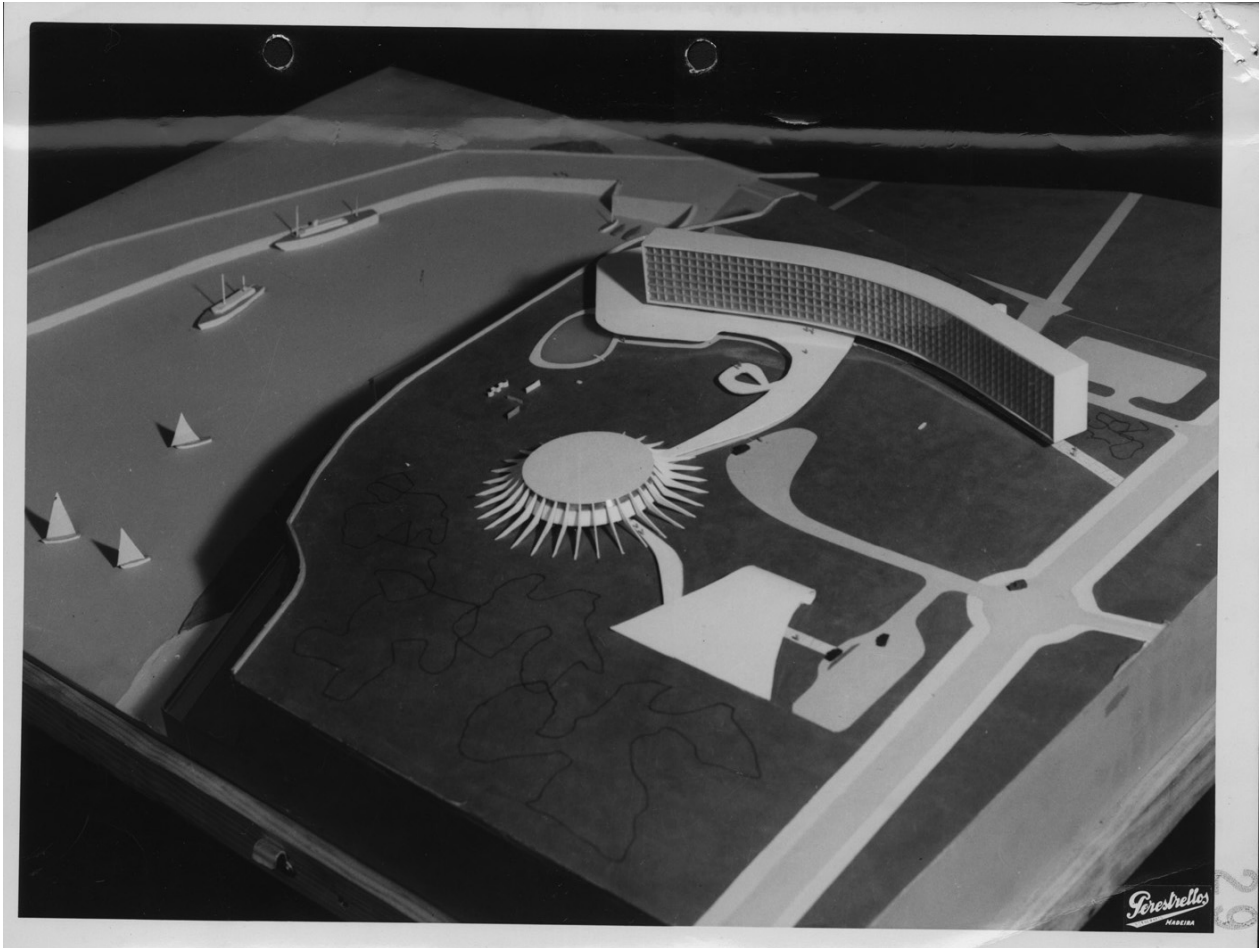
A primeira proposta para o Casino não é conhecida mas, quanto às unidades hoteleiras, a ITI submete, ainda em 1964, um anteprojecto de um hotel único que abarcaria os trezentos quartos a que estava obrigada. Pretendiam implantá-lo num terreno marginal à Estrada Monumental, que se inseria já na “zona turística” que Faria da Costa e Carvalho Mesquita tinham definido no Plano de Urbanização do Funchal de 1959. Seria um edifício de quinze pisos, dois dos quais em cave, que se estruturava a partir de uma planta em “Y” com duas faces viradas a sul, permitindo a contemplação do oceano a partir dos quartos. A norte, com vista sobre as montanhas, localizavam-se os corredores e a copa do andar. O acesso aos vários pisos era permitido por dois núcleos de acessos verticais, instalados no centro do edifício.

O projecto chegou a ser aprovado, ainda que com muitas restrições, sobretudo por se tratar de um volume excessivo para um sítio de grande exposição, como o pequeno cabo escolhido, e por ocupar quase toda a área do lote, impossibilitando a criação de áreas verdes em seu redor. Seria uma verdadeira estrutura auto-suficiente, incluindo múltiplas possibilidades de entretenimento: duas piscinas, uma das quais instalada na cobertura e de utilização exclusiva aos hóspedes das suites localizadas nos últimos pisos; campos de ténis; um pequeno núcleo de acessos verticais que permitia o uso da praia existente

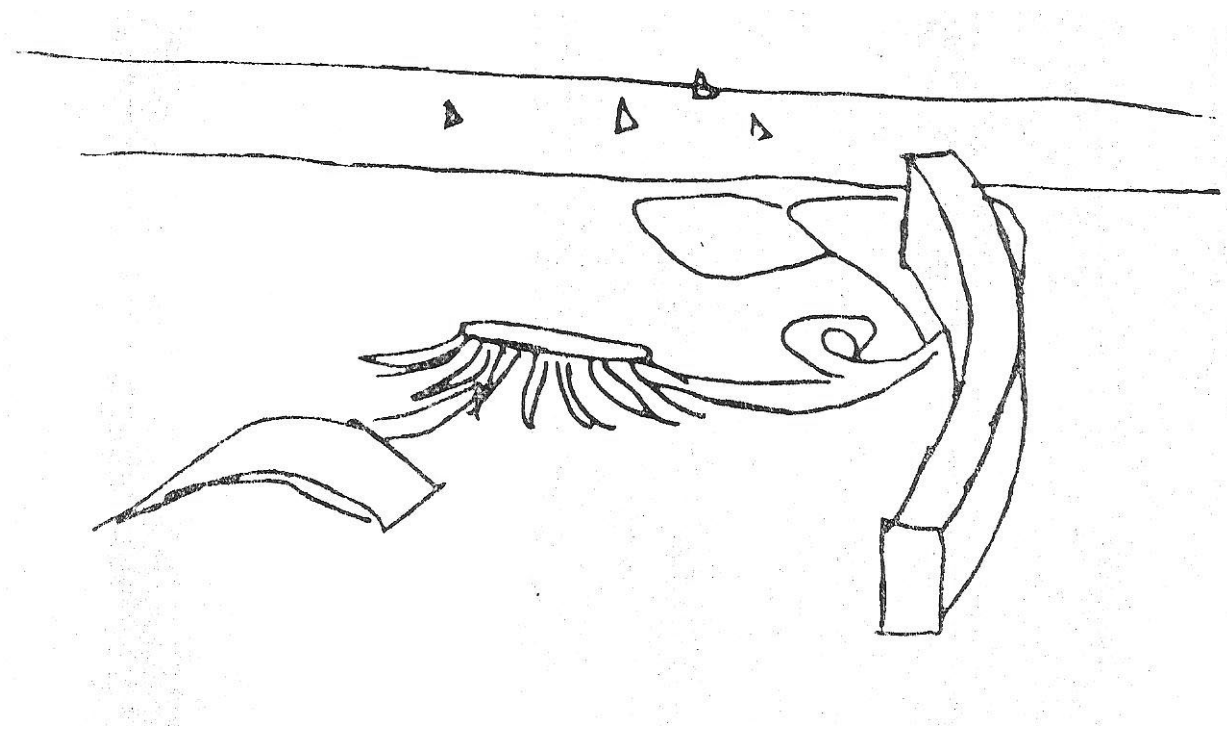
193 A inclusão do Casino no Parque da Cidade vem de novo comprovar a aptidão turística deste espaço urbano.

194 DELEGAÇÃO DE TURISMO DA MADEIRA – [contracto] 1964. Concessão da exploração de Jogos de Fortuna ou Azar na Zona Permanente do Funchal à ITI. 1964. Acessível no Arquivo Regional, Madeira, Portugal, p. 4.

195 *Ibidem*, p. 5.



134.



135.

Fig. 134 – Maquete do Casino Park Hotel. (Delegação de Turismo da Madeira, Arquivo Regional da Madeira).

Fig. 135 – Memória descritiva, Esquisso explicativo do projecto. Arq. Oscar Niemeyer, 1966. (Delegação de Turismo da Madeira, Arquivo Regional da Madeira).

na base da falésia; salas de refeições e de chá; salas de conferências; bar; discoteca, com um palco para actuações de vários artistas; sala de jogos; e dois pequenos núcleos comerciais, um deles relacionado com artigos náuticos, outro que incluiria cabeleireiro, barbearia e lojas, com destaque para a venda de produtos regionais. Nem mesmo o exercício da prática religiosa implicaria abandonar este recinto, uma vez que a unidade hoteleira teria um espaço dedicado ao culto no décimo quarto piso. No que se refere aos quartos, era também particularmente interessante a proposta de se criarem sete suites num sistema em “duplex”, integrando mais do que um quarto, o que permitia receber grupos familiares.

Com a entrada em cena da família Barreto, em 1965, todo o processo da construção do novo Casino da Madeira ganhará um novo rumo. António Barreto, que se tornara no maior exportador de madeiras em Angola, numa das suas deslocações a Lisboa aceita a sugestão de um amigo de investir no Casino do Funchal, que se encontrava à venda, adquirindo 40% do imóvel sem que se tenha deslocado à Madeira para se inteirar do negócio. O seu filho mais novo, José Barreto, é quem se muda para o Funchal e aí se apercebe do lastimável estado do Casino: as dívidas eram elevadas, carecia de importantes obras de beneficiação e a sua clientela continuava a ser pouca. Neste panorama, os Barreto optaram por comprar a restante parcela, os terrenos em redor, e a própria ITI. Parte dos lotes adquiridos foram cedidos ao Estado como forma de obtenção das autorizações de construção necessárias, e renegoceiam a concessão já estabelecida pela anterior administração da empresa, comprometendo-se agora a construir um Hotel, um novo Casino e uma Sala de Espectáculos e Congressos, ainda em falta na Madeira.

Por indicação de Hugo Gouthier, um diplomata brasileiro com quem os irmãos José e Eurico Barreto vieram a estabelecer contacto, surge a ideia de convidar o Arq. Oscar Niemeyer para realizar o projecto deste complexo. Desde 1964 que Niemeyer se encontrava exilado em Paris por força do golpe militar ocorrido no Brasil, nesse mesmo ano, instaurando um regime ditatorial de grande repressão aos ideais comunistas que Niemeyer assumidamente abraçava. Em 1965, o arquitecto encontrava-se em Portugal a propósito do projecto para uma urbanização turística em Pena Furada, no Algarve, que lhe fora encomendado por Fernanda Pires da Silva¹⁹⁶ mas nunca chegou a passar do papel. Na sequência desta passagem de Niemeyer por Portugal, os irmãos Barreto encontraram-se com o arquitecto, fazendo-se acompanhar das plantas topográficas e fotografias aéreas do local, dando a conhecer a natureza da intervenção. Niemeyer acaba por aceitar a encomenda e marca nova reunião, a realizar-se, no ano seguinte, em Paris. Foi Eurico quem se deslocou à capital francesa, de onde regressa com a memória descritiva manuscrita e uma maquete do projecto (fig. 134 e 135).

¹⁹⁶ Empresária ligada ao sector da construção e turismo, que esteve por detrás da construção do primeiro autódromo português, no Estoril na década de 1970, inserindo-o num verdadeiro pólo de atracção turística.

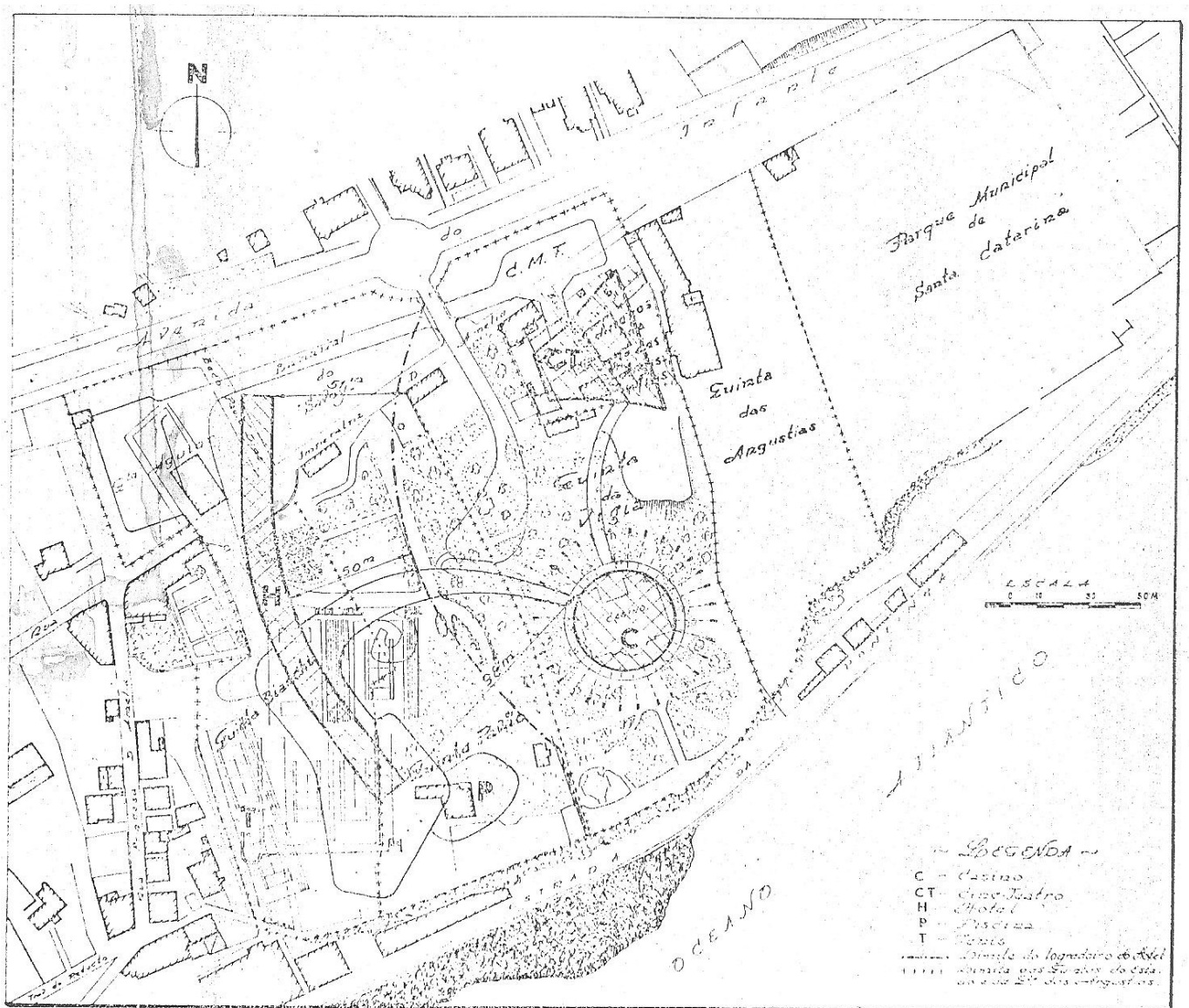


Fig. 136 – Planta anexa ao Decreto-Lei n.º 48 097 de 11 de Dezembro de 1967. (Delegação de Turismo da Madeira, Arquivo Regional da Madeira).

Em 1967 veio a ser publicado um regime especial relativo à concessão do jogo concedida à ITI¹⁹⁷, onde se esboçam as premissas do acordo final, que viria a ser estabelecido no ano seguinte¹⁹⁸. A formulação deste novo regime teve como base a proposta de Niemeyer, que prefigurou numa planta anexa (fig. 136) e originou uma nova obrigação para a concessionária: a divisão do Casino em dois edifícios independentes, um deles destinado às áreas de jogo e um outro que corresponderia a um cineteatro, tal como o arquitecto propusera. Ambas as estruturas, no final da concessão, seriam reversíveis para o Estado, assim como o respectivo recheio. Outra condição estipulada por este novo decreto era a obrigatoriedade de aquisição dos terrenos necessários à implementação do plano de obras, entre os quais a Quinta das Angústias, que não seria integrada no património da empresa, mas sim entregue de imediato ao Estado, como condição para a cedência das Quintas Bianchi e Pavão à ITI. A compra dos terrenos camarários, integrados no plano de obras, implicava o pagamento fixo de mil e quinhentos contos à Câmara Municipal. Se o valor das propriedades não atingisse esse montante, a diferença revertia para a construção de um pavilhão de desportos, e já não para a construção do Parque de Santa Catarina, contribuindo deste modo para a criação de mais estruturas de lazer na cidade. Quanto aos hotéis, falava-se agora da construção de um hotel único, não reversível para o Estado, com um mínimo de trezentos quartos, em vez da possibilidade de o repartir em duas fases, e em mais do que uma unidade.

Face à impossibilidade de acompanhamento físico do moroso processo de construção do complexo, Niemeyer confia ao arquitecto português Alfredo Viana de Lima o desenvolvimento do projecto, com quem já estabelecera parceria na urbanização turística do Algarve¹⁹⁹. A partir daqui, é Viana de Lima, que se inseria numa linha conceptual mais próxima de Le Corbusier, que prossegue com a resolução do complexo, procurando manter-se fiel, tanto quanto possível, às intenções iniciais de Niemeyer, consultando-o recorrentemente ao longo de todo o processo. Todavia, existiram também alguns pontos de discordância entre as visões dos dois arquitectos, nomeadamente no que se refere ao Hotel. Na ideia inicial de Niemeyer, expressa no seu esboço e na maquete, o corpo principal seria muito mais esguio e teria sete pisos, estando todos os quartos localizados a nascente, com vista sobre a baía funchalense. Porém, a necessidade de tornar o hotel mais rentável levou a que Viana de Lima reduzisse o número de pisos para cinco, e que instalasse uma nova banda de quartos voltados a poente. O cineteatro é outro exemplo deste desajuste de ideias. Niemeyer conferira-lhe uma forma em concha que procurava fundir-se

197 Decreto-Lei n.º 48 097, de 11 de Dezembro de 1967.

198 Diário do Governo, 18 de Março de 1968.

199 O primeiro contacto de Viana de Lima e Niemeyer aconteceu quando da deslocação do arquitecto português ao Brasil, tendo pertencido, em conjunto com Mário Tavares Chicó, à Comissão organizadora das Exposições de Arte e Arquitectura, integradas nas Comemorações do IV Centenário do Rio de Janeiro, que decorreram no ano de 1965. Em 1968 Viana de Lima encontrava-se de novo no Brasil, desta feita na qualidade de consultor da UNESCO, com o propósito de estudar o Plano Director da cidade de Ouro Preto. É nesta altura que surge então a proposta de colaboração no projecto do Funchal.

com terreno, e cuja razão da sua não execução se desconhece, vindo a adoptar uma configuração trapezoidal que ganha presença volumétrica sobre o local de implantação.

Um terceiro nome aparece associado à conceptualização do Casino Park Hotel: Daciano da Costa, artista plástico de formação, que se inicia enquanto designer sob a orientação do Arq. Frederico George, vindo, em 1959 a estabelecer ateliê próprio que se dedicou sobretudo ao desenvolvimento de projectos de interiores. Embora Niemeyer tivesse intenção de entregar a resolução dos espaços interiores ao Arq. Eduardo Anahory, por sugestão do Ministério do Interior o Eng. José Lampreia, responsável pela execução da obra, convidou Daciano da Costa para desenvolver este projecto. Por contracto, o projecto de interiores e de arquitectura não ficaram vinculados, o que permitia ao designer autonomia face aos trabalhos que Viana de Lima e Luís Cerqueira, seu colaborador, iam desenvolvendo. Contudo, não deixou de procurar referências na arquitectura brasileira, e na obra do próprio Niemeyer, ou de perceber os fundamentos do projecto junto da equipa de arquitectos, inteirando-se do contexto para o qual desenhava, de modo a que a sua resposta fosse tão adequada quanto possível.

A execução deste vasto empreendimento foi entregue à Sociedade de Construções ERG²⁰⁰, que tinha como sócio o engenheiro José Lampreia. A adjudicação da obra foi feita na lógica “chave na mão”, o que implicava a responsabilidade de a orientar *desde o erguer dos pilares de betão até aos mais ínfimos pormenores, tipo talheres e toalhas a usar*²⁰¹. Para o grande desafio de engenharia que este projecto representava, Lampreia procurou o Eng. Edgar Cardoso para o executar, uma referência da engenharia portuguesa, que havia sido seu professor. Por se encontrar indisponível à altura, Cardoso sugeriu um outro seu ex-aluno para este trabalho, o Eng. João Madeira Costa, que além da experiência construtiva adquirida noutras obras, se dedicava à investigação. Os primeiros trabalhos no terreno iniciaram-se em 1972 com a transferência do Casino para um edifício provisório, permitindo a demolição da Quinta Vigia e o desvio da Rua Imperatriz Dona Amélia, delimitando o lote de intervenção a oeste.

A fase de construção foi turbulenta, em grande parte em consequência do golpe militar ocorrido a 25 de Abril de 1974 e das suas implicações socio-económicas. A conclusão da obra chegou mesmo a estar em risco, uma vez que a empresa se encontrava em graves dificuldades financeiras: houve um grande aumento dos preços da construção; as greves dos operários sucediam-se recorrentemente, implicando a estagnação da obra e as respectivas negociações com os sindicatos; e as contas dos investidores foram congeladas, a que se acresciam juros avultados. José Lampreia e José Barreto foram peças decisivas e incansáveis no processo de resolução de todos estes contratemplos. O investimento efectuado por uma

200 Esta não foi a primeira experiência de construção de uma unidade hoteleira no Funchal, tendo sido a responsável pela construção do Hotel Madeira Hilton.

