

O IMAGINÁRIO PITORESCO MADEIRENSE
abordagens sobre a arquitectura contemporânea



baía do funchal, arquivo regional da madeira

(...) na Madeira, em paisagem não há o feio, há o bonito, há o belo e o grandioso.

A paisagem é sempre diferente em cada trecho. Não há a monotonia, pela costa recortada e acidentada, toda ela altos promontórios e pequenas praias, pelas vertentes, cheias de cultura, em que o verde varia até o verosímil, pelas montanhas, pelas povoações tão fortemente cheios de pitoresco, nós os artistas, encontramos em excesso os quadros que desejamos fixar. (...)

Apud CAMACHO, Rui. O Funchal na obra de Max Romer, 1922-1960. p. 13.

RESUMO / ABSTRACT

Palavras-Chave: Ilha-da-Madeira; Paisagem; Pitoresco; Arquitetura.

O *imaginário pitoresco madeirense* pretende, na continuidade do trabalho desenvolvido no Laboratório de Cultura Arquitetónica Contemporânea, explorar o universo iconográfico da paisagem construída e natural da região de que sou natural, da ilha da Madeira.

Numa primeira abordagem, procura-se identificar e compreender as transformações que a orografia da ilha atravessou, consequência da natural apropriação do ilhéu perante uma geografia *sui generis*, convertendo-o num território fortemente humanizado. Fruto das necessidades de subsistência, o homem insular construiu um conjunto de elementos em perfeita harmonia entre a matéria vulcânica e a matéria artificial. Esta conjugação de elementos, construídos pela força de braços do ilhéu, criou um imaginário pitoresco que, ao longo dos séculos, foi transportada através de imagens e relatos para além dos seus limites geográficos.

Numa segunda parte, pretende-se investigar se o imaginário pitoresco, associado à construção da paisagem do arquipélago, influencia a arquitetura contemporânea da região ao longo do século XX. A cidade do Funchal, nos finais do século XIX, transformava-se num importante polo de atracção turístico iniciando um *turismo terapêutico*, resultado das boas condições do clima para a cura de doentes físicos. No entanto, a cidade mantinha características de um burgo medieval, que não correspondiam às exigências do crescimento do turismo internacional. Após a implantação da república, a cidade recorreu a reconhecidos arquitetos para dotar a cidade das melhores condições, à imagem das cidades europeias, e que a projetasse para a época do Grande Turismo Internacional.

Estava dado o primeiro passo para a construção de uma nova modernidade.

Será que os arquitetos que trabalharam no território madeirense, ao longo do século XX, embeberam nas suas obras este imaginário pitoresco madeirense que, ano após ano, apaixona os forasteiros que por ela passam?

É essa a curiosidade que a dissertação procura responder.

ABSTRACT

Keywords: Isle-of-Madeira, Landscape, Picturesque; Architecture.

Madeirense picturesque imaginary aims, in the continuity of the work developed at the laboratory of contemporary architectural culture, explore the iconographic universe of the built and natural landscape in the region that i'm born.

In a first approach, seeks to identify and understand the changes that the topography of the island went through, consequence of the islander natural appropriation towards a geography sui generis, converting it into a strongly humanized territory. As a result of the subsistence needs, the islander built a set of elements in perfect harmony between volcanic and artificial matter. This combination of elements, constructed by the force of the islander, created a picturesque imaginary that, over the centuries, was transported through images and stories beyond their geographical boundaries.

In the second part, is intended to investigate if the picturesque imaginary, associated with the construction of the archipelago landscape, influences the contemporary architecture of the region throughout the twentieth century. The city of Funchal, in the late nineteenth century, was becoming a major tourist attraction starting a therapeutic tourism, as a result of good weather conditions for the cure of phthisics patients. However, the city had characteristics of a medieval village, which did not meet the requirements of international tourism growth. After the establishment of the republic, the city appealed to recognized architects to provide it with the best conditions, like the European cities, and to design it for the time fo the Great International Tourism.

It was the first step towards the construction of a new modernity.

Did the architects who worked in the territory of Madeira, throughout the twentieth century, assimilate in his works this picturesque imaginary from the Island that, year after year, the outsiders falls in love who pass by it?