201 SANTOS, Carlos Oliveira – *O nosso Niemeyer*. Porto : Campo das Letras, 2001, p. 89.

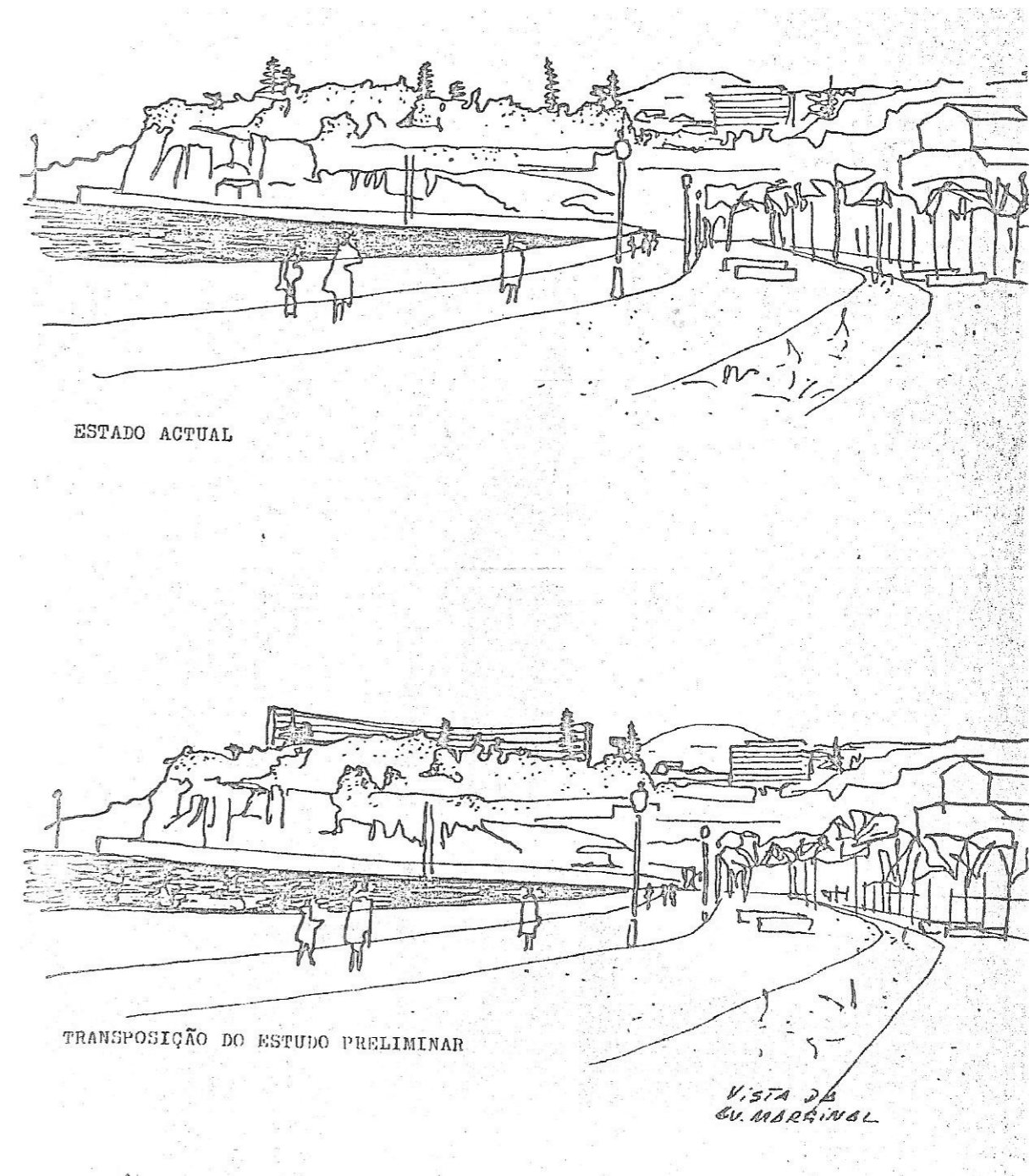


Fig. 137 – Estudos de enquadramento paisagístico do complexo do Casino Park Hotel, visto a partir da Avenida do Mar. Não assinado, sem data. (Delegação de Turismo da Madeira, Arquivo Regional da Madeira).

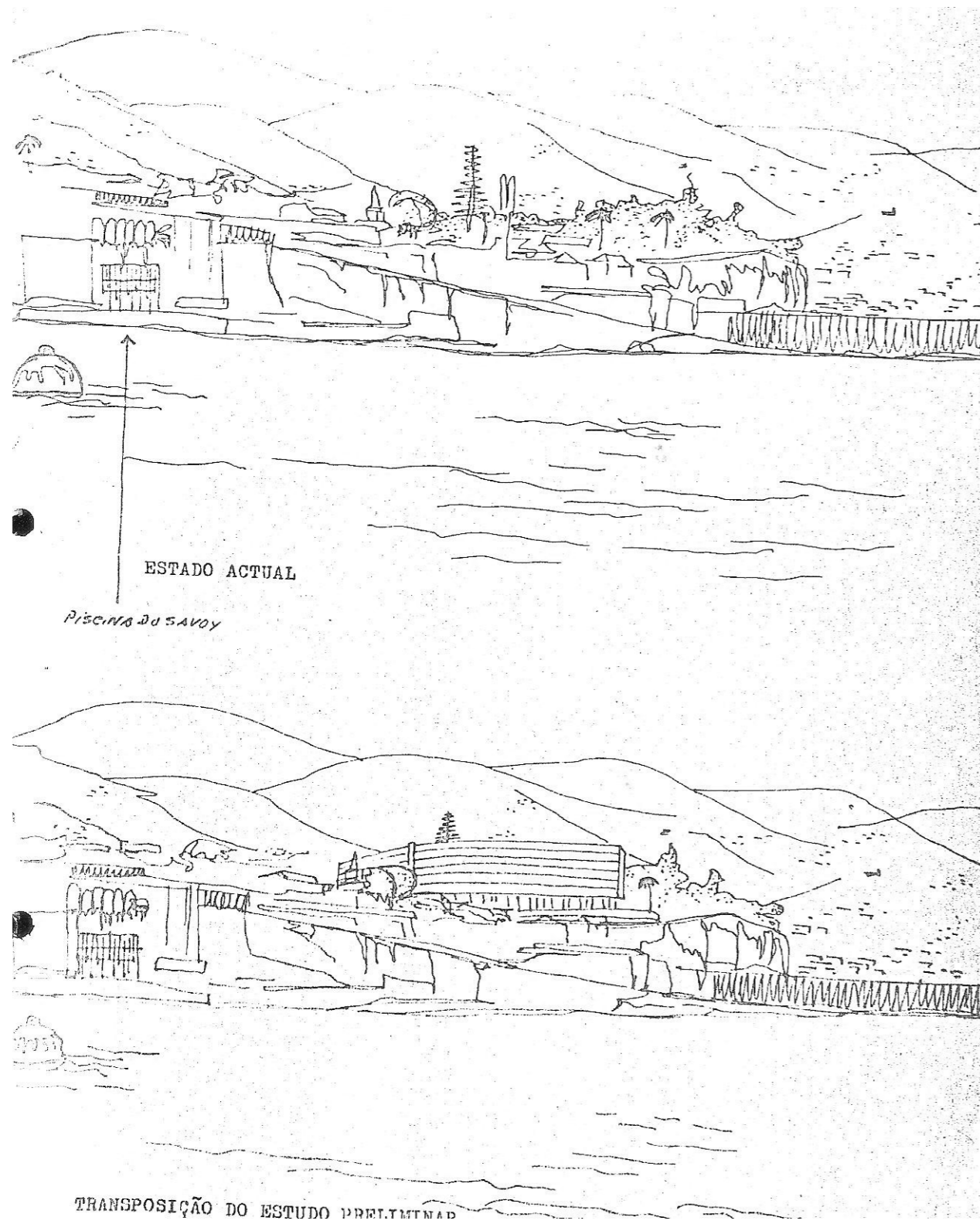
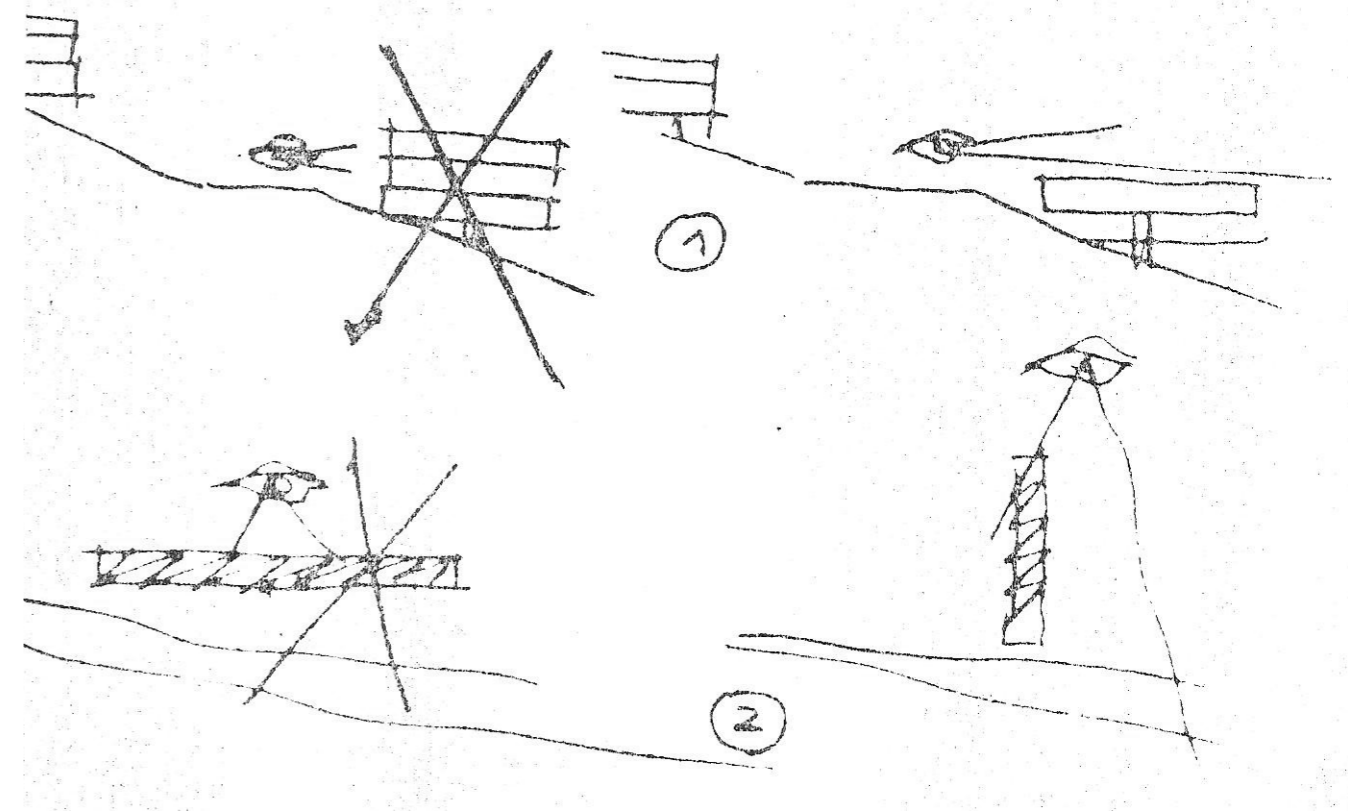


Fig. 138 – Estudos de enquadramento paisagístico do complexo do Casino Park Hotel, visto a partir do mar. Não assinado, sem data. (Delegação de Turismo da Madeira, Arquivo Regional da Madeira).



139.



140.

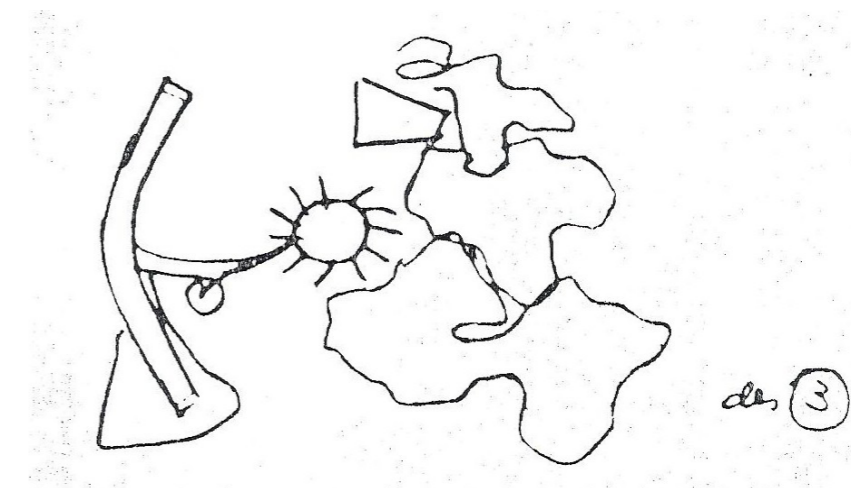
Fig. 139 e 140 – Memória Descritiva, esboços explicativos do limitação de cérceas e "visibilidade". Arq. Oscar Niemeyer, 1966. (Delegação de Turismo da Madeira, Arquivo Regional da Madeira).

sociedade alemã, que disponibilizou parte do capital necessário; a aquisição de 20% da empresa por parte do Estado, sugestão de José Barreto; e o recurso a um empréstimo no valor de 150 000 contos, concedido pela Caixa Geral de Depósitos, permitiram manter a obra em curso. A 1 de Outubro de 1976 o hotel abria por fim ao público, num clima de grande entusiasmo em redor de tamanha unidade hoteleira e dos benefícios que se esperava vir a conceder à Ilha. Mas as obras não estavam terminadas, faltando ainda construir o Casino e o Cineteatro, concluídos apenas em 1979, inserindo-se a sua inauguração num programa festivo que se estendeu entre 1 e 3 de Outubro.

O complexo desenhado por Niemeyer, arquitecto de forte vinculação à linguagem moderna, aparece num período posterior a uma certa resistência a estes padrões estéticos, no arquipélago da Madeira, em favor de um léxico mais “tradicionalista”, que chegava a apresentar alguns traços revivalistas. Por meio de projectos de arquitectos como Chorão Ramalho, Januário Godinho e Faria da Costa, já filiados numa visão arquitectónica de conjugação de elementos locais com o modo de desenhar e de construir contemporâneos, foi possível reintroduzir uma concepção arquitectónica modernista na Madeira, atenuando a radicalidade que a proposta de Oscar Niemeyer representava para a realidade regional.

À semelhança de outros arquitectos que trabalharam anteriormente no Funchal, as características paisagísticas foram o elemento que mais impressionou Niemeyer, que procurou tratá-las com o maior cuidado no sentido da sua perpetuação (fig. 137 e 138). Os fundamentos da sua proposta não pretendiam ser apenas justificativos desta intervenção, sugerindo linhas de orientação para uma forma correcta de construir na cidade do Funchal, sem prejudicar, mas antes promover, as qualidades do lugar. Por este motivo, no entender de Carlos Oliveira Santos, o projecto do Casino Park Hotel surge como um *autêntico plano director para a ilha*²⁰². As indicações enunciadas por Niemeyer foram de duas ordens: limitação de cércias e questões de visibilidade (fig. 139 e 140). No tocante à regulamentação da altura dos edifícios, dizia que esta não deveriam ir além dos *quatro pavimentos inclusive “pilotis”, para prédios de apartamentos; e oito pavimentos, inclusive “pilotis”, para edificios especiais (hotéis, etc.) que o turismo exige*²⁰³. Já as medidas de visibilidade estavam relacionadas com as implantações escolhidas para os edifícios, de forma a não cortarem a relação panorâmica que se poderia ter a partir das avenidas. Posição que como sabemos havia já sido defendida pelo Arq. Carlos Ramos a propósito do seu Plano de Urbanização.

Em termos de implantação, este complexo turístico ficou delimitado pela Avenida do Infante, a norte, a falésia sobre a Estrada da Pontinha, a sul, a rua Princesa D. Amélia, a poente, e a nascente pela Quinta das



141.



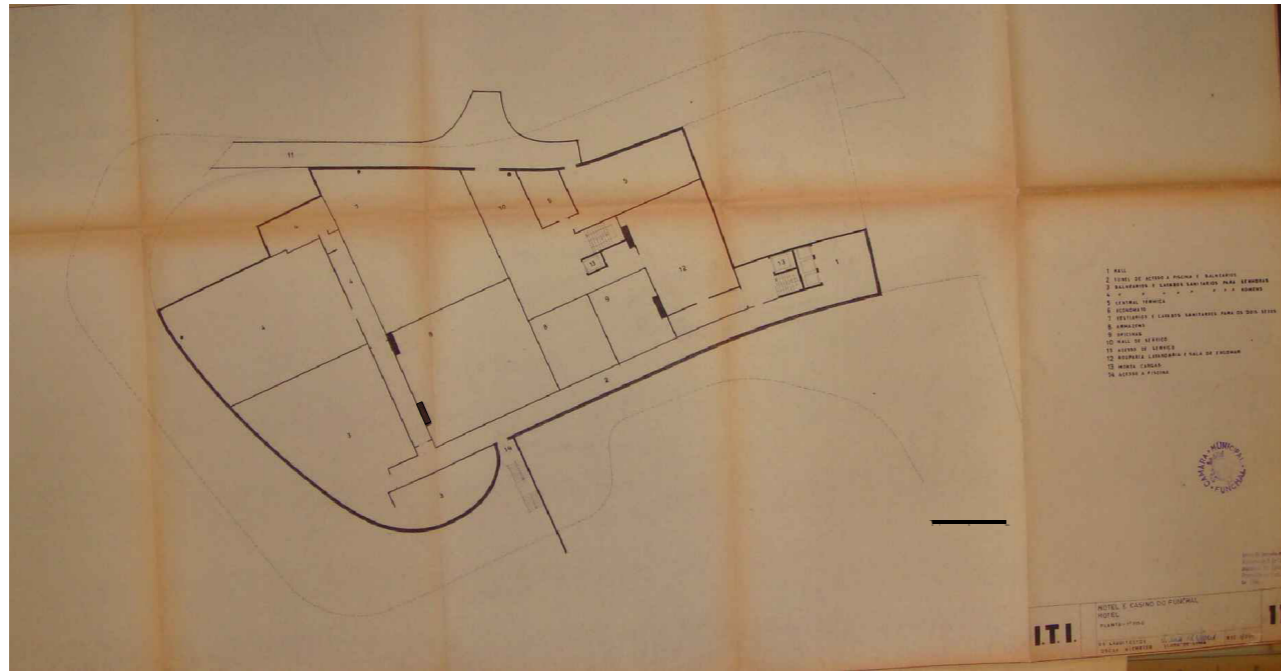
142.

202 SANTOS, Carlos Oliveira, *op. cit.*, p. 67.

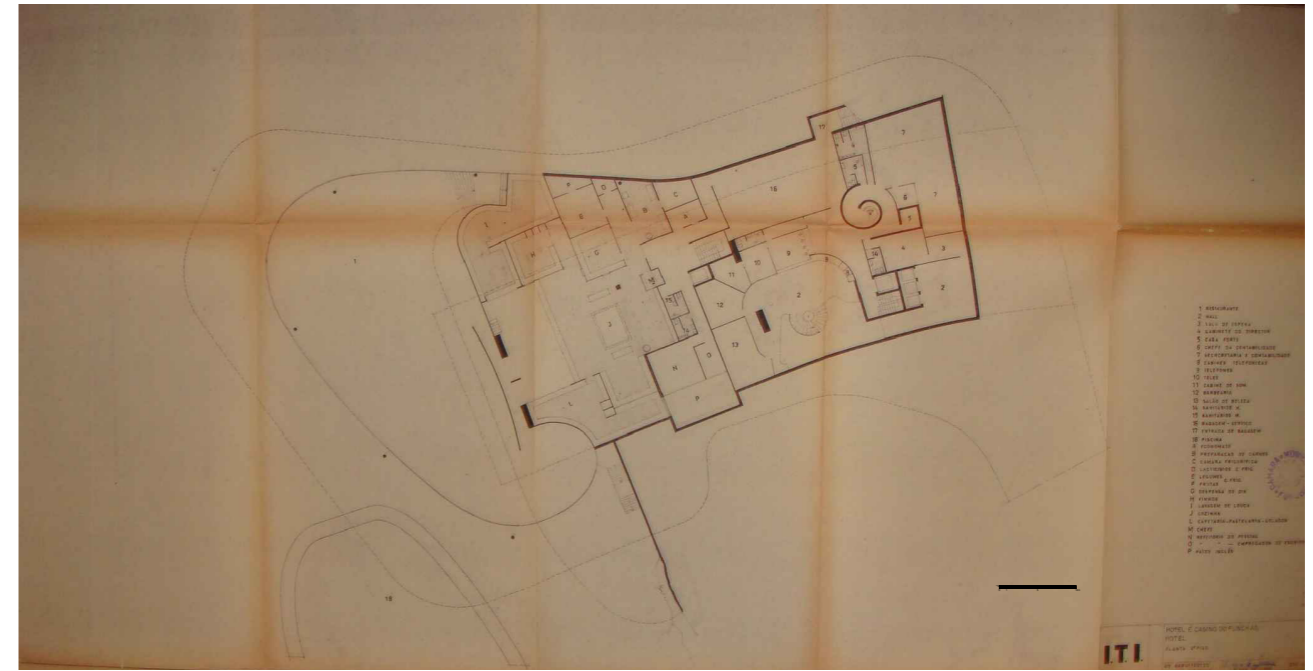
203 NIEMEYER, Oscar - Hotel na ilha da Madeira. 1966. 5 p. Acessível no Arquivo Regional, Madeira, Portugal.

Fig. 141 – Memória Descritiva, esquisso explicativo da implantação do Casino Park Hotel. Arq. Oscar Niemeyer, 1966. (Delegação de Turismo da Madeira. Arquivo Regional da Madeira).