It is this curiosity that the dissertation seeks to answer.

índice

nota introdutória

A CONSTRUÇÃO DO IMAGINÁRIO PITORESCO

a descoberta

a geografia

o reconhecimento e povoamento

a construção do imaginário pitoresco

os poios

as levadas

os caminhos marítimos

os caminhos terrestres

as casas

as ruas

BRAVE NEW MADEIRA

a nova modernidade

as obras de Edmundo Tavares

as obras de Raúl Chorão Ramalho

bibliografia

NOTA INTRODUTÓRIA

A realização deste trabalho surge da vontade de (re) aprender, (re) conhecer os elementos caraterísticos da região de onde nasci, a Ilha da Madeira. Estudá-los seria a melhor forma de compreender as transformações que em cada regresso a casa me debato.

Para compreender a região é necessário recorrer à história.

Gaspar Frutuoso, com o seu livro as Saudades da Terra, foi essencial, para entender o período das descobertas ultramarinas, como surgiu e como se apropriou de uma região que parecia inapropriável. O Elucidário Madeirense quase um dicionário madeirense, com o significado de cada palavra, de cada lugar, de cada nome abastado, de cada edifício que fez história. Os livros lançados em 2008, aquando do 500º aniversário da elevação a cidade do Funchal, permitiram um conhecimento da história mais recente, bem como, os diários de viagens, as crónicas, os artigos de simples escritores, forneceram importante informação para a fabricação do imaginário pitoresco. Para a construção deste imaginário recorreu-se às pinceladas de Max Romer que em cada tela desenhou todos os ambientes pitorescos da Madeira.

A dissertação divide-se em duas partes, uma primeira que procura construir todo o imaginário pitoresco madeirense e uma segunda que procura analisar obras de arquitetos que intervieram na região e de que modo esses arquitetos foram influenciados pelas caraterísticas singulares do lugar onde intervinham.

Para tal, numa primeira abordagem, procura-se identificar e compreender as transformações que o relevo íngreme da ilha atravessou, consequência da natural apropriação do ilhéu perante uma geografia *sui generis*, convertendo-o num território fortemente humanizado. Este domínio, fruto da bravura dos homens em luta pela sua subsistência, sobre a matéria tectónica gerou uma identidade única que predominou por toda a região. A construção desta paisagem criou um imaginário pitoresco que, ao longo dos séculos, foi transportada através de imagens e relatos para além dos seus limites geográficos. Na sequência do inquérito à arquitetura popular em

Portugal na década de 50 do século XX, Victor Mestre elaborou, nos anos 1980, um estudo sobre a arquitetura popular da Madeira, onde identificou um caráter e uma linguagem distinta, própria do lugar e da condição telúrica do arquipélago, que resultou na edição do livro *Arquitectura Popular da Madeira*¹.

Numa segunda parte, pretende-se investigar se o imaginário pitoresco, associado à construção da paisagem do arquipélago, influencia a arquitetura contemporânea da região ao longo do século XX. Deste modo, é traçado um intervalo temporal com início no *Plano de Melhoramentos de Ventura Terra*² em 1915 até à queda do Estado-Novo. Nos finais do século XIX, a cidade do Funchal transformava-se num importante polo de atracão turística, especialmente, para o *turismo terapêutico*. No entanto, a cidade mantinha características de um burgo medieval, que não correspondiam às exigências do crescimento do turismo internacional. Com a implantação da república, os novos poderes locais nomeiam o arquiteto Ventura Terra, para elaborar um projeto de urbanização de modo a dotar a cidade das melhores condições, à imagem das cidades europeias, e que a projetasse para a época do Grande Turismo Internacional. Assim, o plano de Ventura Terra vem catapultar a cidade para *uma nova modernidade* que será seguida ao longo dos anos do século XX.

O período inicial do salazarismo veio romper com as intenções de uma arquitetura moderna racional, que começava a emergir na Europa, introduzindo uma arquitetura tradicionalista e historicista popularmente tratada como Arquitetura do Estado Novo, que José Manuel Fernandes assinala como *Português Suave*³. No próprio arquipélago são visíveis equipamentos que o Estado-Novo impulsionou, tendo o Funchal, a primeira cidade europeia fora dos limites continentais, recebido alguns exemplares dessa época nacionalista.