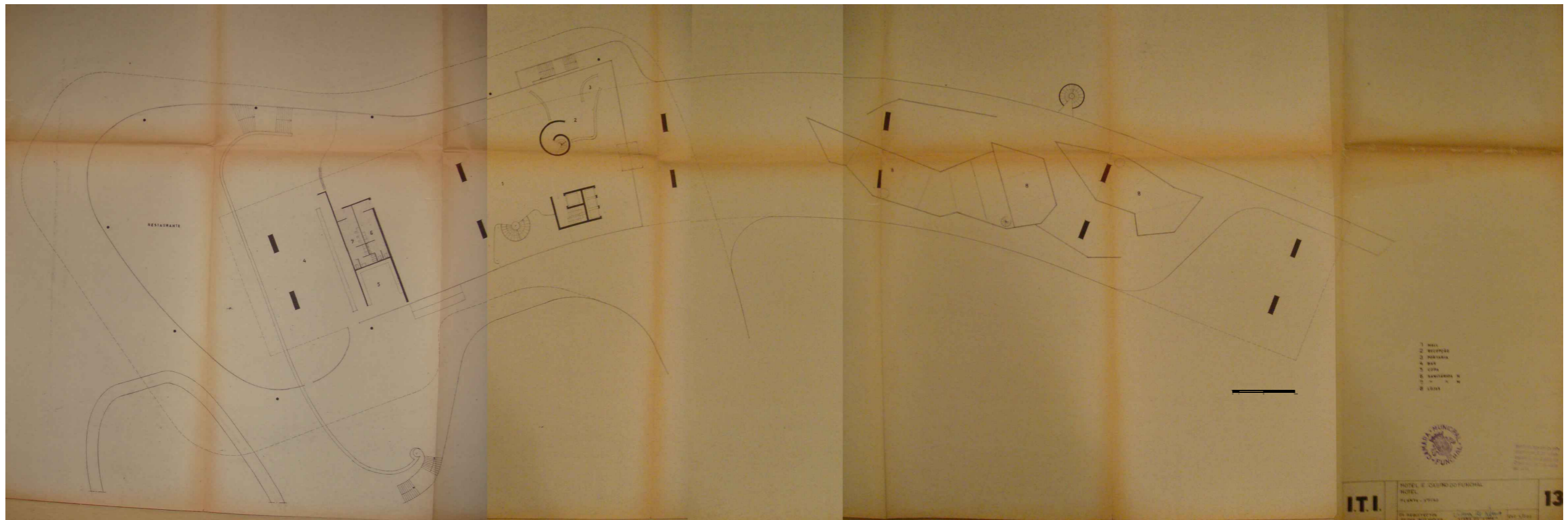
Fig. 142 – Planta de Implantação do Complexo do Casino Park Hotel. Arq. Oscar Niemeyer e Arq. Viana de Lima, 1971. (Arquivo das Obras Públicas da Câmara Municipal do Funchal).



143.



144.



145.

Fig. 143 – Planta do primeiro piso do hotel. Casino Park Hotel. Arq. Óscar Niemeyer e Arq. Viana de Lima, sem data. (Arquivo das Obras Públicas da Câmara Municipal do Funchal).

Fig. 144 – Planta do segundo piso do hotel. Casino Park Hotel. Arq. Óscar Niemeyer e Arq. Viana de Lima, sem data (Arquivo das Obras Públicas da Câmara Municipal do Funchal).

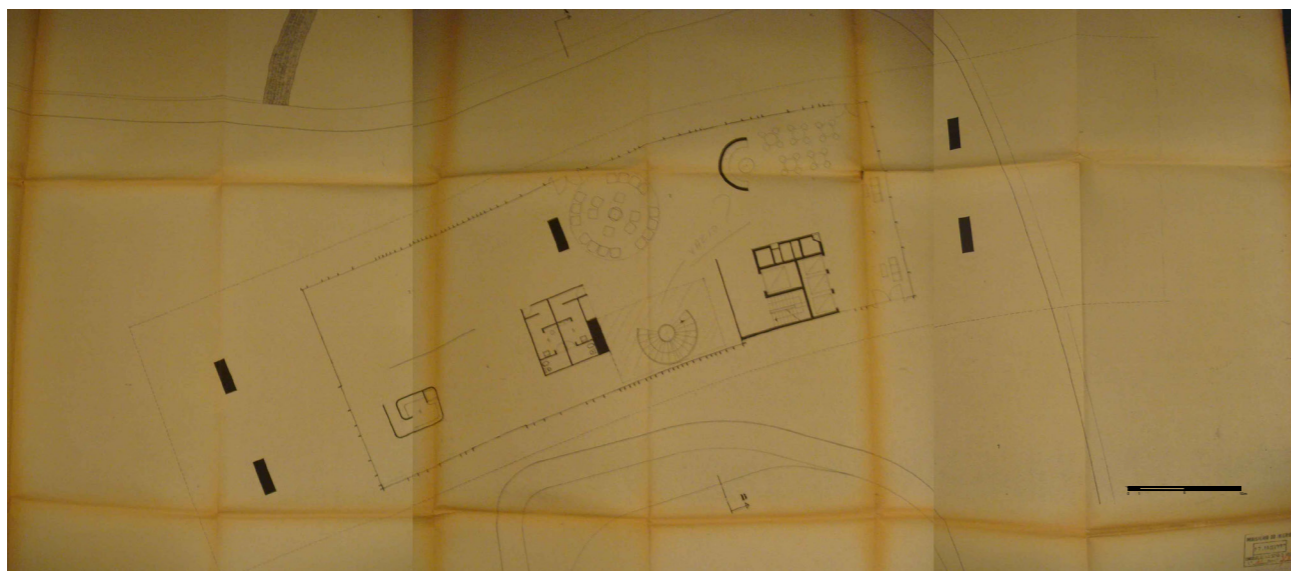
Fig. 145 – Planta do terceiro piso do hotel, Complexo do Casino Park Hotel. Arq. Óscar Niemeyer e Arq. Viana de Lima, sem data. (Arquivo das Obras Públicas da Câmara Municipal do Funchal).

Angústias. Quanto aos três elementos programáticos principais - o hotel, o casino e o cineteatro - foram constituídos enquanto elementos independentes, comparáveis a peças soltas num jardim de circulação livre, distribuídos de forma a não interferir com as manchas arborizadas pré-existentes mais significativas (fig. 141 e 142). Esta opção prende-se, certamente, com a grande utilização que se esperava, tanto do casino, como do cineteatro, por parte dos hóspedes de outros hotéis, sendo construído, aliás, numa posição de charneira entre a zona dos grandes hotéis da época e o núcleo antigo do Funchal. Contudo, e ainda que as opções volumétricas sejam muito distintas, a relação entre os vários elementos e o desenho de um percurso que os coloca em comunicação, permite a sua leitura enquanto conjunto: o cineteatro que se deixa trespassar visualmente, mostra-se como *arco triunfal para o casino*²⁰⁴ quando visto a partir da Avenida do Infante; o primeiro piso do casino, a zona da piscina e o quarto piso do hotel encontram-se ligados por meio de uma rampa. É através desta rampa de desenho pouco convencional – por integrar uma ramificação em espiral e se abrir numa ampla esplanada junto ao hotel, com a qual se cobre o corpo baixo – que se faz a separação funcional entre a área pública e os espaços exclusivos aos hóspedes. A poente, o grande volume em curva do hotel como que abraça todo o complexo, produzindo um efeito de fecho, tanto desta área verde, como do próprio parque da cidade.

No que se refere ao programa hoteleiro, as suas várias dependências distribuíam-se ao longo de nove pisos. Os três primeiros (fig. 143, 144 e 145) - de carácter mais social e com uma relação mais tectónica com o lugar - encontram-se cobertos por uma espessa laje, correspondente à esplanada mencionada, que parece levitar entre o corpo principal do hotel e o solo, facto que se deve ao recuo das fachadas predominantemente envidraçadas destes pisos. O uso deste tipo de fachadas, além de desmaterializar os paramentos, permite ainda a continuidade visual entre interior e exterior, como se de uma grande janela se tratasse. O seu desenho parte da forma básica do quadrado, que é decomposto em 1/2, 1/4 e 1/8, utilizados de forma sucessiva, que aliada à curvatura da fachada transmite a sensação de movimento, cuja concepção foi da responsabilidade do arquitecto Luís Cerqueira.

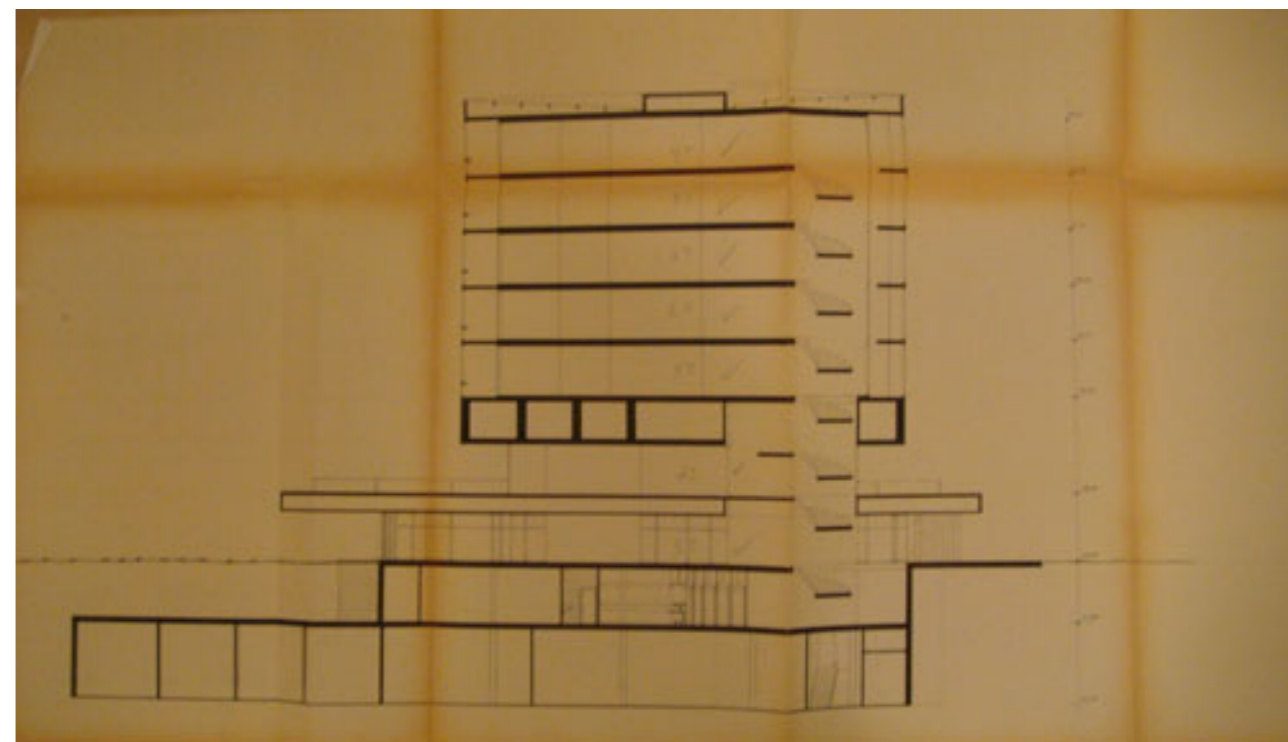
A esplanada situada sobre o corpo baixo foi um dos aspectos do projecto que implicou maior astúcia técnica por parte de João Madeira Costa, que por ser um local privilegiado para assistir aos espectáculos pirotécnicos concentraria um grande número de pessoas em momentos pontuais. O facto de toda esta área se encontrar em consola, com um balanço de cerca de nove metros, levou a grandes cálculos de resistência e estudos para controlar as deformações, que foram ponderados tendo em conta: a sua estrutura; a necessidade de colocação de tecto falso, iluminação, isolamento e revestimento; e ainda as inclinações necessárias ao escoamento das águas pluviais. A sua execução foi possibilitada pelo uso de

204 SANTOS, Carlos Oliveira, *op. cit.*, p. 68.

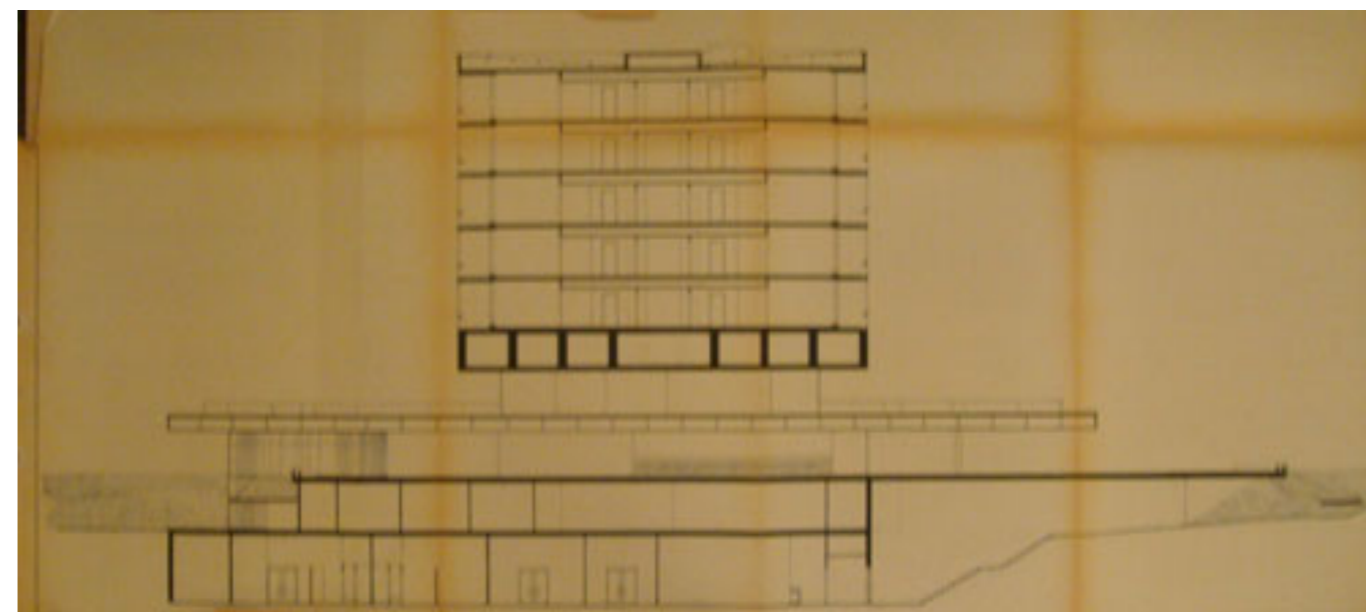


146.

Fig. 146 – Planta do quarto piso do hotel, Complexo do Casino Park Hotel. Arq. Oscar Niemeyer e Arq. Viana de Lima, sem data. (Arquivo das Obras Públicas da Câmara Municipal do Funchal).



147.



148.

Fig. 147 – Corte pelas escadas principais, Complexo do Casino Park Hotel. Arq. Oscar Niemeyer e Arq. Viana de Lima, sem data. (Arquivo das Obras Públicas da Câmara Municipal do Funchal).

Fig. 148 – Corte pelo módulos dos quartos, Complexo do Casino Park Hotel. Arq. Oscar Niemeyer e Arq. Viana de Lima, sem data. (Arquivo das Obras Públicas da Câmara Municipal do Funchal).

vigas metálicas vazadas, produzidas no Continente, procedendo-se em obra à sua colocação no lugar devido. A ligação entre a estrutura de betão e a estrutura metálica implicou a concepção exclusiva de peças metálicas bastante precisas, que foram integradas no betão.

Os espaços contemplados nestes pisos eram os balneários e sanitários da piscina, assim como áreas técnicas e de armazenamento no primeiro piso; no segundo, a cozinha e respectivas áreas de serviço, ligações de serviço aos pisos dos quartos, barbearia, salão de beleza, central telefónica e restaurante, com possibilidade de extensão para o exterior; o terceiro piso, por sua vez, compreende as áreas de recepção, hall, salas de estar, bar, pequenas lojas e acessos verticais. Nesta mesma lógica de desmaterialização e inter-relação entre interior e exterior dos três primeiros pisos, foi construído o quarto andar (fig. 146). Este piso encontra-se sob o corpo principal do hotel e sobre a plataforma de acesso ao casino, dando lugar à instalação de salas de estar e de conferências.

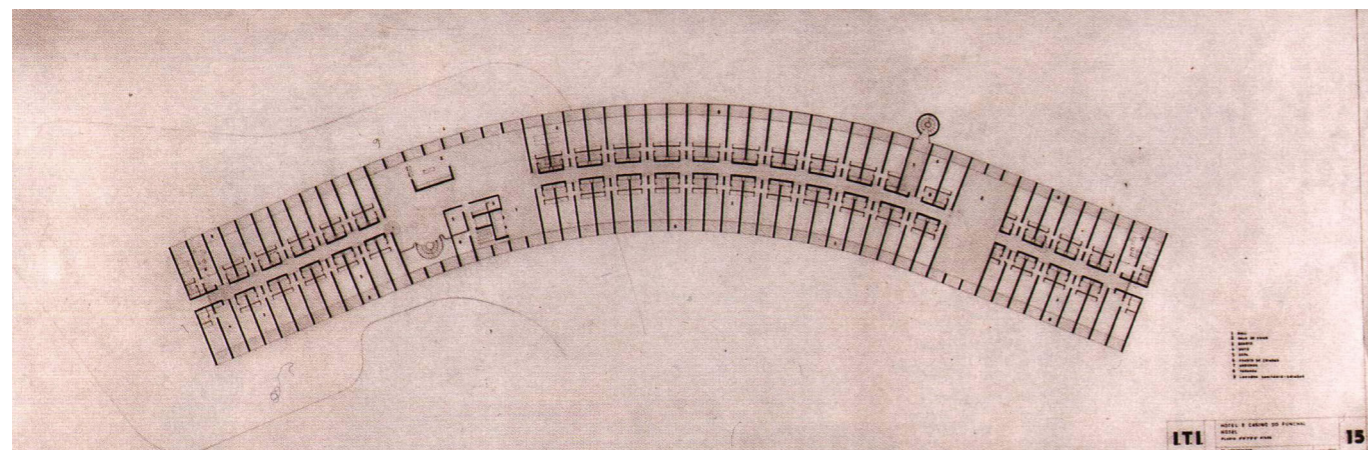
Quanto ao corpo principal, apresenta-se como um paralelepípedo curvo de duzentos e vinte e um metros de comprimento e vinte e quatro metros de largura, que se liberta do solo por meio de colossais pares de pilares, distando, por vezes, trinta e seis metros entre eles. Compreende nos seus seis pisos²⁰⁵ (fig. 147 e 148) as quatrocentas e cinco unidades de alojamento, das quais trezentas e oitenta e cinco são quartos, sendo as restantes vinte, suites. É um volume que tem uma expressão pesada, mas que é colocado a flutuar sobre pilares, enquanto que o volume mais baixo, preso ao solo, aparenta leveza, existindo por isso como que uma inversão na estruturação destes elementos.

Em demonstração do “princípio” da visibilidade referido, Niemeyer coloca o volume do hotel em posição sensivelmente perpendicular à Avenida do Infante e linha de costa, garantindo, assim, que não se constituía como uma barreira na relação com a cidade. Simultaneamente, permitia a todos os quartos uma relação mais abrangente com a panorâmica geral da ilha, ao invés de uma monofocagem nas montanhas ou mar, resultante de uma outra hipótese de implantação. A opção de elevação sobre pilotis encontrava-se dentro da lógica da permeabilidade visual que se pretendia atingir.

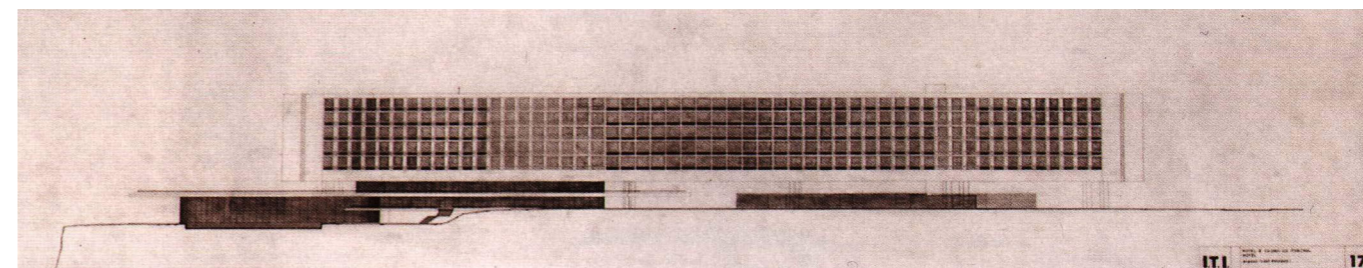
A libertação do volume principal do solo constituiu-se como um verdadeiro desafio de resolução técnica. Além das condições desfavoráveis do terreno – pelas grandes fracturas dos elementos rochosos que o compunham – a sua formulação construtiva – como se de uma *autêntica ponte circular*²⁰⁶ se tratasse – introduzia algumas complicações técnicas, como: a dificuldade de cálculo das sobrecargas; a passagem das tubagens nos pilares com as necessárias inclinações; a trepidação que, sem ser anulada, se traduziria em desconforto para os hóspedes; o recurso a contra-flechas, por vezes com 50 cm; e a

205 O primeiro dos seis pisos corresponde a um piso técnico.

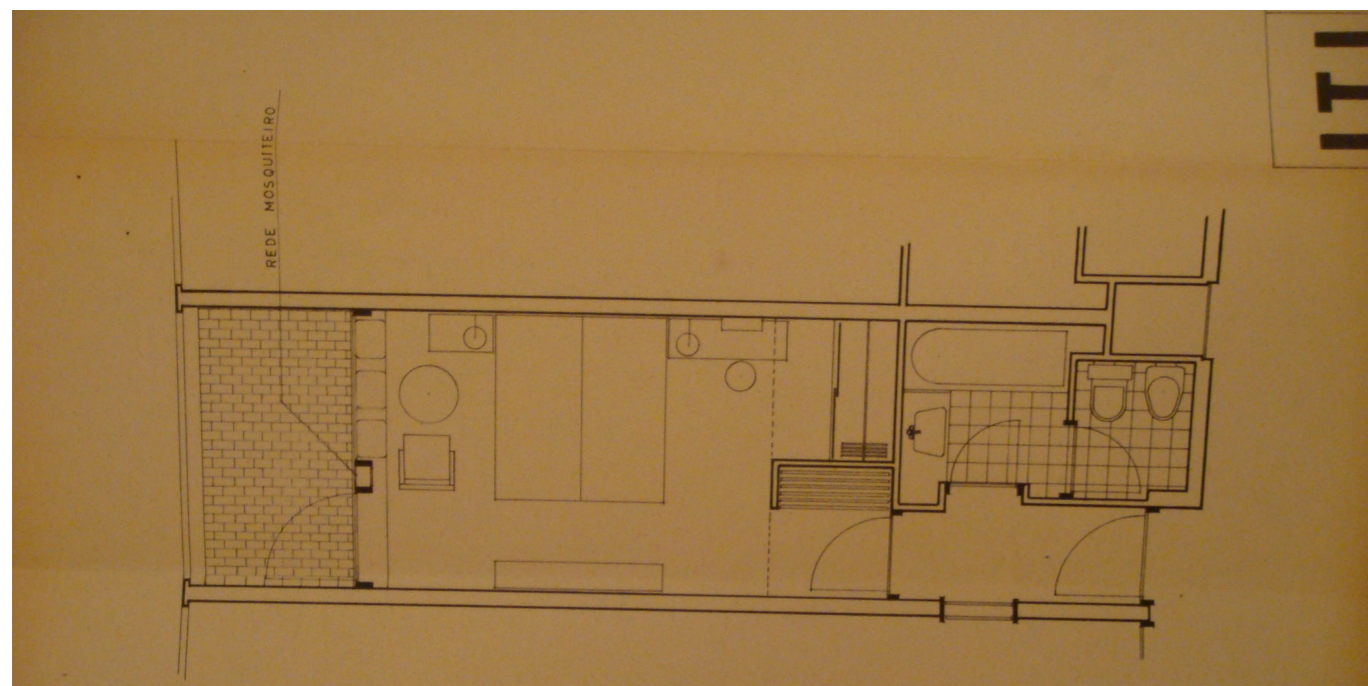
206 SANTOS, Carlos Oliveira, *op. cit.*, p. 104.



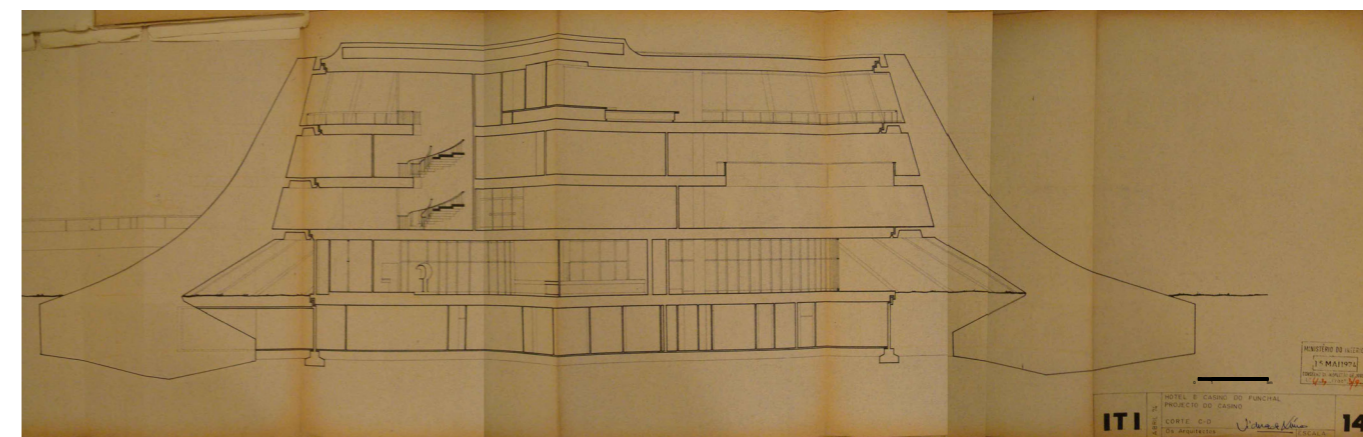
149.



151.



150.



152.

Fig.149 – Planta-tipo do hotel (pisos 5, 6, 7, 8 e 9), Complexo do Casino Park Hotel. Arq. Oscar Niemeyer e Arq. Viana de Lima, sem data. (FUNDAÇÃO CALOUSTE GULBENKIAN, org – Viana de Lima: arquitecto, 1913-1991 (da bibliografia).

Fig. 150 – Planta do módulo dos quartos, Complexo do Casino Park Hotel. Arq. Oscar Niemeyer e Arq. Viana de Lima, sem data. (Arquivo das Obras Públicas da Câmara Municipal do Funchal).

Fig. 151 – Alçado Nascente do hotel, Complexo do Casino Park Hotel. Arq. Oscar Niemeyer e Arq. Viana de Lima, sem data. (FUNDAÇÃO CALOUSTE GULBENKIAN, org – Viana de Lima: arquitecto, 1913-1991. (da bibliografia).

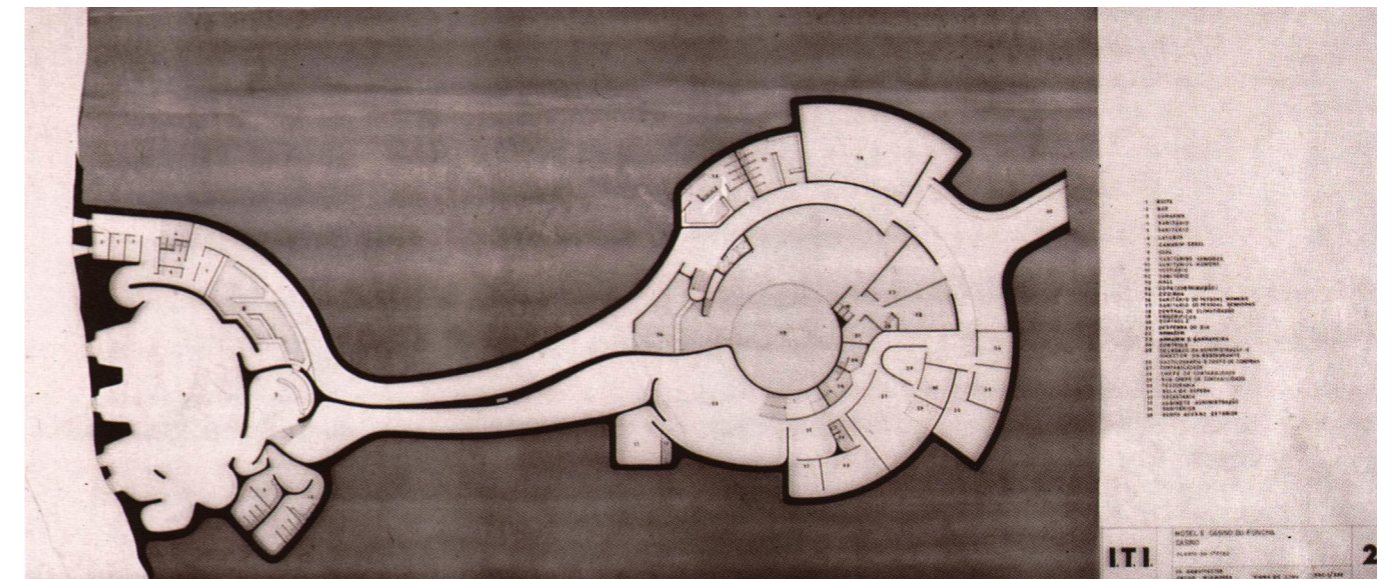
Fig.152 – Corte “CD” do Casino, Complexo do Casino Park Hotel. Arq. Oscar Niemeyer e Arq. Viana de Lima, 1974. (Arquivo das Obras Públicas da Câmara Municipal do Funchal).

utilização de vigas pré-esforçadas, que implicavam cabos com mais de cinquenta metros de comprimento, de grande dificuldade de aplicação pela força humana.

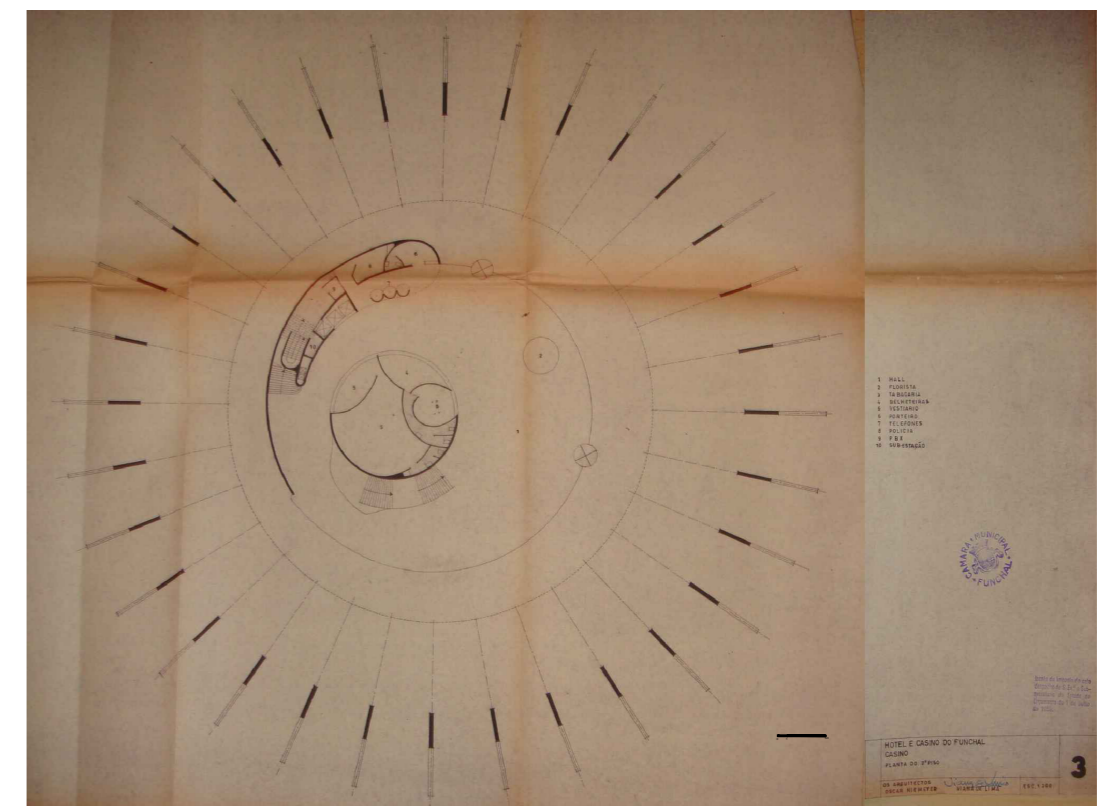
No que se refere à planta-tipo do hotel (fig. 149), o seu elemento gerador é o módulo dos quartos (fig. 150), aos quais se associam as paredes estruturais do edifício e se distribuem ao longo de um corredor central que garante o acesso aos mesmos. Estes pequenos módulos agregam-se e admitem variações, a partir das quais se compõem as suites localizadas nos extremos de cada piso. São definidos três grandes núcleos de quartos, intercalados por outros dois de maior desafogo espacial, com zonas de estar, serviços e acessos. Deste modo, os corredores ganham extensões mais curtas, permitindo que *as pessoas vão a passear, apreciando o panorama e a curva torna o percurso dinâmico*²⁰⁷, pautado pelo ritmo imposto pelo avanço dos módulos sanitários e pelo recuo das entradas nos quartos. A curvatura do edifício permite quebrar o efeito perspéctico de pirâmide óptica, que pela extensão do piso se traduziria em desconforto.

Os módulos dos quartos não têm preponderância apenas na estruturação funcional e técnica do edifício. Se no bloco mais social se fez um esforço no sentido de dissimular os elementos estruturais, já no corpo dos quartos a estrutura é protagonista e assumida pelas suas potencialidades compositivas: as lajes e as paredes estruturais manifestam-se na fachada compondo uma malha reticulada regular que confere uma imagem de unidade volumétrica, prevalecendo sobre uma leitura individualizada das células habitacionais (fig. 151). Tanto esta “malha” de betão armado, que pelo recurso a uma proporção quadrada não privilegia nenhuma direcção específica, como a profundidade das varandas e a demarcação, em negativo, do corredor central nas fachadas cegas a norte e a sul – que recordam a expressão exterior do Congresso Nacional de Brasília -, contribuem para um atenuar do impacto volumétrico deste bloco e, deste modo, uma melhor integração no meio.

No desenho do Casino, tal como no hotel, existe uma valorização dos elementos construtivos pelo seu valor plástico, expresso, neste caso, nos largos contrafortes radiais que circundam o edifício. Pela sua configuração e posição, parecem ser quase uma fusão entre os elementos principais do Supremo Tribunal Federal e da Catedral de Brasília, outras obras de Oscar Niemeyer. O desenho que foi atribuído a estas peças dá ao edifício a percepção de algo que se desenvolve a partir do terreno, ganhando uma dimensão ascendente e um valor escultórico. No piso térreo definem uma galeria que antecede a entrada (fig. 152) e que se interpõe como elemento de gradação espacial entre o ambiente exterior e o interior. É nestes contrafortes que se apoiam as lajes ocas e a cobertura ligeira em abóbada, uma solução que



153.

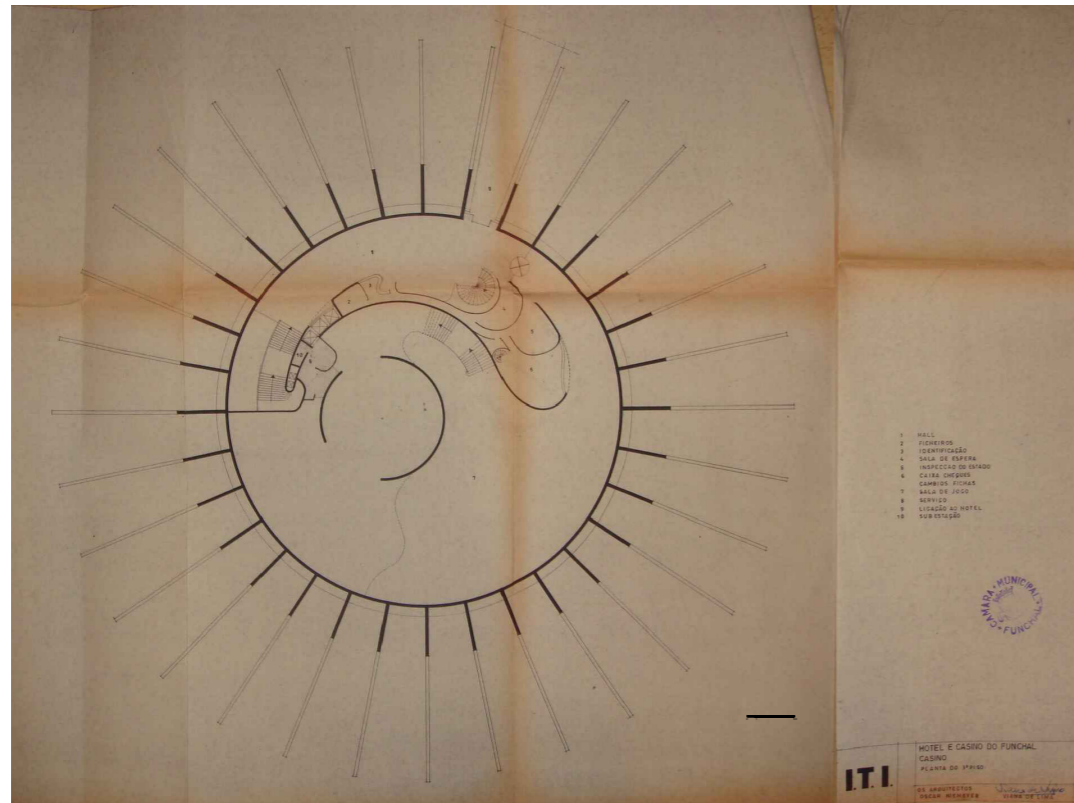


154.

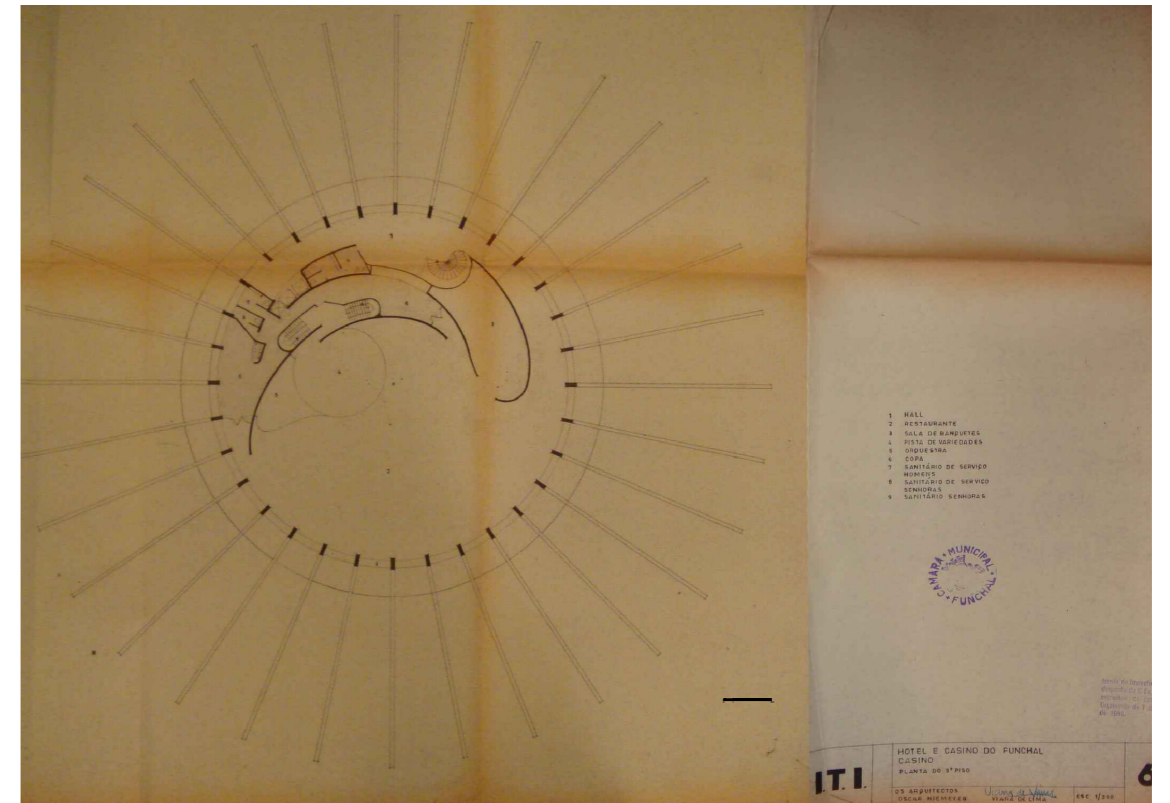
Fig.153 – Planta da cave do Casino, Complexo do Casino Park Hotel. Arq. Oscar Niemeyer e Arq. Viana de Lima, 1974. (Arquivo das Obras Públicas da Câmara Municipal do Funchal).

Fig.154 – Planta do Piso 1 do Casino, Complexo do Casino Park Hotel. Arq. Oscar Niemeyer e Arq. Viana de Lima, sem data. (FUNDAÇÃO CALOUSTE GULBENKIAN, *op. cit.*).

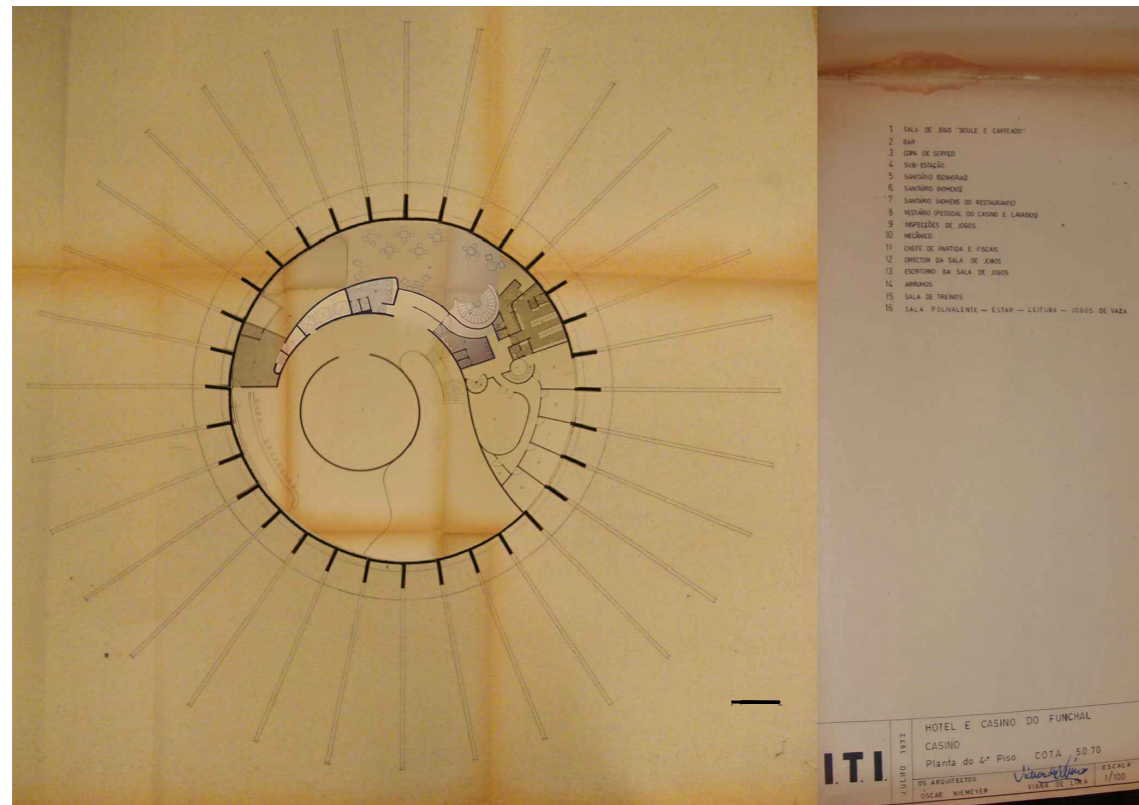
²⁰⁷ *Ibidem*, p. 135 (entrevista concedida por Daciano da Costa, responsável do projecto de arquitectura de interiores).