Após o 1º Congresso Nacional de Arquitetura em 1948 surgem as primeiras divergências quanto à linguagem arquitetónica difundida pelo Estado Novo, discordância que veio a refletir-se nas obras produzidas a

¹ Em *Arquitectura Popular da Madeira*, Victor Mestre identifica as tipologias e técnicas construtivas do arquipélago com o objetivo de salvaguardar a identidade e legado arquitetónico para não cair no esquecimento das gerações vindouras que constroem sobre esta geografia peculiar, que estabelece um elo de ligação muito forte entre o Homem e a Natureza.

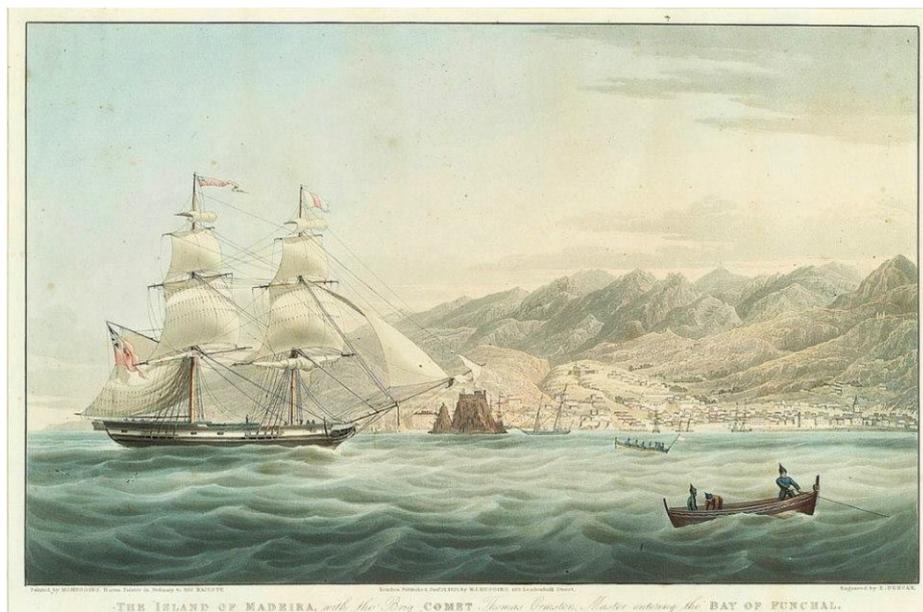
² Sobre este tema já houve um estudo e foi editado por VASCONCELOS, Teresa. *O plano Ventura Terra e o plano de modernização do Funchal* (primeira metade do século XX). Col. Funchal 500 Anos, nº9. Funchal: Funchal 500 Anos. 2008.

³ Este tema é desenvolvido por FERNANDES, José Manuel. *Português Suave - Arquitecturas do Estado Novo*. Departamento de Estudos - IPPAR. 2003.

partir de 1950. Os arquitetos Raúl Lino, Edmundo Tavares, Guilherme Faria da Costa e Carlos Ramos, uns mais que outros ligados a uma linguagem tradicionalista, deram um importante contributo para *a nova modernidade* que se pretendia implementar na capital madeirense. No entanto, foi o arquiteto Raúl Chorão Ramalho quem teve um papel determinante na difusão da linguagem moderna de estilo internacional por todo o arquipélago da Madeira até meados dos anos 80 do século XX.

Será que este imaginário pitoresco madeirense que apaixona os estrangeiros que por ela passam, ano após ano, foi capaz de influenciar os arquitetos que trabalharam, ao longo do século XX, sobre o território madeirense?