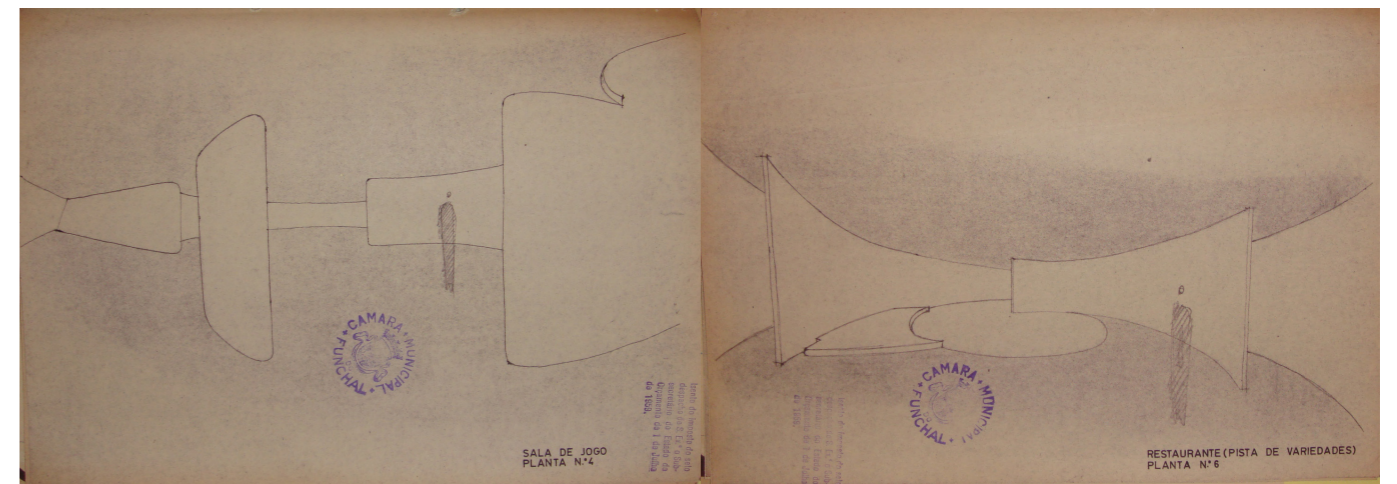
155.



157.



156.



158.

159.

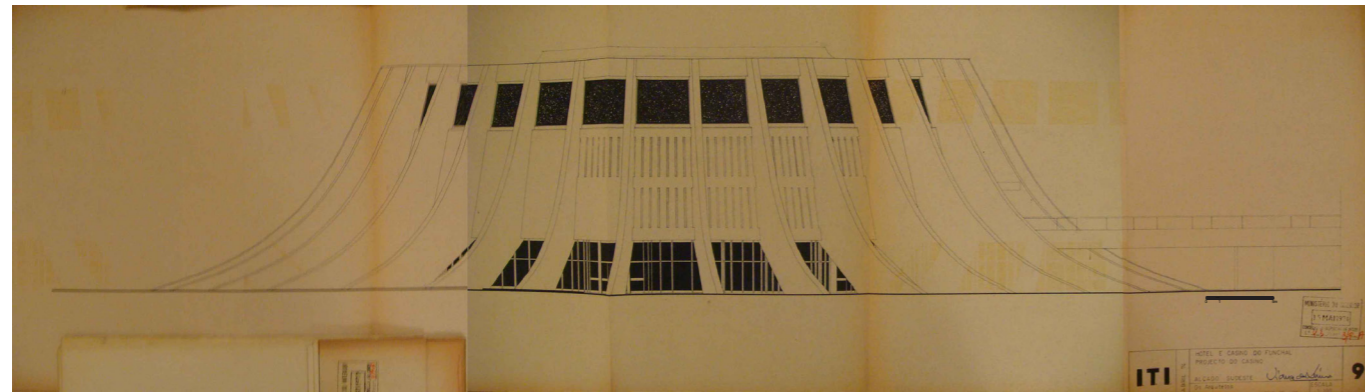
Fig. 155 – Planta do Piso 2 do Casino, Complexo do Casino Park Hotel. Arq. Oscar Niemeyer e Arq. Viana de Lima, sem data. (Arquivo das Obras Públicas da Câmara Municipal do Funchal).

Fig. 156 – Planta do Piso 3 do Casino, Complexo do Casino Park Hotel. Arq. Oscar Niemeyer e Arq. Viana de Lima, sem data. (Arquivo das Obras Públicas da Câmara Municipal do Funchal)..

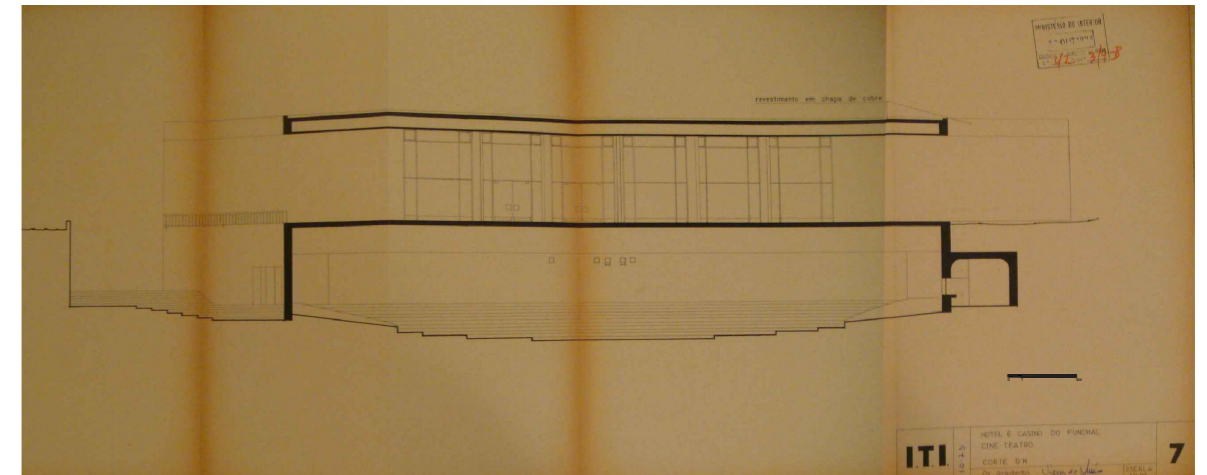
Fig. 157 – Perspectiva da sala de jogo, Piso 5. Complexo do Casino Park Hotel. Desenho não assinado, sem data. (Arquivo das Obras Públicas da Câmara Municipal do Funchal).

Fig. 158 – Perspectiva do restaurante do Casino, Piso 5. Complexo do Casino Park Hotel. Desenho não assinado, sem data. (Arquivo das Obras Públicas da Câmara Municipal do Funchal).

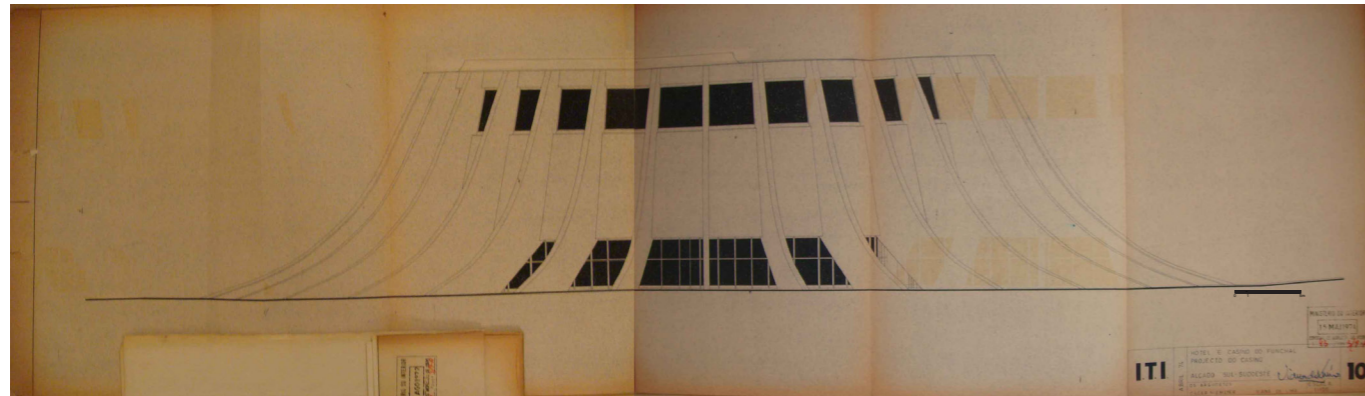
Fig. 159 – Alçado Sudeste do Casino, Complexo do Casino Park Hotel. Arq. Oscar Niemeyer e Arq. Viana de Lima, 1974. (Arquivo das Obras Públicas da Câmara Municipal do Funchal).



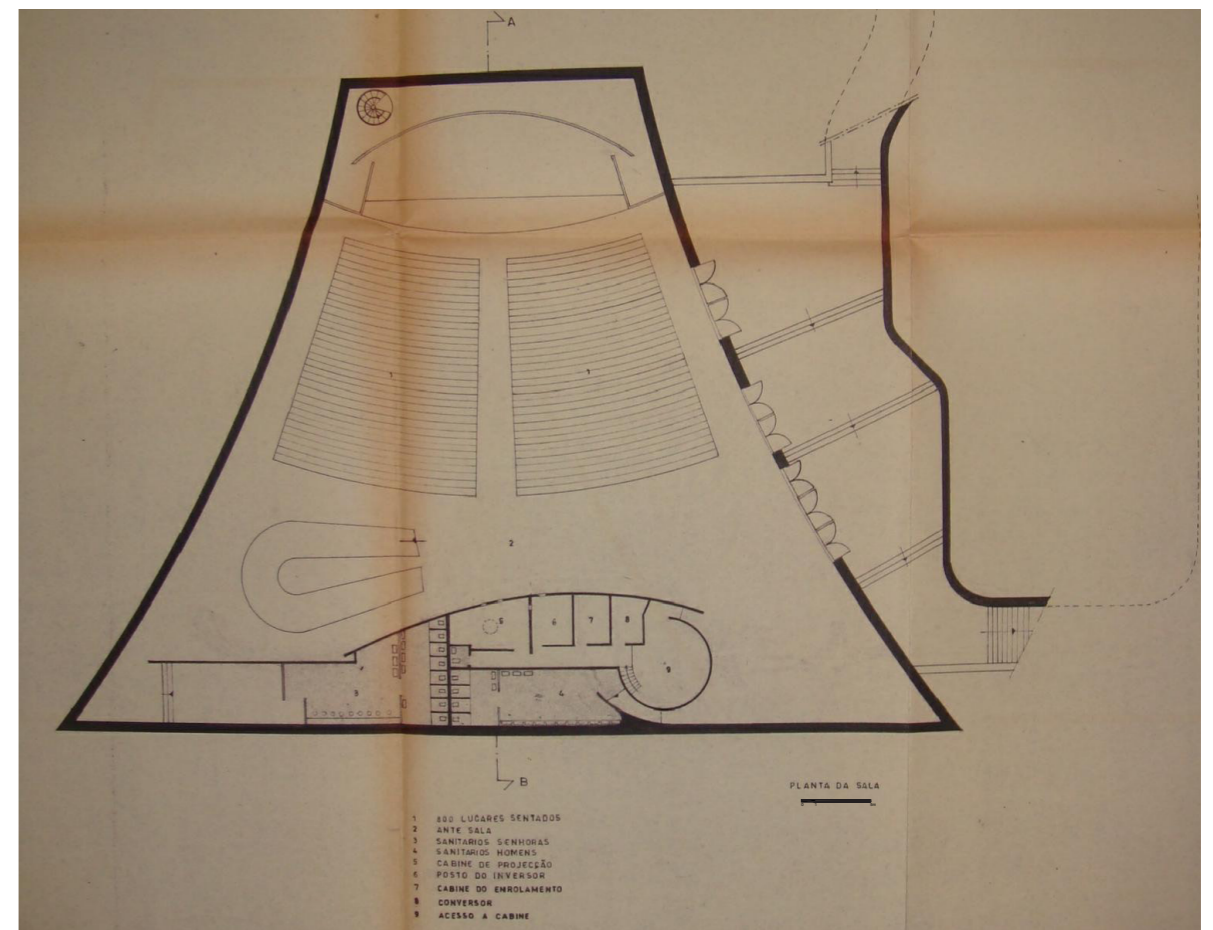
160.



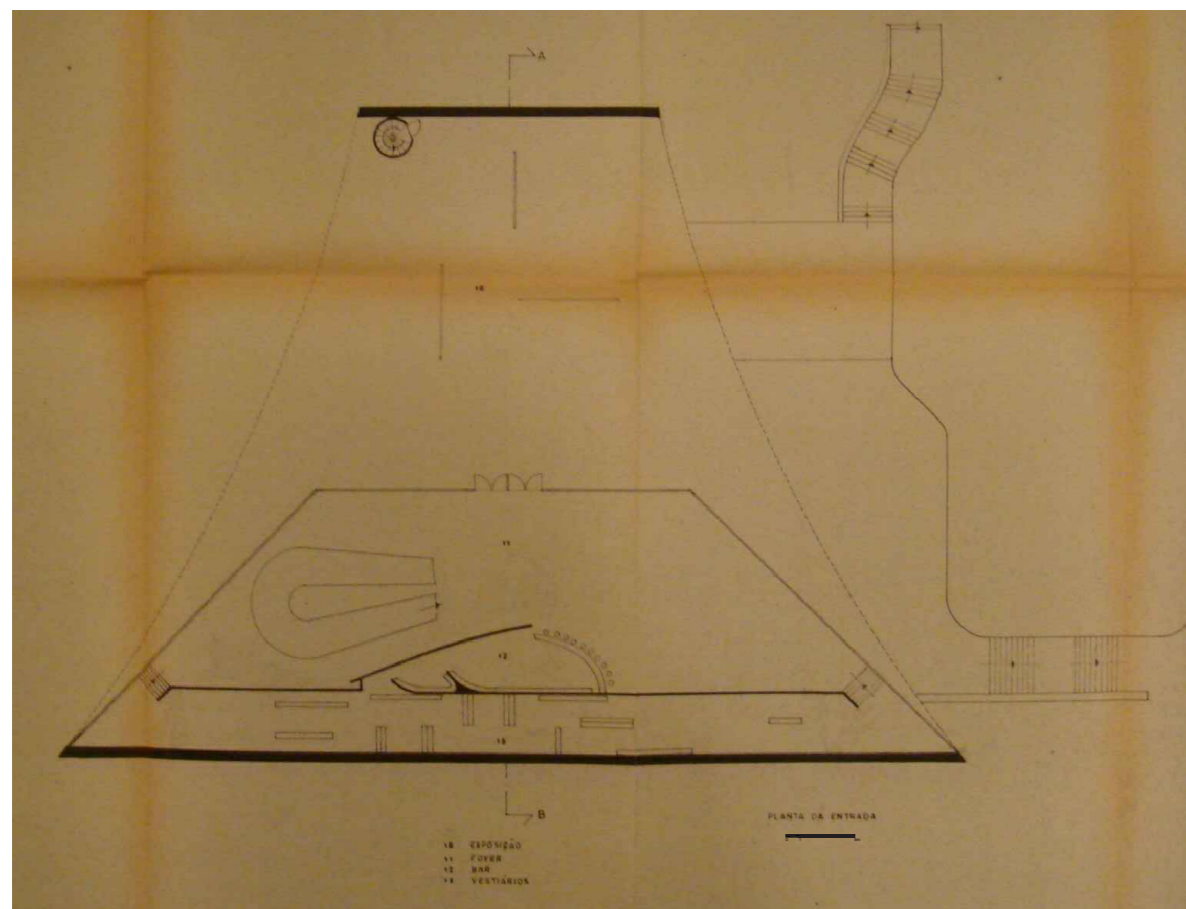
163.



161.



164.



162.

Fig. 160 – Alçado Sudeste do Casino, Complexo do Casino Park Hotel. Arq. Oscar Niemeyer e Arq. Viana de Lima, 1974. (Arquivo das Obras Públicas da Câmara Municipal do Funchal).

Fig. 161 – Alçado Sul-sudoeste do Casino, Complexo do Casino Park Hotel. Arq. Oscar Niemeyer e Arq. Viana de Lima, 1974. (Arquivo das Obras Públicas da Câmara Municipal do Funchal).

Fig. 162 – Corte "GH" do Cineteatro, Complexo do Casino Park Hotel. Arq. Oscar Niemeyer e Arq. Viana de Lima, 1973. (Arquivo das Obras Públicas da Câmara Municipal do Funchal).

Fig. 163 – Planta do piso térreo do Cineteatro, Complexo do Casino Park Hotel. Arq. Oscar Niemeyer e Arq. Viana de Lima, sem data (Arquivo das Obras Públicas da Câmara Municipal do Funchal).

Fig. 164 – Planta da sala de espectáculos do Cineteatro, Complexo do Casino Park Hotel. Arq. Oscar Niemeyer e Arq. Viana de Lima, sem data. (Arquivo das Obras Públicas da Câmara Municipal do Funchal).

liberta o espaço interior da função estrutural, permitindo maior liberdade no desenho dos vários espaços.

Em matéria de distribuição funcional, o edifício está composto por cinco pisos, um dos quais em cave, que comunica com o piso térreo através de uma galeria. Nele se instalam a discoteca, áreas administrativas, bar, camarins para os artistas, cozinha, áreas técnicas e instalações sanitárias (fig. 153). A discoteca tem a particularidade de ser construída junto à escarpa que dá sobre o porto, com o qual se estabelece contacto visual por meio de pequenos vãos abertos nos nichos aí construídos. Os restantes pisos compreendem o hall, acessos aos pisos seguintes, pequenas lojas e bilheteira, no caso do piso térreo; o elemento central deste edifício, que são as salas de jogo nos dois pisos acima do solo (fig. 154, 155, 156 e 157); e, no último, fica localizado o restaurante e sala de refeições (fig. 158 e 159). Embora não se constitua como um piso, o vão da cobertura foi também aproveitado para instalações sanitárias e camarins. Em matéria de vãos (fig. 160 e 161), o piso térreo recebe envidraçados a toda a altura, mas que apresentam autonomia face aos elementos estruturais principais do edifício. Nos pisos das salas de jogos, existem apenas estreitos rasgos verticais, localizados entre contrafortes, mas que não contemplam todas as faces do edifício. Já no piso do restaurante, as aberturas são feitas também a toda a altura e perímetro do piso, interrompidas apenas nos elementos estruturais, o que permite delinear a linha da cobertura, solta em relação ao corpo do edifício, estabelecendo-se assim o remate do mesmo.

O último deste conjunto de edifícios, o cineteatro, destinou-se a criar uma sala de oitocentos e sessenta e seis lugares sentados para projecção cinematográfica, teatro e conferências, de apoio às instalações do Casino. De modo a não colidir com as intenções estéticas pensadas para o casino e o hotel, parte do volume total do edifício encontra-se enterrado, expressando-se ao nível do terreno como uma cobertura circular pouco espessa, que se apoia em duas paredes laterais de betão. As outras duas faces, as de maiores dimensões, são envidraçadas permitindo ao edifício *trespassar pela (...) paisagem e pela vegetação*²⁰⁸ (fig. 162 e 163).

Sob esta cobertura encontra-se o “foyer”, um bar, vestiários e uma zona expositiva. O núcleo expositivo surge de uma proposta adicional dos autores do projecto, no sentido de criar um *recinto de exposições coberto, inexistente até à data na ilha, e de que resultarão evidentes vantagens de ordem cultural e económica*²⁰⁹. Para atribuir maior preponderância a este espaço de exposições, determinou-se que a entrada para a sala de espectáculos se faria por meio de uma rampa circular aí instalada (fig. 164). No piso subterrâneo, encontravam-se uma cabine de projecções, sanitários, o palco e, sob este, foram

208 LIMA, Viana de – Memória descritiva : cine-teatro. 1972. 7p. Acessível no Arquivo das Obras Públicas da Câmara Municipal, Funchal, Portugal, p. 5.

209 *Ibidem*, p. 2.

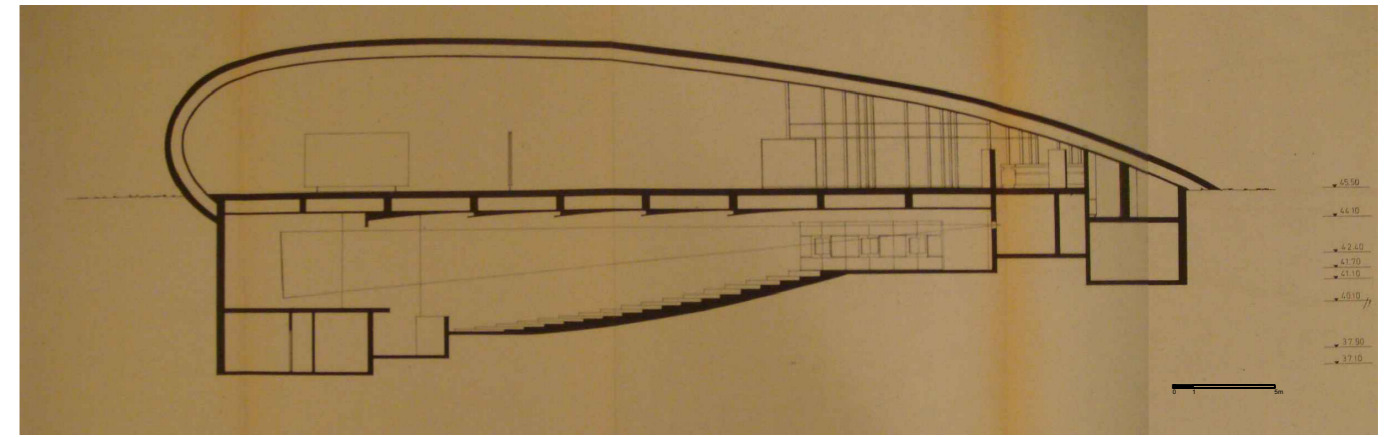


Fig. 165 – Corte “AB” do Cineteatro, Complexo do Casino Park Hotel. Arq. Óscar Niemeyer e Arq. Viana de Lima, 1972. (Arquivo das Obras Públicas da Câmara Municipal do Funchal).

instalados, ainda, camarins, sanitários e o fosso para orquestra (fig. 165). Todas as paredes²¹⁰ foram construídas em betão armado, encontrando-se maioritariamente revestidas a alcatifa, assim como os pavimentos da sala de espectáculos.

Como disse Daciano da Costa, *o mais extraordinário naquele hotel não é o objecto, mas o modo como ele se integra na paisagem*²¹¹. Na construção do Casino Park Hotel, a extensão de terreno disponível, de privilegiado enquadramento visual, não levou à criação de um ambiente peculiar e fechado, de utilização exclusiva aos hóspedes, como foi, aliás, recorrente na grande parte dos empreendimentos hoteleiros construídos no Funchal. Este conjunto foi tratado sem interrupções físicas e visuais, pensado como uma extensão do espaço urbano, ainda que na altura devida também permita um ambiente de exclusividade para os seus utilizadores, como requer o programa hoteleiro. São edifícios que tomam uma posição precisa no meio onde se inserem e, apesar da sua presença visual, não se sobrepõem à envolvente, antes procuram fundir-se e potenciar as características do lugar.

210 À excepção das que delimitavam os sanitários do público, que foram materializadas em tijolo.

211 Cfr. SANTOS, Carlos Oliveira, *op. cit.*, p. 128.

Considerações Finais

Das várias resoluções urbanas implementadas no Funchal ao longo do século XX, a Avenida do Infante foi a mais preponderante para o desenvolvimento da cidade e do turismo madeirense. A associação desta via à Estrada Monumental permitiu a expansão do núcleo urbano para poente, desvinculando-se dos constrangimentos do centro urbano consolidado, área que, além da grande disponibilidade de lotes livres para construção, beneficiava de uma rápida e cómoda ligação com o centro da cidade, tornando-a, por isso, muito atractiva em matéria de investimentos imobiliários de natureza turística. A remodelação integral na década de 1960 do Hotel Savoy, que começara a ser planeada já em 1949, demonstra a importância que estas duas vias assumiram na circulação da cidade: o antigo hotel, de 1912, tinha a sua fachada principal voltada a sul, acedendo-se a partir da Rua Imperatriz Dona Amélia. Com a remodelação, o novo corpo aproximou-se da Avenida do Infante, passando a entrada a efectuar-se a partir dessa via.

A nível urbano, como se viu, entre as décadas de 1930 e 1950, além das soluções terem sido muito mais focalizadas em espaços e ligações viárias entre pontos na cidade, a prática turística apresentou-se de forma muito tímida. Este facto terá sido originado pelo decréscimo na movimentação turística que se verificou nessa altura, mas também pela descoordenação estratégica entre a Câmara Municipal do Funchal e a Delegação de Turismo da Madeira, que estabeleceram os seus objectivos de forma individualizada, e até contraditória, como nos relata o Arq. Cristino da Silva²¹².

Com a elaboração do Plano de Urbanização do Funchal, de 1959, o Turismo voltou a estar presente nas estratégias de desenvolvimento urbano da cidade, com a definição de uma zona turística a oeste do centro urbano. Contudo, entre 1959 e 1972, ano em que se aprova o primeiro Plano Director do Funchal, verificou-se que as novas unidades hoteleiras tomaram localizações dispersas e variadas. Uma parte significativa das novas estruturas de alojamento inseriu-se em espaços centrais da cidade, e poucas

²¹² SILVA, Luís Cristino – Parecer do Anteprojecto do parque da cidade do Funchal. 1945. Acessível na Biblioteca de Arte, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, Portugal.



- Estrada Monumental
- Plano de Urbanização de 1931-1933: Avenida do Infante
- Anteprojecto da Avenida do Mar 1941
- Estudo de Remodelação da Zona Marginal 1945
- Plano de Urbanização de 1959: zona turística
- Unidades hoteleiras antes de 1959
- Unidades hoteleiras após 1959
- Unidades hoteleiras após 1972

Fig. 166 – Planta síntese das obras executas dos projectos urbanos até 1959, e localização das propostas de unidades hoteleiras antes e após 1959. (Montagem realizada pelo autor).



- Estrada Monumental
- Ocupação habitacional e preferencial para hotelaria
- Hotéis existentes
- Praias artificiais
- Frente de mar para recreio
- Zona preferencial para instalações hoteleiras
- Áreas desportivas a criar
- Áreas urbanizadas a criar com equipamento
- Zona preferencial para porto de recreio
- Hotéis após 1972

Fig 167 - Planta síntese das propostas do Plano Director da Cidade do Funchal que tiveram resolução, e localização de unidades hoteleiras após 1972. (Montagem realizada pelo autor).

foram as que elegeram uma implantação integrada na área geográfica definida por Faria da Costa e Carvalho Mesquita (fig. 166). Ainda assim assistiu-se à formação de um pequeno núcleo concentrador junto à foz do Ribeiro Seco, motivado pela proximidade aos principais hotéis da época - o Reid's Palace Hotel e o Hotel Savoy.

Se até ser aprovado o primeiro PDM houve a intenção de se construírem unidades hoteleiras em localizações mais centrais, após a sua aprovação verificou-se que os novos grandes hotéis começaram a ocupar, preferencialmente, as áreas geográficas definidas nesse mesmo documento. A construção do Hotel Quinta do Sol e do novo Hotel Atlântico, projectos da segunda metade da década de 1960, são propostas que apontavam já no sentido deste afastamento em relação ao centro urbano, associado a novas formas de promover a ilha, que implicavam maiores áreas de construção e novas exigências territoriais e arquitectónicas, mas que tinham também a pretensão de potenciar panorâmicas privilegiadas. A nova promoção turística da Madeira procurava contrariar a sazonalidade e “rejuvenescer” a sua clientela, razão pela qual os hotéis, interessados também em gerar atractividade, começam a apostar na criação de complementos, colocados à disposição dos seus hóspedes, tais como: piscinas, campos de ténis, pequenas áreas ajardinadas, bares, e esplanadas-solário. Estes investimentos acessórios implicavam grandes extensões territoriais, pelo que os locais de implantação deram preferência à freguesia de São Martinho, que tinha um baixo índice de construção, permitindo, por isso, mais espaço para a inclusão destas estruturas, e maior liberdade na distribuição dos programas hoteleiros.

A partir de 1972 e até 1985, ano do Plano da Frente de Mar de Chorão Ramalho, os hotéis adoptaram localizações mais sequenciais na margem norte da Estrada Monumental, deixando quase toda a vertente sul por explorar (fig. 167). As imposições programáticas dos promotores, nomeadamente em matéria do número de quartos, a escolha de áreas ainda sem construção, e por isso sem grandes elementos de referência, e as datas muito próximas de diferentes projectos vizinhos, levaram a que as unidades hoteleiras fossem sendo desenhadas de forma mais individualizada, resultando por vezes em estranhas relações de escala entre edifícios contíguos. Neste panorama, a Estrada Monumental começa a assumir-se enquanto elemento aglutinador de uma série de soluções, muito variadas, por vezes dificilmente entendidas enquanto conjunto. Um dos traços comuns destas primeiras unidades hoteleiras que importa salientar, é a tendência para um desenvolvimento em altura, que não esteve relacionada com uma vontade de exploração arquitectónica da estruturação própria deste género de edifícios, mas sim como a solução possível para dar respostas às exigências programáticas dos promotores²¹³.

213 O desenvolvimento em altura tinha já sido utilizado no Hotel Sotuma, actual Gorgulho, com projecto de 1968; e mais tarde também nos Hotéis Girassol, Estrelícia, Buganvília, Mimoso, Raga e Alto Lido, que são grande parte dos hotéis que Chorão Ramalho identifica como as unidades hoteleiras já construídas antes da sua proposta para a Frente de Mar.



168.

169.

Fig. 168 – Alçado poente do Aparthotel Navio Azul. Arq. Marcelo Costa, 1976. (Fotografia do autor).

Fig. 169 – Vista sobre as varandas localizadas a nascente, Hotel Navio Azul. Arq. Marcelo Costa, 1976. (Fotografia do autor).

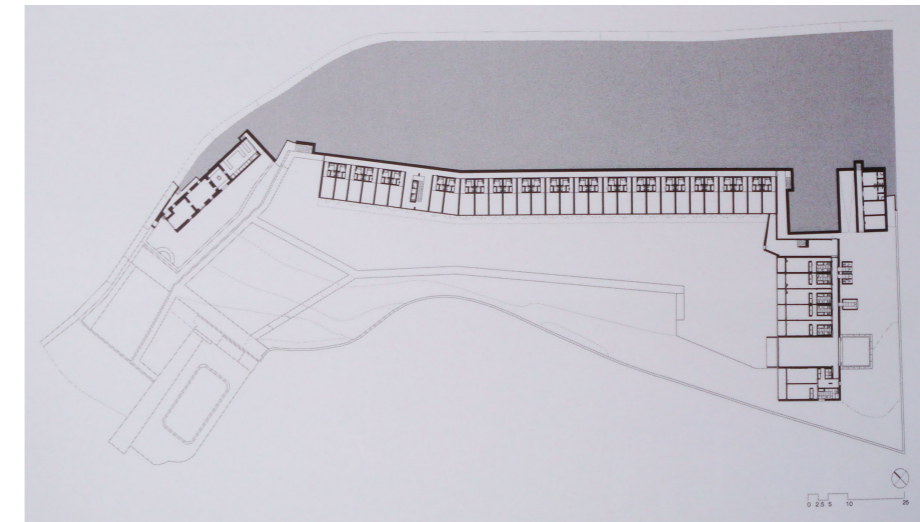
Com o grande volume de construções de interesse turístico que tomaram lugar a partir de 1985 o Funchal assumiu-se definitivamente como o principal pólo turístico do arquipélago, concentrando, além das principais estruturas turísticas, o maior número de hotéis. Estes novos empreendimentos não se regeram pelos modelos já edificados e vão explorar outras opções volumétricas, tipológicas e territoriais, revelando, contudo, a mesma tendência em termos urbanos, ou seja, uma antecipação dos equipamentos em relação a uma estruturação geral da cidade. A nível volumétrico verificou-se que os lotes, em geral de maiores dimensões, não apresentam uma ocupação excessiva, permitindo a inclusão de grandes jardins, piscinas e outras áreas recreativas, em redor, ou em posições centrais dos empreendimentos, no caso dos edifícios em que se optou por construir até aos limites dos lotes. À semelhança do que se verificara já nas primeiras unidades hoteleiras do século XIX, houve a preocupação de promover as potencialidades paisagísticas da envolvente, neste caso a contemplação oceânica, com influência nas opções volumétricas dos hotéis. Por este motivo adoptaram configurações mais longitudinais, paralelas à costa ou com ângulos que promovessem a vista de mar, por vezes combinadas com um desenvolvimento em altura. Foram também comuns os edifícios que se desenvolveram em forma de “U”, orientados de modo a obterem o maior número de quartos e espaços voltados ao mar.

No que se refere às tipologias, além dos hotéis ditos convencionais, apostou-se na criação dos chamados “Aparthotéis” e nas “Quintas da Madeira”, permitindo diversificar as tipologias de alojamento turístico. Com os Aparthotéis os turistas beneficiam de uma maior autonomia face aos espaços comuns das unidades convencionais, que por isso se aproximam mais do seu ambiente residencial quotidiano, além de permitirem espaços mais aptos para a acomodação de famílias. Contudo esta aposta não representa uma inovação tipológica das décadas de 1980 e 1990, tendo sido já utilizada em muitos projectos dos anos de 1970. O projecto pós-modernista do Arq. Marcelo Costa, o Aparthotel Navio Azul, desenhado em 1976, foi um dos exemplos deste tipo de hotéis²¹⁴ (fig. 168 e 169). Outro exemplo foi o ante-projecto para um conjunto turístico na Quinta Calaça, de 1972, da autoria do Arq. Adolfo Brazão Vieira, do qual se construiu apenas o Hotel do Mar²¹⁵. Já da década de 1980, ainda que não construído, destaca-se o desenho do Aparthotel para a Travessa do Valente, de Raul Chorão Ramalho.

A outra vertente tipológica, as “Quintas da Madeira”, continuam a gerar grande interesse pelos seus ambientes naturais e construídos, de grande requinte, e pela invulgaridade dos espaços disponibilizados,

214 A sua configuração arquitectónica invulgar retrata, como o próprio nome indica, um navio, justificada com o facto de os transportes marítimos serem um entre outros elementos possíveis e comuns na paisagem quotidiana desta região, além de que as características formais do objecto original se adequavam às condições do lote a que se destinava.

215 No projecto inicial, o arquitecto explorou em grande parte dos apartamentos o tema da “habitação mínima”, reduzindo tanto quanto possível as suas áreas, onde os quartos surgem quase como pequenos nichos na transição entre espaços, e não como um espaço de grandes dimensões que se podia isolar das restantes áreas que compunham os apartamentos.

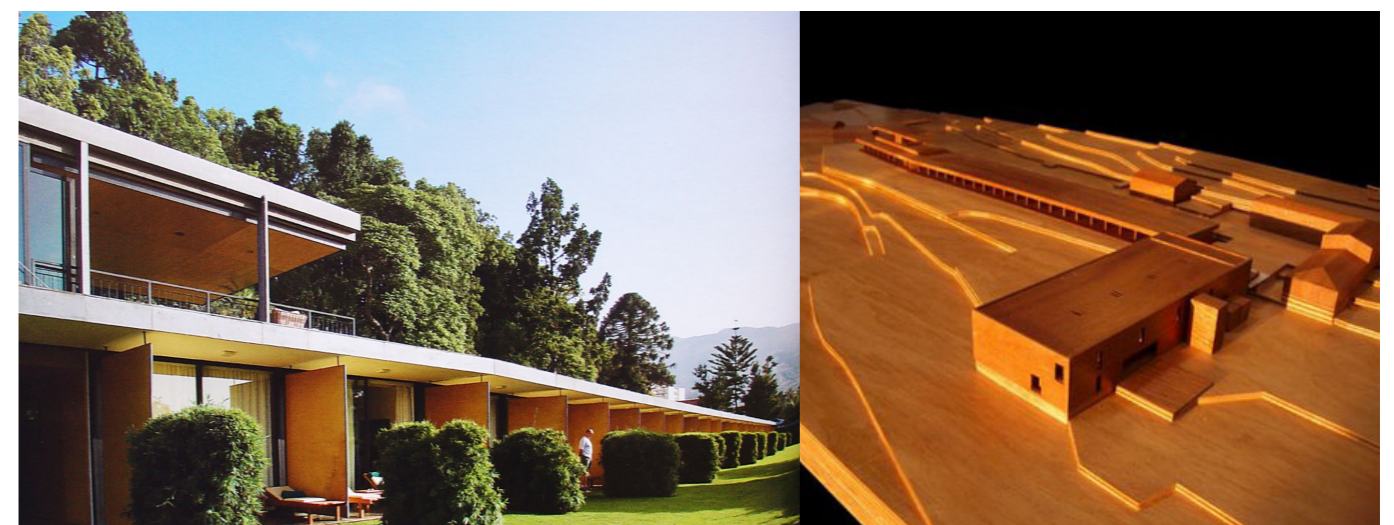


170.



171.

172.



173.

174.

Fig. 170 – Planta do piso dos quartos, Hotel Quinta da Casa Branca. Atelier Bugio, 2001. (Revista Arquitectura Ibérica, N.º 29, Novembro de 2008.).

Fig. 171 – Pavilhão do Jardim, Hotel Quinta da Casa Branca. (Revista Arquitectura Ibérica, N.º 29, Novembro de 2008).

Fig. 172 e 173 – Volume dos quartos visto a partir do jardim, Hotel Quinta da Casa Branca. (Revista Arquitectura Ibérica, N.º 29, Novembro de 2008).

Fig. 174 – Maquete do projecto, Hotel Quinta da Casa Branca. (http://cortadireita.blogspot.com/2009_06_01_archive.html).



175.



176.

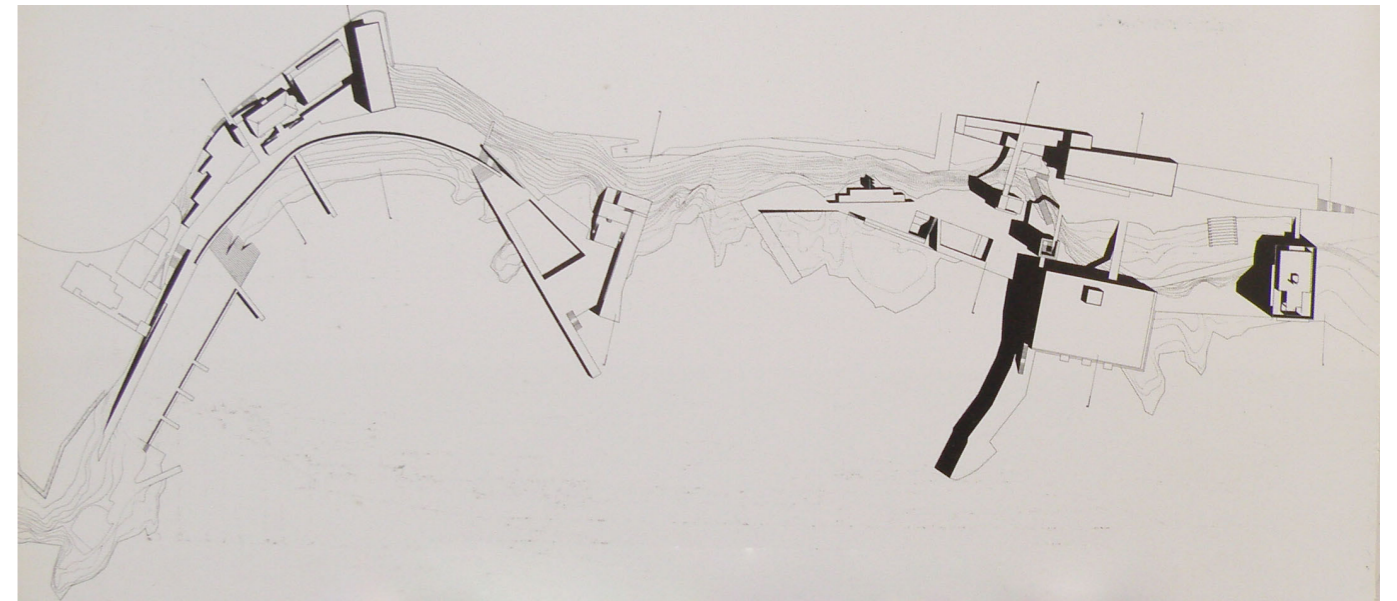


177.

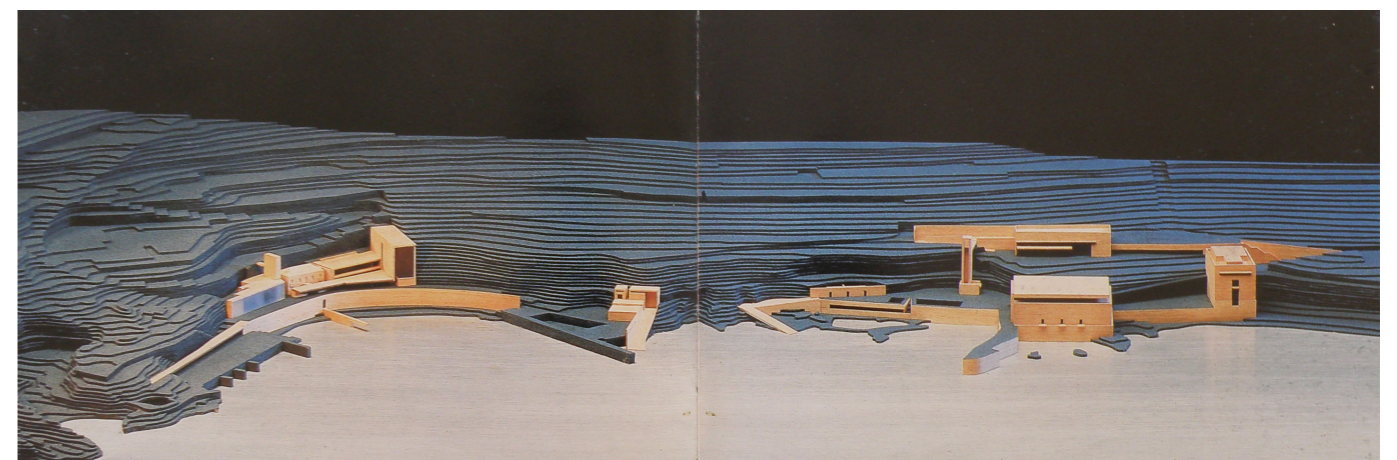


178.

Fig. 175 – Plantas dos pisos -1, 0 e 1 do Hotel Residence. Arq. Paulo David, 2001. (Revista Arquitectura Ibérica, N.º 29, Novembro de 2008).
 Fig. 176, 177 e 178 – Vistas exteriores do Hotel Residence. Arq. Paulo David, 2001. (Revista Arquitectura Ibérica, N.º 29, Novembro de 2008).



179.



180.

Fig. 179 – Centro turístico, centro de investigação oceanográfica e clube náutico do Cais de Carvão. Arq. Gonçalo Byrne, 1990-1998. (ANGELILLO, Antonio – Gonçalo Byrne : obras e projectos (da bibliografia).
 Fig. 180 – Fotografia da maquete do Centro turístico, centro de investigação oceanográfica e clube náutico do Cais de Carvão. Arq. Gonçalo Byrne, 1990-1998. (ANGELILLO, Antonio – Gonçalo Byrne : obras e projectos (da bibliografia).

reportando os hóspedes para um modo de vida burguês. Tais estruturas resultam da adaptação de edifícios habitacionais, as antigas quintas, em novas unidades hoteleiras, o que implica solucionar a relação entre edifícios de construção nova e edifícios de valor patrimonial. Chorão Ramalho, tanto quanto se sabe, terá sido o pioneiro deste tipo de unidades hoteleiras, ao deparar-se com esta problemática da conjugação de edifícios pertencentes a tempos cronológicos distintos no seu projecto do Hotel Quinta de São João. Mais recentemente, o Hotel Quinta da Casa Branca, com projecto desenvolvido em 1994 pelo Atelier Bugio (fig. 170, 171, 172, 173 e 174), e o Hotel Residence (fig. 175, 176, 177 e 178), desenhado, em 2001, pelo Arq. Paulo David, são exemplos de projectos que resolveram com interessantes resultados espaciais e formais este encontro entre estruturas de períodos cronológicos distintos.