Para responder a esta questão, serão analisados dois arquitetos distintos na sua linguagem, Edmundo Tavares e Raúl Chorão Ramalho. A opção por estes dois arquitetos deve-se ao facto de praticarem uma linguagem distinta, o primeiro ligado a uma linha do tradicionalismo imposto pelo Estado-Novo e o segundo pela sua sempre vocação pela arquitetura moderna internacional.



passagem de embarcações ao largo da baía do funchal, pintura de John Huggins

A CONSTRUÇÃO DO IMAGINÁRIO PITORESCO

X [xis]

substantivo masculino

1. Vigésima segunda letra do alfabeto da língua portuguesa (ou vigésima quarta, se incluídos o K, W e Y).
2. Dez, em numeração romana. (Geralmente com maiúscula.)
3. [Figurado] Coisa desconhecida; o ponto que se ignora. = INCÓGNITA⁴

A conquista de Ceuta em 1415 foi o grande impulso para a epopeia dos descobrimentos portugueses. Sob o reinado de D. João I, os navegadores dirigidos pelo Infante D. Henrique iniciaram a travessia *por mares nunca dantes navegados*⁵. Com eles levavam a ambição de conquistar novos mundos e a autêntica bravura lusitana para ultrapassar as tormentas que muitos cabos lhes impuseram. Seguiam por rotas desconhecidas, sem qualquer indicação, sem um marco, sem a sinalização de uma cruz no mapa que definisse o seu destino. Com a braveza dos homens estabeleceram novas rotas marítimas, comerciais e *edificaram um Novo Reino, que tanto sublimaram*⁶.

É neste contexto que a descoberta⁷ do arquipélago da Madeira se enquadra.

⁴ “X”, in Dicionário Priberam da Língua Portuguesa [em linha], 2008-2013, <http://www.priberam.pt/dlpo/X> [consultado em 10-08-2013].

⁵ CAMÕES, Luiz Vaz, Os Lusíadas, Canto I

⁶ CAMÕES, Luiz Vaz, op. cit

⁷ Alguns historiadores sustentam a opinião de que à data que se atribui a descoberta do arquipélago já era conhecido pelos navegadores portugueses. Porém, o *Elucidário Madeirense* informa que na época se mantinha um relativo sigilo acerca das primitivas explorações marítimas, no tocante a épocas e lugares, e até se afirma que em alguns roteiros e descrições dessas viagens se encontram erros intencionalmente cometidos com o fim de ocultar, segundo as circunstâncias ocorrentes o aconselhavam, os descobrimentos que se iam realizando através dos mares desconhecidos.

Perante esta ambiguidade histórica, trataremos a descoberta resultante da sua conquista e consequente ocupação do território descoberto.

Eanes de Azurara, um distinto cronista do séc. XV, numa das suas crónicas, presente no Elucidário Madeirense, descreve os acontecimentos em redor da descoberta do arquipélago. As suas palavras são consideradas pela maioria dos historiadores, como as mais verídicas de todas as *estórias* que se escreveram sobre as aventuras dos navegadores de Infante D. Henrique pelos mares atlânticos.

Este descreve a viagem de João Gonçalves Zarco e Tristão Vaz em busca pelas *Terras da Guiné*, quando inesperadamente são arrastados por uma tempestade para as praias da ilha do Porto Santo. Para o cronista *ninguém senão Deos os guyou até que assy chegarom aa ilha que se agora se chama do Porto Sancto*. Invocação religiosa que ainda hoje permanece no imaginário popular. Só assim se compreende por que razão os populares contam esta *estória* para esclarecerem o nome da ilha. Gaspar Frutuoso em *Saudades da Terra* conta-nos que passados poucos dias de estadia na ilha avistaram uma *negrura* no horizonte que os deixaram perplexos. Curiosos com o que viam fizeram-se ao mar e vogaram contra a sombra. Poucas léguas navegadas a curiosidade substituiu-se pelo deslumbramento de novas terras. Já a noite se aproximava e só no dia seguinte, voltaram a levantar as âncoras e iniciaram o reconhecimento à volta da nova ilha, *que do muito arvoredos se chama Ilha da Madeira*.

Eanes de Azurara convencido da veracidade dos factos completa que *Deos os guyou pela mão da tempestade á ilha do Porto Sancto; e desta passaram-se Zargo e Tristão Vaz á da Madeira: está dicto tudo*. (SILVA, 1965. p. 340).

A descoberta do arquipélago torna-se assim, no *primeiro marco da notável expansão* (RIBEIRO, 1989, p.39) territorial dos nossos domínios ultramarinos ao mesmo tempo que assinala a nossa *primeira grande conquista como navegadores e futuros dominadores dos mares* (SILVA, 1965, p. 339), que Luiz de Camões não deixou de dedicar na sua ilustre obra, *os Lusíadas*:

*Passámos a grande Ilha da Madeira,
Que do muito arvoredado assi se chama;
Das que nós povoámos a primeira,
Mais célebre por nome que por fama.
Mas, nem por ser do mundo a derradeira,
Se lhe aventajam quantas Vénus ama;
Antes, sendo esta sua, se esquecerá
De Cipro, Gnido, Pafos e Citera.*

CAMÕES, Luiz Vaz, Os Lusíadas, Canto V, 5ª Estância.

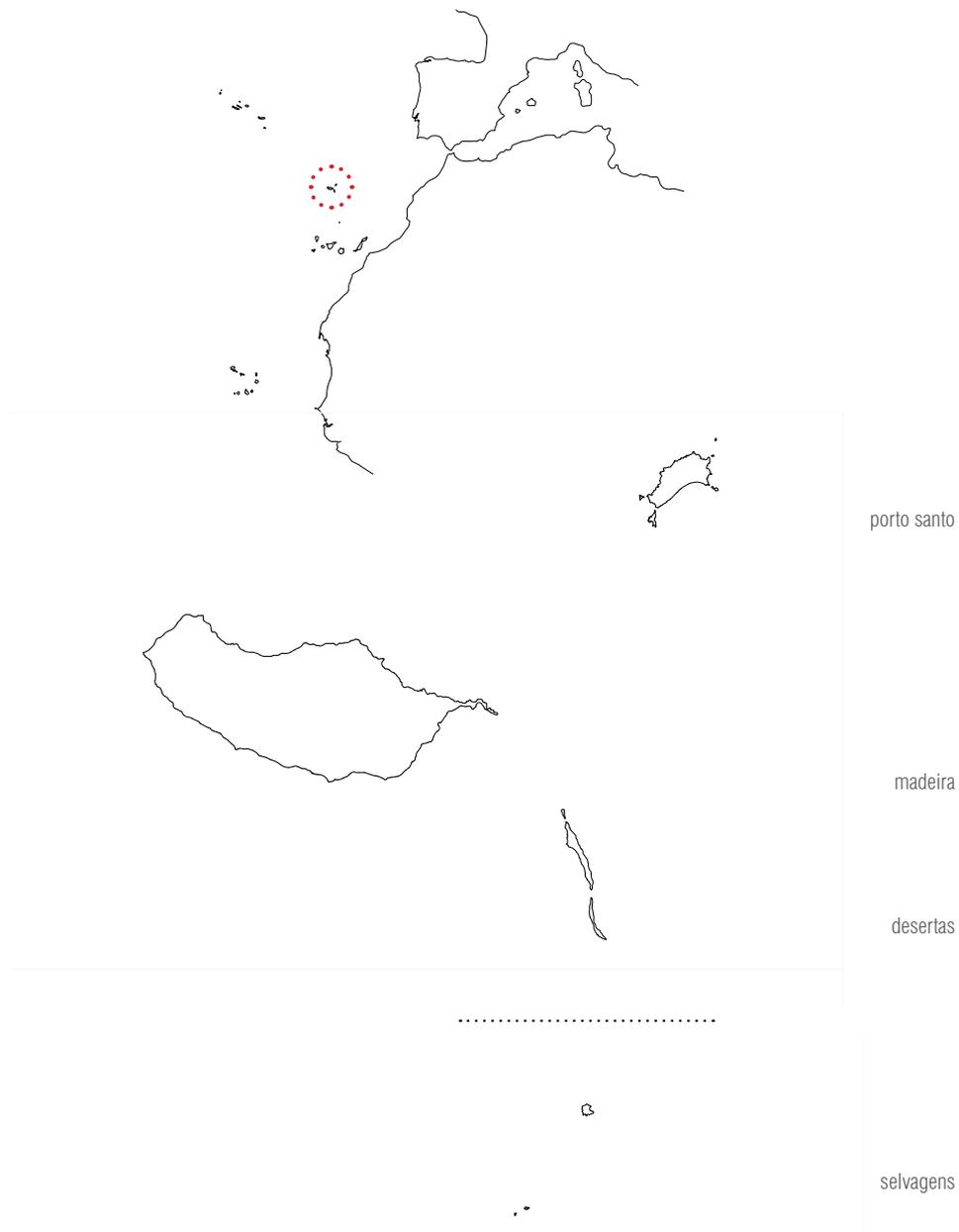
GEOGRAFIA

O arquipélago da Madeira é constituído pelas ilhas habitadas da Madeira e Porto Santo bem como por dois grupos de ilhas desabitadas, as Desertas e as Selvagens. Situa-se a cerca de 900 quilómetros do continente português, a mesma distância em relação ao arquipélago vizinho, os Açores. Todo o conjunto integra uma região denominada de Macaronésia⁹ composta por uma série de arquipélagos de origem vulcânica dispersos ao longo do Oceano Atlântico que partilham entre si características geográficas, geológicas, biológicas, climáticas e culturais.

A ilha da Madeira, a maior do arquipélago, emerge das profundezas do oceano atlântico graças à acumulação de capas de lava de diversos focos de erupção. O relevo íngreme da ilha é marcado por vales muito profundos e encostas com pendentes muito acentuadas. A linha de costa estende-se por uma sucessão de falésias abruptas intercaladas com pequenas enseadas e fajãs. Estes espaços intersticiais, muitas das vezes acessíveis