Actualmente, começam a surgir, não uma nova tipologia, mas uma nova linha de hotéis, os chamados “design hotels”. É o caso do Hotel The Vine, integrado num complexo desenhado pelo arquitecto catalão Ricardo Bofill, que contou com a colaboração do Arq. João Francisco Caires e da Designer Nini Andrade Silva, ao nível dos interiores. Contudo, esta unidade não se destaca necessariamente pelas qualidades espaciais e formais intrínsecas ao projecto de arquitectura, mas sim por todo um intenso trabalho de definição dos espaços interiores de acordo com um tema específico, neste caso o Vinho, trabalhando-o em vários ambientes distintos.

Por último, no que se refere às questões territoriais, a partir de finais da década de 1980 a faixa costeira e os recursos marítimos foram alvo de maiores intervenções, quer privadas, quer públicas. As unidades hoteleiras que se localizaram junto às falésias, pequenas baías e praias, construíram plataformas que avançam sobre o mar, onde instalaram piscinas, solários, bares e pontões de acesso directo ao mar, tornando-o uma parte do hotel e garantindo uma utilização exclusiva aos seus hóspedes, situações que haviam sido já experimentadas no Reid’s Palace Hotel e nas antigas piscinas do Hotel Savoy. A nível público houve um grande esforço no sentido da qualificação de grande parte da faixa costeira. Introduziram-se áreas ajardinadas; plataformas adaptadas às formações rochosas, que vieram qualificar pequenas praias mais informais; a construção de um complexo balnear, a Praia da Ponta Gorda, em moldes análogos às instalações do Lido, da década de 1930; a promoção de um concurso de arquitectura com o propósito de se construir uma estação de investigação de biologia marinha, que além da componente laboratorial incluiria um aquário e uma pequena unidade museológica, cujo projecto vencedor, parcialmente construído, foi desenvolvido pelo Arq. Gonçalo Byrne, e que permitiu reflectir sobre as intervenções nas zonas costeiras²¹⁶ (fig. 179 e 180); e ainda um passeio marítimo, recordando

216 O referido concurso foi lançado pela Câmara Municipal em 1989. Em 1993 o Club Naval do Funchal lançou também um concurso de arquitectura para qualificar a sua sede, tendo como vencedor também o Arq. Gonçalo Byrne, e que permitiu ampliar a reflexão da intervenção na linha de costa, iniciada com o complexo de investigação de biologia marinha.



181.



182.



183.



184.

Fig. 181, 182, 183 e 184 – Complexo turístico Palheiro Estate. Arq. Michael Brown, 2008. (<http://www.palheiroestate.com/index.php>).

a proposta de intervenção na frente de mar de Chorão Ramalho. A construção do passeio marítimo foi uma importante realização, pois, além de introduzir uma área de circulação pedonal, sem contacto com o trânsito rodoviário, passou a permitir que populares e turistas pudessem usufruir de interessantes enquadramentos paisagísticos e de uma série de possibilidades de lazer, nomeadamente restaurantes, bares, praias, espaços para pesca e jardins. A sua importância reside também no facto de ser o elemento que veio “coser” os vários empreendimentos construídos, e integrar os que se construíram posteriormente, conferindo-lhes um sentido mais unitário.

A crescente consolidação da linha de costa e da zona turística delineada em 1972 levou à definição no novo PDM do Funchal, aprovado em 1997, de novas localizações de interesse turístico, muito próximas dos limites concelhios, já sem pretensão de explorar os limites costeiros, indiciando uma expansão dos territórios dedicados à construção turística. As novas áreas têm em comum o facto de se localizarem próximas de boas vias de acesso pré-existentes, assim como de equipamentos turísticos. A ponte ficaram definidas duas áreas de vocação turística/recreativa, que acompanham a continuidade da Estrada Monumental em direcção a Câmara de Lobos, onde se havia construído, em 1993, uma unidade hoteleira de cento e noventa e três quartos. A presença deste equipamento, mas sobretudo a cercania à Praia Formosa, para a qual foi definido um Plano de Urbanização com vocação habitacional e turística, foi o grande motivador da definição destas duas zonas. Embora estas não estejam ainda completamente consolidadas, verifica-se que o seu desenvolvimento acabou por se consumir com base em edifícios de habitação unifamiliar.

As restantes novas zonas turísticas encontram-se a nascente, num contexto geográfico de maior altitude, em torno do campo de golfe do Palheiro Ferreiro. Numa parte destas novas áreas foi já construído um aldeamento turístico, o Palheiro Estate, desenhado pelo arquitecto britânico Michael Brown, e que foi inaugurado em 2008 (fig. 181, 182, 183, e 184). A sua posição geográfica permite-lhe, uma vez mais, interessantes enquadramentos panorâmicos sobre a baía funchalense, e está composto por moradias isoladas, de recorte mais vernacular, onde se inserem apartamentos de tipologias variadas. Além de estar servido por uma série de equipamentos comuns, nomeadamente piscinas e restaurante, encontra-se ligado ao complexo da Quinta do Palheiro Ferreiro, já existente, que possui um campo de golfe, estufas de flores, vastas áreas ajardinadas, um hotel, e alguns lotes que poderão ser adquiridos para a construção de moradias. Ao contrário do complexo turístico da MATUR, este novo aldeamento, por se desenvolver num perímetro murado, inviabiliza a possibilidade de se apresentar como elemento indiciador de uma forma de ocupação do território envolvente, assumindo-se antes como núcleo isolado, com uma estruturação e funcionamento muito próprios.



185.



186.

Fig. 185 – Implantação do Hotel Dom Pedro Garajau. (http://maps.google.pt/maps?q=google+maps+portugal&um=1&ie=UTF-8&hq=&hnear=0xb32242dbf4226d5:0x2ab84b091c4ef041,Portugal&gl=pt&ei=M1L2TcLZH4bPhAfMyZDYBg&sa=X&oi=geocode_result&ct=title&resnum=1&ved=0CBgQ8gEwAA).

Fig. 186 – Hotel Dom Pedro Garajau, década de 1970. (<http://www.panoramio.com/photo/32959472>).

A construção deste novo complexo, onde se investiu na disponibilização de um tipo de alojamento ainda pouco explorado na ilha – as moradias turísticas –, poderá cativar o interesse para a criação de mais estruturas deste género, em termos tipológicos e territoriais, não só no Funchal, mas também no resto da ilha²¹⁷. Importará antever essas possibilidades de desenvolvimento para que possam funcionar como motivadores de urbanidade, e não como elementos desconexos no território. Um caso interessante em matéria de instalação de uma unidade hoteleira que se pretendia ser orientadora do desenvolvimento urbano de uma localidade, embora não se encontre no Funchal, é o Aparthotel Dom Pedro Garajau, com projecto da década de 1970²¹⁸ (fig. 185 e 186). O edifício, organiza-se em vários blocos de quatro pisos, que se distribuem ao longo de uma via de circulação, desenhando a frente de rua, e indiciando um desenvolvimento urbano com uma regra mais clara. Contudo, o exemplo acabou por não ser seguido pelos vários edifícios que se desenvolveram ao seu redor, que poucas vezes fazem referência a uma organização mais geral do meio onde se inserem.

Noutras regiões da Madeira, ainda que na grande maioria dos casos sem conclusão, abriu-se espaço para a criação de empreendimentos turísticos de dimensão mais alargada, estruturados de forma unitária, procurando-se um modelo de ocupação territorial para o Turismo, que teve as cidades-jardim inglesas como modelo ideológico. No Funchal não chegou a haver essa preocupação, ainda que se tivesse sugerido um desenho conjunto, privado ou público, de toda a zona costeira da freguesia de São Martinho, mas que, tanto quanto se sabe, não se chegou a concretizar. Em vez disso, o Turismo no Funchal tomou um desenvolvimento mais linear, constituído por peças e momentos cronológicos isolados, que procuraram explorar tanto quanto possível as potencialidades do local, mas que foi motivado por uma via pré-existente, e não de acordo com uma intenção clara de estruturação urbana, como as experiências urbanísticas da cidade-linear.

Como consequência, marginalmente à Estrada Monumental e às suas ruas adjacentes, surgem alguns lotes residuais, que conferem uma expressão fragmentada a esta área, intensificando a forma individualizada como foram surgindo os vários empreendimentos. A construção da segunda fase da ciclovia da Estrada Monumental, actualmente em curso, e a reestruturação viária implícita, será um importante investimento, que contribuirá certamente para uma maior consolidação de toda esta área como pólo turístico privilegiado. Contudo, importa também prever a forma como serão ocupados os lotes

217 Encontra-se actualmente em construção o aldeamento turístico Quinta do Lorde, no Caniçal, e que aposta também na criação de moradias turísticas, apoiadas por uma série de equipamentos complementares, nomeadamente um porto de recreio, aproveitando a proximidade costeira.

218 A partir dos documentos pertencentes à Delegação de Turismo da Madeira, consultados no Arquivo Regional, não foi possível aferir o seu autor.



187.



188.

Fig. 187 e 188 – Alguns edifícios da Estrada Monumental vistos a Norte, a partir da Rua João Paulo II. (Fotografia do autor).

sobrantes, para que contribuam para a definição de uma frente de rua mais cuidada na leitura da Estrada Monumental como um elemento único e estruturante, permitindo deste modo uma maior coesão entre os vários empreendimentos que lhe são fronteiriços.

Outra consequência menos positiva, que importará atender, está relacionada com a procura de proporcionar vistas mar, que fez com que os grandes blocos dos hotéis se voltassem para sul, descuidando por vezes a relação com as vertentes a norte, o que resulta em bruscas transições de escala entre os grandes edifícios hoteleiros e os de dimensão mais moderada e pequena, localizados a norte, que vão sendo construídos posteriormente (fig. 187 e 188). Deste modo, além de fragmentada, em alguns momentos, toda esta frente mostra-se com uma expressão excessivamente construída, pelo que convirá encontrar, futuramente, soluções que permitam atenuar este efeito. Os trabalhos de Chorão Ramalho, neste sentido, são exemplos de edifícios que, embora por vezes atingissem grande desenvoltura, tinham a capacidade de harmonizar a sua presença com a envolvente. Outra estratégia de grande eficácia e valor plástico, será, e também defendido por Chorão Ramalho, uma procura de inclusão de áreas ajardinadas significativas que acompanhem os novos empreendimentos e que estejam estruturadas de modo a permitir o seu atravessamento, ou pelo menos o contacto visual, possibilitando equilibrar a presença de elementos construídos e naturais, reforçando a ideia da cidade do Funchal enquanto cidade de jardins.

Paralelamente, ao verificar-se a tendência para aumentar o número de camas na cidade do Funchal, entende-se que se deveria apostar preferencialmente em unidades hoteleiras de dimensão mais pequena, que explorem estruturas espaciais particulares e que despertem o interesse de as vivenciar. Será por exemplo o caso do já mencionado Hotel Quinta da Casa Branca, onde se proporciona um ambiente reservado de comunhão com os jardins, elemento que ganha grande relevância na estruturação desta unidade de alojamento, quando noutras unidades hoteleiras é entendido como um complemento secundário. Poderiam explorar-se ainda outras vertentes, nomeadamente a partir da reabilitação de prédios devolutos em áreas sensíveis da cidade, promovendo-se a requalificação e dinamização do centro urbano. Desta acção poderiam surgir unidades de alojamento com uma estruturação mais “familiar”, promovendo-se uma maior proximidade com os hóspedes, como que recuperando a hospitalidade original dos madeirenses que recebiam os primeiros turistas nas suas próprias casas, e sem que se perdesse o sentido de conjunto dos núcleos onde tais estruturas se inserissem. Aos turistas proporcionar-se-ia a vivência num ambiente urbano típico, menos formatado à industrialização do turismo, o que poderia ser uma forma de distinguir a oferta de alojamento face a outros pontos da ilha, uma vez que nenhum outro núcleo urbano madeirense apresenta a densidade histórica que tem o Funchal. Além do mais, intervenções deste género poderiam contribuir para dinamizar estes núcleos, ou até mesmo despoletar

um renovado interesse de ocupação destas áreas centrais da cidade pela população local.

Outro espaço pertencente ao núcleo mais central e consolidado do Funchal, e que terá grande preponderância para o futuro da actividade turística neste concelho e na própria ilha, é a Avenida do Mar, que se tornou, nos últimos tempos, uma questão de grande controvérsia a nível regional. O ponto de discórdia foi levantado por um projecto promovido pelo Governo Regional no sentido de solucionar a presença de um depósito de inertes que tomou forma junto ao cais²¹⁹. Em seu lugar, surgiriam novas estruturas portuárias, uma praça multiusos, a renovada Praça da Autonomia e praias artificiais, a construir ao longo da avenida. Trata-se de uma grande intervenção que apresenta dificuldades em ligar-se com a cidade pré-existente, sobretudo por questões de escala na relação entre os vários elementos. Por seu lado, a Câmara Municipal encomendou um estudo preliminar de uma nova extensão do molhe da Pontinha, para permitir a atracagem de mais e maiores navios, dando resposta ao crescente aumento do tráfego de cruzeiros. Esta hipótese será preferível, uma vez que não secciona as estruturas portuárias e permite maior desafogo à baixa da cidade, além da possibilidade de restituição da praia pré-existente em vez de uma maior artificialização desta frente.

Em todo o caso, são soluções que não chegam a considerar ainda uma escala mais alargada, em que não se percebe ao certo a relação dos novos elementos com a cidade. Por assim ser, a promoção de um concurso de ideias poderia levar a soluções mais interessantes do ponto de vista arquitectónico e urbano, proporcionadas por visões externas não comprometidas por imagens já assumidas por força da vivência quotidiana, e permitir o enquadramento das novas soluções numa estratégia mais geral de promoção turística da cidade e da ilha, por ser o seu principal pólo de concentração e difusão de turistas.

De qualquer das formas, as estruturas recreativas localizadas a nascente do cais haveriam, também elas, de ser reequacionadas, uma vez que, face a eventos recentes, se encontram parcialmente degradadas. Por um lado, poder-se-ia proceder à sua reabilitação, devolvendo-lhes o aspecto original, por outro, haveria a hipótese da sua substituição por outras estruturas que pudessem tirar maior partido do recurso marítimo, um dos pontos de potenciação do turismo regional. Na possibilidade de utilização de estruturas semelhantes estas poderiam estar posicionadas de forma mais espaçada ao longo da avenida, em vez de as concentrar apenas num ponto, como hoje em dia, tornando a sua estruturação um pouco desequilibrada, introduzindo assim, novos elementos de dinamização deste percurso pedonal.

O facto de o Funchal não ter dimensão suficiente para se assumir como destino turístico por si, tendo

²¹⁹ Após a intempérie ocorrida a 20 de Fevereiro de 2010 procedeu-se à limpeza das ribeiras que atravessam o centro do Funchal, optando-se por depositar o material extraído, a título temporário, junto ao cais regional.

sido desde sempre promovido enquanto cidade de referência do destino Madeira, faz com que seja importante planejar o desenvolvimento do Turismo na sua escala regional, procurando perceber como se deverá desenvolver, e que posição deverá assumir o Funchal nessa estruturação. Será importante perceber se convirá continuar a apostar no Funchal com um ponto difusor de deslocações pendulares diárias de movimentação turística, ou se não seria benéfico uma estruturação da visita à ilha quase como um percurso, onde as unidades de alojamento, existentes e a criar, estariam vinculadas à vivência de ambientes específicos da ilha, tornando a experiência de visita muito mais intensa do que se tiverem de regressar à capital ao final do dia. Esta situação teria especial importância na promoção das qualidades naturais da ilha, sobretudo no que se refere à sua área mais central e costa norte, acreditando-se que uma vivência mais demorada nestes locais intensificaria a contemplação sensorial destes ambientes tão peculiares.

Pelas implicações territoriais implícitas a uma estruturação deste tipo importará perceber quais as localidades a promover, e dentro dessas áreas, procurar enquadrar, tanto quanto possível o desenho dos novos equipamentos nas características do local, tomando-as como motivação para os projectos, à semelhança do que fizeram os arquitectos Chorão Ramalho e Oscar Niemeyer. Os vários edifícios de pendor turístico desenhados por Chorão Ramalho, nomeadamente o Hotel Bela Vista e o Hotel Madeira, mostram, entre outras questões, que contextos mais isolados ou mais urbanos requerem diferentes formas de intervir, às quais o arquitecto soube responder com interessantes resultados arquitectónicos, situação que deverá acontecer também nestas novas estruturas, ou na requalificação de estruturas já existentes. O Funchal, nesta estruturação, viveria do contraste entre os ambientes quase intemporais das regiões montanhosas e um ambiente que, por outro lado, espelha a história nos seus monumentos, nas suas ruas, nos hábitos da sua população, e que oferece todo um conjunto de vivências e opções culturais e de entretenimento mais eruditas. Com estas reflexões procurou-se contribuir para a definição das estratégias urbanísticas e arquitectónicas que futuramente poderão orientar o desenvolvimento do turismo no Funchal e na Madeira.

Bibliografia

A «MATUR» propõe-se tornar a Quinta da Queimada numa cidadezinha turística. “Diário de Notícias”. (15 Jun 1968).

ABRAGÃO, Bénard Guedes – Parecer técnico : Pedido de declaração de utilidade turística do Hotel Madeira. 1969. 2 p. Acessível no Arquivo Regional, Madeira, Portugal.

ALVES, Urbano – *Projecto Flats 3*. [S.l. : s.n.], 1970, 4 desenhos técnicos. Acessível no Arquivo Regional, Madeira, Portugal.

“Arquitectura Ibérica”. Casal de Cambra, 2008, vol. 29. ISSN 1645 9415.

BAPTISTA, João Manuel de Lemos – O turismo na cidade do Funchal. AICA. Funchal. ISSN 1647 3531. 1. (2009) 83-95.

BENEVOLO, Leonardo – **Historia de la arquitectura moderna**. 6.^a ed. Barcelona : Gustavo Gili, 1990. 1446 p. ISBN 84 252 0797 5.

BOTELHO, José Rafael. RAMALHO, Raul Chorão – *Anteplano do Conjunto turístico da Machit*. Lisboa : [s.n.], 1971, 8 desenhos técnicos, 1 memória descritiva, 11 p. Acessível na Biblioteca do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana, Sacavém, Portugal.

BOTELHO, José Rafael – O Plano Director da Cidade do Funchal. Arquitectura: arquitectura, planeamento, design, artes plásticas. Lisboa. 114 (1970). 51-60.

BOTTON, Alain de – **A arte de viajar**. 2.^a ed. Lisboa : Publicações D. Quixote, 2006. 255 p. ISBN: 972 20 2670 4.

BRITO, Sérgio Palma – **Notas sobre a evolução do viajar e a formação do turismo**. Lisboa : Medialivros, 2003. Vol. 1. ISBN 972 797 069 9.

CALDEIRA, Abel Marques – **O Funchal no primeiro quartel do século XX**. 3.^a ed. Funchal : Editorial Eco do Funchal, 2007. 202 p. ISBN: 978 972 8246 97 6.

CÂMARA MUNICIPAL DE ESPOSENDE, org. – **Miguel Ventura Terra : arquitectura enquanto projecto de vida**. Esposende : Câmara Municipal de Esposende, 2006. 473 p. ISBN 978 972 95993 7 8.

- CARDOSO, Agostinho – **A Madeira e o turismo nacional**. Funchal : Junta Geral do Distrito Autónomo do Funchal, 1964, 45 p.
- CARITA, Rui – **Funchal 500 anos de história**. Funchal : Empresa Municipal Funchal 500 anos, 2008. 159 p. ISBN 978 989 95704 3 6.
- CARITA, Rui – Planos e projectos de urbanização para o Funchal. Margem 2. Funchal. 1. (1995). 27-31.
- CASA DA CERCA.CENTRO DE ARTE CONTEMPORÂNEA, ed. lit. – **Raul Chorão Ramalho : arquitecto : exposição**. Almada : Casa da Cerca. Câmara Municipal, 1997. 173 p.
- CASCAIS, Júlio – *Projecto do Hotel Atlântico*. Funchal : [s.n.], 1967. 1 fotomontagem. Acessível no Arquivo Regional, Madeira, Portugal.
- COELHO, Sara – Funchal : uma evolução Urbana. Coimbra : [s.n.], 2000. 139 p. Prova Final de Licenciatura apresentada ao Departamento de Arquitectura da FCTUC.
- COLÓQUIOS DE URBANISMO, 1, Funchal, 1969 – Colóquios de Urbanismo : Palestras e conclusões das mesas redondas : actas. Funchal : Câmara Municipal do Funchal, 1969. 193 p.
- COMISSÃO DO PLANO DE OBRAS DA ZONA DE JOGOS DO FUNCHAL – Novo Casino do Funchal. 1964. Acessível no Arquivo Regional, Madeira, Portugal.
- COMISSÃO NACIONAL PARA AS COMEMORAÇÕES DO CENTENÁRIO DA RÉPUBLICA – **Viajar : viajantes e turistas à descoberta de Portugal no tempo da I República**. Lisboa : Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 2010. 159 p. ISBN 978 972 27 1841 7.
- COSTA, Fernando José Marques da, dir. - **XXI congresso da federação internacional de habitação e urbanismo**. Lisboa : Sociedade Astória, 1952.
- COSTA, João Guilherme Faria da – *Clube Naval do Funchal*. Funchal : [s.n.], 1956, 2 desenhos técnicos, 2 fotomontagens: color. Acessível na Biblioteca do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana, Sacavém, Portugal.
- COSTA, João Guilherme Faria da – *Funchal : estudo da sua zona marginal*. Funchal : [s.n.], 1945, 2 desenhos técnicos: color, 1 memória descritiva, 36 p. Acessível na Biblioteca do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana, Sacavém, Portugal.
- COSTA, João Guilherme Faria da; MESQUITA, Jorge Carvalho de – *Plano da rede de circulações e do apetrechamento urbano: plano de Urbanização do Funchal*. Funchal : [s.n.], 1959, 1 desenho técnico: color. Acessível na Direcção-Geral de Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano, Lisboa, Portugal.
- COSTA, João Guilherme Faria da; MESQUITA, Jorge Carvalho de – Plano de Urbanização do Funchal. 1959. Acessível na Biblioteca do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana, Sacavém, Portugal.
- COUTINHO, Bárbara dos Santos – Carlos Ramos (1897-1969): obra, pensamento e acção: a pro cura do compromisso entre o modernismo e a tradição. Lisboa : Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 2001, 2 vol. Tese de Mestrado.
- CULTUREG – A cidade e a natureza: Parque de Santa Catarina. [Em linha]. [consult. 3 Fevereiro 2011]. Disponível na internet: <http://www.turismocultural-macaronesia.com/Regi%C3%B5es/Madeira/Roteiros/Cidades/Urbanismo/A Cidade e a Natureza-1.aspx>.