apenas por via marítima, são gerados pelo desmoronamento dos cumes, provocada por uma permanente erosão marítima. Também, ao longo do litoral madeirense é possível verificar a existência de várias baías que suavizam, ao longo do seu percurso, o declive íngreme dos cumes mais altos da ilha até à superfície do mar.

Assim, a ilha da Madeira é uma enorme montanha vulcânica que se ergue cerca de 5000 metros sobre a planície oceânica mas apenas uma pequena parte se encontra acima do nível de água. O cume mais elevado, o Pico Ruivo, alcança os 1861 metros de altitude de onde se vislumbra uma paisagem cenográfica com uma topografia dramatizada pelos seus acentuados recortes rochosos.

⁹ a Macaronésia é composta pelos arquipélagos dos Açores, Madeira, Canárias e Cabo Verde.



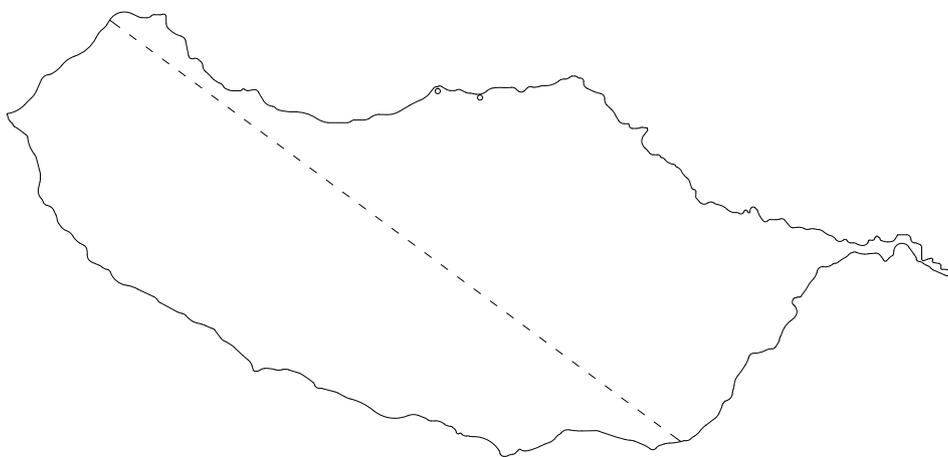
*mapa geográfico do conjunto macaronésico e do arquipélago da madeira
desenhos realizados pelo autor*

RECONHECIMENTO E POVOAMENTO

Após receber as boas novas que levavam os navegadores, Infante D. Henrique doa as terras do mundo novo a três capitães-donatários. Para uma melhor organização administrativa divide a Ilha da Madeira em duas capitânicas, delimitadas por uma linha imaginária que se estendia desde a Ponta da Oliveira (Caniço) até a Ponta de Tristão (Porto Moniz). A capitania de Machico, constituída por toda a costa setentrional e por uma parte da meridional, foi entregue a Tristão Vaz Teixeira e a capitania do Funchal, o restante da costa meridional, doou a João Gonçalves Zarco. Por sua vez, as terras de Porto Santo ficaram a cargo de um fidalgo da casa da Ordem de Cristo, Bartolomeu Perestrelo, que se juntou aos descobridores na viagem de regresso para iniciar a colonização das ilhas.

Com o vislumbre do mundo novo continuaram a fazer o reconhecimento às novas terras e ao fim de dobrar a ponta de São Lourenço, topónimo dado pelo batel que o atravessou, encontraram *uma ampla e acolhedora baía, toda orlada de frondoso arvoredado* (SIMÕES, 1983). Desembarcaram numa pequena saliência da costa marítima, a oeste da praia de Machico, que ficou conhecida como *Desembarcadouro*. Com os navios bem abrigados naquela enseada, Gonçalves Zarco e alguns dos seus homens iniciaram uma lenta e cautelosa viagem de exploração ao longo da costa sul. Realizaram diversos desembarques nos pontos de mais fácil acesso para explorarem as potencialidades das terras, ação imprescindível para a colonização que se iria iniciar.

Ora em sobressalto, ora maravilhados, vão contornando falésias abruptas e praias de calhau rolado, colhendo, aqui e além, amostras de água ou terra, de plantas estranhas ou de madeiras desconhecidas. E entretanto vão crismando aquele mundo novo: é uma rocha alcantilada onde esvoaçam garajaus e surge a Ponta do Garajau; é um formoso vale todo coberto de funchos e nasce o Funchal; é uma ribeira caudalosa em que perigaram dois dos seus companheiros de jornada, e aparece a Ribeira dos Socorridos; é uma baía minúscula onde lobos-marinheiros são



*linha imaginária da divisão das capitâneas na ilha da Madeira
desenho realizado pelo autor*

chacinados, e eis Câmara de Lobos; é um altíssimo e aprumado promontório sobre o mar, que marcou o fim daquele primeiro giro, e fica para todo o sempre o Cabo Girão. (SIMÕES, 1983, p.16)

As primeiras povoações começaram a surgir em zonas de aluvião, de enseadas e fajãs em diversos pontos da ilha originando os primeiros aglomerados em Machico, Santa Cruz, Câmara de Lobos, Ponta de Sol, Porto Moniz, Ponta Delgada e tantos outros lugares. As *primeiras gentes* que vieram povoar as novas terras eram, maioritariamente, oriundas da Galiza e do Algarve que *por sua vontade queriam buscar vida e ventura juntando-se alguns homiziados e condenados, que houvesse pelas cadeias e Reyno, dos quais Gonçalves Zarco recusou levar os culpados por causa da fé, ou traição ou por ladrão* (FRUTUOSO, 1968, p. 54). Estava dado o primeiro passo para o assentamento de uma nova sociedade com base numa mentalidade universalista (CARITA, 2008, p.7).

Explorada toda a costa sul até à derradeira ponta sobre o mar, ensaiadas as primeiras expedições com alguns cavalos e gente de pé por terra, uns diante dos outros, Gonçalves Zarco traçou a vila e distribuiu as terras pelos primeiros colonos, sob o regime administrativo de sesmarias conforme ordem de Infante D. Henrique.

Assente num amplo anfiteatro talhado pela natureza, formado pelo suave e ondulado declive por onde correm três caudalosas ribeiras que aí tendem a convergir em busca do oceano; encostado a espaçosos e acessíveis terrenos que viriam a revelar-se dos mais férteis; batido pelo sol e abrigado dos ventos dominantes de norte e nordeste, debruçado sobre uma ampla baía que se abre ao mar em incompleto semicírculo, entre a Ponta do Garajau, a leste, e a Ponta da Cruz, a oeste; servido por um ancoradouro que desde logo se revelou o maior e o mais seguro da ilha e viria a ser o porto de comunicação com o exterior dotado de todos estes atributos que em nenhum outro ponto da ilha tão estreitamente se conjugam, o sítio do Funchal estava realmente fadado para vir a ser cidade-capital do arquipélago, sede episcopal e grande porto internacional. (SILVA, 1993, p.21)