DECRETO-LEI n.º 17/2002/M. D. R. I Série A. 199 (02-08-29) 6158-6172.

DELEGAÇÃO DE TURISMO DA MADEIRA – **[contracto] 1964.** Concessão da exploração de Jogos de Fortuna ou Azar na Zona Permanente do Funchal à ITI. 1964. Acessível no Arquivo Regional, Madeira, Portugal.

DELEGAÇÃO DE TURISMO DA MADEIRA – Relatório Final do Comité de Desenvolvimento Económico da EFTA sobre o investimento turístico na Madeira. 1971. Acessível no Arquivo Regional, Madeira, Portugal.

Dentro de alguns anos o Funchal estará a par das cidades modernas. “Heraldo da Madeira”. (21 Mai 1913).

DIÁRIO DA REPÚBLICA - Decreto-lei n.º 208/82 de 26 de Maio de 1982. [Em linha]. [consult. 18 Jan 2011]. Disponível na internet: http://www.igf.min-financas.pt/inflegal/bd_igf/bd_legis_geral/Leg_geral_docs/DL_208_82.htm.

DIRECÇÃO REGIONAL DOS ASSUNTOS CULTURAIS DA MADEIRA – **Forasteiros na Madeira oitocentista: uma estação de turismo terapêutico.** Funchal : Região Autónoma da Madeira, Secretaria Regional do Turismo, Cultura e Emigração, 1990. 147 p.

DOCOMOMO IBÉRICO – **Arquitectura moderna y turismo: 1925 -1965.** Valência : DOCOMOMO Ibérico, 2004, 246 p. ISBN 84 609 2997 3.

DRIVER, John – Letters from Madeira in 1834. [Em linha]. London : Longman & Co, 1838. [Consult. 17 Fev. 2010]. Disponível na internet: <http://bmfunchal.blogs.sapo.pt/22735.html>.

DUARTE, Carlos S., Dir. – Três obras do arquitecto Chorão Ramalho. Arquitectura: arquitectura, planeamento, design, artes plásticas. Lisboa. 125 (1972). 55-63.

ELOY, Maria Cecília – *Ante-projecto do Centro Comercial.* Lisboa : [s.n.], 1968, 6 desenhos técnicos, 1 memória descritiva, 2 p. Acessível no Arquivo Regional, Madeira, Portugal.

ELOY, Maria Cecília – *Anteprojecto de Moradias em banda.* [S.l. : s.n.], 1967, 6 desenhos técnicos. Acessível no Arquivo Regional, Madeira, Portugal.

ELOY, Maria Cecília – *Anteprojecto do Restaurante.* Lisboa : [s.n.], 1967, 12 desenhos técnicos, 1 memória descritiva, 3 p. Acessível no Arquivo Regional, Madeira, Portugal.

ELOY, Maria Cecília – *Anteprojecto de urbanização Quinta da Queimada: zona B.* Lisboa : [s.n.], 1968, 1 desenho técnico, 1 memória descritiva, 3 p. Acessível no Arquivo Regional, Madeira, Portugal.

ELOY, Maria Cecília – *Conjunto residencial F1: Anteprojecto.* Lisboa : [s.n.], 1968, 1 desenho técnico, 1 memória descritiva, 3 p. Acessível no Arquivo Regional, Madeira, Portugal.

ELOY, Maria Cecília – Memória descritiva : Conjunto Turístico “Água de Pena” (Queima da Queimada). 1967. 4 p. Acessível no Arquivo Regional, Madeira, Portugal.

ELOY, Maria Cecília – Memória descritiva : Conjunto residencial F2 de apoio à unidade hoteleira : anteprojecto de arquitectura. 1967. 2 p. Acessível no Arquivo Regional, Madeira, Portugal.

ELOY, Maria Cecília – *Moradias em terraço.* Lisboa : [s.n.], 1967, 7 desenhos técnicos, 1 perspectiva, 1 memória descritiva. Acessível no Arquivo Regional, Madeira, Portugal.

- ELOY, Maria Cecília – Memória descritiva : Moradias tipo I e II : ante-projecto de arquitectura. 1967. Acessível no Arquivo Regional, Madeira, Portugal.
- ELOY, Maria Cecília – *Projecto do Centro Comercial*. Lisboa : [s.n.], 1970, 12 desenhos técnicos, 3 perspectivas, memória descritiva, 3 p. Acessível no Arquivo Regional, Madeira, Portugal.
- ELOY, Maria Cecília – Memória descritiva : Projecto de construção de moradias em “banda”. 1967. 2 p. Acessível no Arquivo Regional, Madeira, Portugal.
- ELOY, Maria Cecília [et. al.] – *Hotel Holiday Inns Madeira*. Lisboa : [s.n.], 1970, 19 desenhos técnicos, 1 memória descritiva, 11 p. Acessível no Arquivo Regional, Madeira, Portugal.
- FERNANDES, José Manuel – Da Sé ao Casino: o eixo histórico de crescimento do Funchal. *Monumentos*. Lisboa. ISSN 0872 8747. 19 (2003) 94-99.
- FERNANDES, José Manuel – Funchal 1974-1986 : breve crónica histórico-arquitectónica. *Islenha*. Funchal. 2 (1988) 43-39.
- FERNANDES, Luís – *O Peso da Hotelaria no Funchal de hoje*. Coimbra : Faculdade de Ciências e Tecnologia, 2009. Dissertação de Mestrado integrado em Arquitectura.
- FERNANDES, Maurício – Os hotéis do Funchal (1850-90). *Margem 2*. Funchal. 4. 1996. 45-48.
- FIGUEIRA, Rogério Fernandes – *Cidade - de - quintas : Funchal*. Coimbra : [s.n.], 2003. 120 p. Prova Final de Licenciatura apresentada ao Departamento de Arquitectura da FCTUC.
- FLORENTINO, Artur; STALDER, Jean Paul – *Projecto de um conjunto de duas piscinas para o empreendimento turístico de Água de Pena*. Lisboa : [s.n.], 1971, 27 desenhos técnicos, 1 memória descritiva, 12 p. Acessível no Arquivo Regional, Madeira, Portugal.
- FRAMPTON, Kenneth – **Historia crítica de la arquitectura moderna**. 4ª ed. Barcelona : Gustavo Gili, 1989. 375 p. ISBN 8425210518.
- FREITAS, Emanuel Gaspar de – **A obra de Raúl Chorão Ramalho no arquipélago da Madeira**. Casal de Cambra : Caleidoscópio, 2010. 150 p. ISBN 978 989 658 059 9.
- FREITAS, João Abel de – **[carta] 1942-02-23**. Criação de um regime especial para a exploração do jogo na Madeira. Acessível no Arquivo Regional, Madeira, Portugal.
- FREITAS, João Abel de – **[carta] 1938-03-11**. Jogo na Zona da madeira. Acessível no Arquivo Regional, Madeira, Portugal.
- FUNDAÇÃO CALOUSTE GULBENKIAN, org – **Do estádio Nacional ao Jardim Gulbenkian**. Lisboa : Fundação Calouste Gulbenkian, 2003. 319p. ISBN 972 678 034 9.
- FUNDAÇÃO CALOUSTE GULBENKIAN, org – **Viana de Lima: arquitecto, 1913-1991**. Lisboa : Fundação Calouste Gulbenkian, 1996. 213p.
- GOMES, Fátima Freitas – Hotéis e hospedaria (1891-1901). *Atlântico*. Funchal. 19 (1989) 170-176.
- HERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, Sebastián – Brutalismo en Madeira: el caso de Casino Park Hotel (Viana de Lima – Niemeyer Arqs.). *Islenha*. Funchal. 6 (1990) 68-74.

History of Reid's Palace. [Em linha]. [consult 20 Jan 2010]. Disponível na internet: http://www.reidspalace.com/web/omad/reids_palace_history.jsp.

IGLÉSIAS, Urbano – *Anteprojecto de arquitectura do "Yatch-Club*. Lisboa : [s.n.], 1968, 4 desenhos técnicos, 1 perspectiva, 1 memória descritiva, 3 p. Acessível no Arquivo Regional, Madeira, Portugal.

IGLÉSIAS, Urbano – *Club de Bridge: anteprojecto de arquitectura*. Lisboa : [s.n.], 1967, 2 desenhos técnicos, 1 perspectiva, 1 memória descritiva. Acessível no Arquivo Regional, Madeira, Portugal.

JACOBETTY, Miguel – *Anteprojecto do Parque da Cidade do Funchal*. Funchal : [s.n.], 1949, 1 desenho técnico. Acessível no Arquivo Regional, Madeira, Portugal.

JACOBETTY, Miguel – *Anteprojecto do Parque da Cidade do Funchal: memória descritiva e justificativa*. Funchal : [s.n.], [1949]. Acessível no Arquivo Regional, Madeira, Portugal.

JACOBETTY, Miguel – Memória descritiva, cálculos de estabilidade, medições, orçamento e caderno de encargos da zona desportiva do Parque de Santa Catarina. 1953. Acessível no Arquivo Regional, Madeira, Portugal.

JASON, H. W. – **História da Arte**. 7.^a ed. Lisboa : Fundação Calouste Gulbenkian, 2005. 824 p. ISBN 972 31 0498 9.

LIMA, António Pires de – **[carta] 1948**. Regime tributário para as zonas de jogo. Acessível no Arquivo Regional, Madeira, Portugal.

LIMA, Viana de; NIEMEYER, Oscar – *Casino Park Hotel*. Porto : [s. n.], [197-?], 17 desenhos técnicos. Acessível no Arquivo das Obras Públicas da Câmara Municipal, Funchal, Portugal.

LIMA, Viana de – Memória descritiva : Anteprojecto do Casino Park Hotel. 1969. 10 p. Acessível no Arquivo das Obras Públicas da Câmara Municipal, Funchal, Portugal.

LIMA, Viana de – Memória descritiva : cine-teatro. 1972. 7p. Acessível no Arquivo das Obras Públicas da Câmara Municipal, Funchal, Portugal.

LÔBO, Margarida Souza – **Planos de Urbanização: A época de Duarte Pacheco**. Porto : FAUP publicações, 1995. 305 p. ISBN 972 9483 14 0.

LOBO, Susana – A colonização da linha de costa: da marginal ao «resort». *J.A: Jornal Arquitectos*. [s.l.]. ISSN 0870 1504. 227 (2007) 18-25.

LYALL, Alfred – *Rambles in Madeira, and in Portugal, in the early part of MDCCCXXVI*. [Em linha]. London : C. & J. Rivington, 1827. [consult. 2 Mar. 2010]. Disponível em www: <URL: http://books.google.com.br/books?id=1vgkC-RVJKsC&pg=PA139&dq=LYALL,+Alfred+%E2%80%93+Rambles+in+Madeira,+and+in+Portugal,+in+the+early+part+of+MDCCCXXVI&hl=pt-PT&ei=GPcFTYWQNIrzsGb0tvzjCQ&sa=X&oi=book_result&ct=book_thumbnail&resnum=1&ved=0CCQQ6wEwAA#v=onepage&q=LYALL%2C%20Alfred%20%E2%80%93%20Rambles%20in%20Madeira%2C%20and%20in%20Portugal%2C%20in%20the%20early%20part%20of%20MDCCCXXVI&f=false>.

MACHADO, José Raphael Basto – **[carta] 1961-02-10**. Construção de um hotel pertencente a uma cadeia americana. Acessível no Arquivo Regional, Madeira, Portugal.

MATOS, Helena – **Costa do Estoril: um século de turismo**. Estoril : Junta de Turismo da Costa do Estoril, 2000. 157 p. ISBN 972 791 004 1.

MATOS, Rui Campos – Os primeiros hotéis do Funchal: pequeno contributo para a sua identificação e caracterização arquitectónica. Isleña. Funchal. ISSN 0872 5004. 47 (2010) 69 – 94.

MATUR, Sociedade de Empreendimentos Turísticos da Madeira – *Alterações na zona A e B: projecto de urbanização zonas A e B: Implantação*. [S.l. : s.n.], 1972, 1 desenho técnico. Acessível no Arquivo Regional, Madeira, Portugal.

MATUR, Sociedade de Empreendimentos Turísticos da Madeira – Estudo financeiro respeitante a uma operação de interesse turístico nas proximidades da Vila de Machico. Lisboa : [s.n.], 1968, 41 p. Acessível no Arquivo Regional, Madeira, Portugal.

MINISTÉRIO DO INTERIOR – **[Contracto] 1968**. Contrato de concessão da exploração de jogos de fortuna ou azar na zona permanente do Funchal à I.T.I. – sociedade de Investimentos Turísticos na Ilha da Madeira, S. A. R. L. Acessível no Arquivo Regional, Madeira, Portugal.

MINISTÉRIO DO INTERIOR – **Decreto-Lei n.º 48 097**. 1967. Acessível no Arquivo Regional, Madeira, Portugal.

MONTEIRO, Ana Helena – O Sanatório da Covilhã: Arquitectura, turismo e saúde. Coimbra : Faculdade de Ciências e Tecnologia, 2009. Dissertação de Mestrado integrado em Arquitectura.

NIEMEYER, Oscar - Hotel na ilha da Madeira. 1966. 5 p. Acessível no Arquivo Regional, Madeira, Portugal.

O Funchal do Futuro. “Diário de Notícias da Madeira” (6 Jan 1932).

OLIVA, Miguel Maria de Serpa – Arquitectura e turismo: evolução do modelo hoteleiro moderno português. Coimbra : [s.n.], 2008. 139 p. Prova Final de Licenciatura apresentada ao Departamento de Arquitectura da FCTUC.

PEREIRA, Eduardo C. N. – **Ilhas de Zarco**. 4.ª ed. Funchal : Câmara Municipal do Funchal, 1989. 865 p. Vol. 2.

POWER, C. A. le P. – **Power’s guide to the island of Madeira: the pride of Portugal**. 2.ª ed. London : George Philip & Son, 1927. 138 p.

RAMALHO, Raul Chorão. LEAL, A. Leopoldo – *Anteprojecto do Hotel a construir na Rua do Jasmineiro*. Lisboa : [s.n.], 1966, 13 desenhos técnicos, 1 perspectiva, 1 memória descritiva, 6 p. Acessível no Arquivo Regional, Madeira, Portugal.

RAMALHO, Raul Chorão – *Anteprojecto do Hotel Quinta de São João*. Lisboa : [s.n.], 1965, 8 desenhos técnicos, 1 memória descritiva, 10 p. Acessível no Arquivo Regional, Madeira, Portugal.

RAMALHO, Raul Chorão – *Conjunto turístico do Forte Velho*. Lisboa : [s.n.], 1968, 4 desenhos técnicos. Acessível na Biblioteca do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana, Sacavém, Portugal.

RAMALHO, Raul Chorão – *Hotel-Apartamentos Travessa do Valente*. Lisboa : [s.n.], 1988, 24 desenhos técnicos : color. Acessível na Biblioteca do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana, Sacavém, Portugal.

RAMALHO, Raul Chorão – *Hotel Bela Vista: projecto de alterações*. Lisboa : [s.n.], 1973, 6 desenhos técnicos, 1 memória descritiva, 3 p. Acessível no Arquivo Regional, Madeira, Portugal.

RAMALHO, Raul Chorão – Hotel Quinta do Sol. Funchal. 1966. 21 p. Acessível no Arquivo das Obras Públicas da Câmara Municipal, Funchal, Madeira, Portugal.

RAMALHO, Raul Chorão – *Hotel Rua do Jasmineiro*. Lisboa : [s.n.], [196-?], 4 desenhos técnicos. Acessível na Biblioteca do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana, Sacavém, Portugal.

RAMALHO, Raul Chorão – Plano Parcial : Frente de mar a sul do Pico da Cruz. 1985. 21 p. Acessível na Biblioteca do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana, Sacavém, Portugal.

RAMALHO, Raul Chorão - *Projecto do conjunto a edificar na praça do infante no Funchal: Hotel, Cinema, Centro comercial*. Lisboa : [s.n.], 1969, 11 desenhos técnicos, 1 memória descritiva. Acessível no Arquivo Regional, Madeira, Portugal.

RAMOS, Carlos – Avenida de Oeste: Bairro dos Ilhéus : Casas de Habitação: Memória Descritiva. 1931. 7 p. Acessível na Biblioteca do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana, Sacavém, Portugal.

RAMOS, Carlos Chambers – *Bairro Económico*. Lisboa : [s.n.], 1932, 2 desenhos técnicos, 1 fotografia. Acessível na Biblioteca do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana, Sacavém, Portugal.

RAMOS, Carlos – Fontenários : Memória Descritiva. [193-?]. 2 p. Acessível na Biblioteca do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana, Sacavém, Portugal.

RAMOS, Carlos – Jardins, Largos e Miradouros : Memória Descritiva. [193-?]. 2 p. Acessível na Biblioteca do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana, Sacavém, Portugal.

SANTOS, Ana Sofia da Fonseca Moreira – Classificação do uso do solo ao nível municipal. Lisboa : Universidade Técnica de Lisboa, 2002. Tese de Mestrado em Planeamento Regional e Urbano.

SANTOS, Carlos Oliveira – **O nosso Niemeyer**. Porto : Campo das Letras, 2001. 176 p. ISBN 972 610 439 4.

SILVA, António Marques da – **Passaram pela Madeira**. Funchal : Empresa Municipal “Funchal 500 anos”, 2008. 247 p. ISBN 978 989 95637 7 3.

SILVA, António Ribeiro Marques da – **Apontamentos sobre o quotidiano madeirense: 1750 - 1900**. Lisboa : Editorial Caminho, 1994. 241 p. ISBN 972 21 096 7.

SILVA, António Ribeiro Marques da - Os inícios do turismo na Madeira e nas Canárias: o domínio inglês. In: COLÓQUIO INTERNACIONAL DE HISTÓRIA DA MADEIRA, 2, Funchal, 1989 – Colóquio internacional de história da Madeira: actas. Funchal : Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1990.

SILVA, Fernando Augusto da; MENEZES, Carlos Azevedo de – **Elucidário madeirense**. Fac-Símile da edição de 1940-1946. Funchal : DRAC, 1998. 469 p. Vol. 2 .

SILVA, Iolanda – **A Madeira e o Turismo: pequeno esboço histórico**. Funchal : Secretaria Regional do Turismo e Cultura, 1985. 57 p.

SILVA, Luís Cristino – Parecer do Anteprojecto do parque da cidade do Funchal. 1945. 8 p. Acessível na Biblioteca de Arte, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, Portugal.

SIMÕES, Álvaro Vieira – **Transportes na Madeira**. Funchal : Governo Regional da Madeira. Direcção Regional dos Assuntos Culturais, 2002. 235 p.

TAVARES, Edmundo – *Ante-projecto do Casino da Madeira*. Funchal : [s.n.], 1939, 11 desenhos técnicos : color. 1 memória descritiva, 4 p. Acessível no Arquivo Regional, Madeira, Portugal.

TERRA, Ventura – Memória descritiva e justificativa do projecto. 1915. 5 p. Acessível na Direcção de Serviços do Património Cultural - Direcção Regional dos Assuntos Culturais (DRAC), Funchal, Portugal.

TERRA, Ventura – *Plano Geral de Melhoramentos do Funchal*. Funchal : [s.n.], 1915, 1 desenho técnico: color. Acessível na Direcção de Serviços do Património Cultural - Direcção Regional dos Assuntos Culturais (DRAC), Funchal, Portugal.

TERRA, Ventura – Plano Geral de Melhoramentos do Funchal : orçamento por estimativa. 1915. 10 p. Acessível na Direcção de Serviços do Património Cultural - Direcção Regional dos Assuntos Culturais (DRAC), Funchal, Portugal.

TOSTÕES, Ana Cristina – Arquitectura portuguesa do século XX. In PEREIRA, Paulo, dir. – História da Arte em Portugal : do Barroco à contemporaneidade. Lisboa : Círculo dos Leitores, 1995. ISBN 972 42 1225 4. Vol. 3. p. 507 – 591.

TRIGO, Adriano Augusto – *Ante-projecto de prolongamento da estrada da pontinha à alfândega e avenida marginal entre o cais regional e Forte de S. Tiago*. Funchal : [s.n.], 1905, 1 desenho técnico : color. Acessível no Arquivo Regional, Madeira, Portugal.

Urbanização do Funchal : A exposição dos trabalhos de arquitectura de Carlos Ramos. “Diário de Notícias da Madeira”. (9 Fev 1932).

VASCONCELOS, Teresa – **O Plano de Ventura Terra e a modernização do Funchal: primeira metade do século XX**. Funchal : Empresa Municipal “Funchal 500 anos”, 2008. 175 p. ISBN 978 989 95704 0 5.

VERÍSSIMO, Nelson – A questão dos sanatórios da Madeira. Islenha. Funchal. 6 (1990) 124-144.

VIEIRA, Alberto – As ilhas na rota da Ciência. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL, 1, Funchal, 2005 – As ilhas e a ciência. História da Ciência e das Técnicas : actas. CEHA, 2005.

WILLS, F. J. – *New Avenue Hotel*. London : [s.n.], 1936, 8 desenhos técnicos : color. Acessível na Biblioteca do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana, Sacavém, Portugal.