Porém, o superabundante e gigantesco arvoredo que cobria todo o vale de funchos oferecia resistência a um imediato e eficaz povoamento. Para libertá-la do excesso de vegetação, Zarco mandou os seus homens atear fogo com o objetivo de abrir vastas clareias propícias ao cultivo dos largos tratos de terreno até então improdutivos. Gaspar Frutuoso na sua *crónica* sobre as ilhas do arquipélago da madeira descreve o episódio da primeira apropriação do homem ilhéu face às suas necessidades:

Daqui acordou o capitam, vendo que se não podia com o trabalho dos homens desfazer tanto arvoredo que estava nesta ilha desde o principio do mundo ou da feitura della, e para o consumir, e se lavrarem as terras e aproveitar-se dellas era necessário por-lhe o fogo; e como quer que com o muito arvoredo e pela muita antiguidade, estava delle derribado pelo chão, e delle seco em pee, apegou o fogo de maneira neste valle do Funchal, que era tão bravo que, quando ventava de sobre a terra, não se podia sofrer a chama e quentura delle, e muitas vezes se acolhia a gente aos ilhéus e aos navios até o tempo se mudar. (FRUTUOSO, 1968)

A conflagração além de permitir a implantação de novos povoados e aumentar a fertilidade do solo madeirense, não mereceu a aprovação do primeiro senhor da ilha, Infante D. Henrique. Nos primeiros tempos da colonização o *reyno* tirava rendimento das madeiras que provinham da ilha. Esta era uma matéria-prima, de grandes dimensões, valiosa para a construção de grandes navios *de gavea e castello d'avante*, porque *dantes não os havia no Reyno*, possibilitando a criação de novas frotas marítimas como também uma mudança no sistema construtivo dos prédios urbanos como nos descreve Azurara, na sua *Crónica da Guiné, as grandes alturas das casas que se vão ao ceo, que se fizeram e fazem com a madeira daquelas partes* (SILVA, 1963) por todo o reino português.



vista de oeste da cidade do funchal

A CONSTRUÇÃO DA CIDADE

Num *humilde e ignorado recanto* sobranceiro à baía da cidade, João Gonçalves Zarco edificou a sua primeira morada que do alto do planalto dominava todo o vasto anfiteatro do Funchal. Nas imediações, D. Constança de Almeida, *a heroica e sua piedosa companheira*, mandou construir uma pequena e devota ermida dedicada a Santa Catarina, e com ela *muitas casas para gasalhado de mulheres de boa vida, pobres mercieiras a quem deixou esmolas para sempre terem cuidado de alimparem e servirem aquela casa*. (FRUTUOSO, 1968). Dali decretou a construção da primeira capela, junto à praia de calhau em homenagem a Nossa Senhora da Conceição, popularmente conhecida como Nossa Senhora do Calhau.

Estava lançada a primeira pedra para o auspicioso povoamento.

Ao longo dos primeiros anos, o rudimentar povoado desenvolveu-se em torno da igreja de Nossa Senhora do Calhau. Daqui partiu a rua de Santa Maria, que ainda hoje mantém o seu traçado, e construíram-se casas simples, geralmente, térreas, raramente sobradadas, cobertas de colmo, onde vivia na sua quase totalidade gente *ligada à prática de variados ofícios – carpinteiros, pedreiros, ferreiros, sapateiros, tecelões, pescadores e uns quantos mais*. (ARAGAO, 1979)

Entretanto, Gonçalves Zarco deixa a precária residência de Santa Catarina e estabelece-se *num alto que está sobre o Funchal e logo defronte de suas pousadas fundou huma igreja de Nossa Senhora da Conceição de Cima, por estar fundada em cima da villa em hum tezo de pee de hum pico, para seu jazigo*. (FRUTUOSO, 1968).

Contíguo à igreja de Nossa Senhora da Conceição de Cima, João Gonçalves da Câmara, filho do primeiro capitão donatário, *fez de raiz hum convento de freiras de Sancta Clara* (FRUTUOSO, 1968). Para Manuel Teixeira é a partir da construção do convento, no final do século XV, que a cidade define os seus limites a norte e, simultaneamente, reforça o seu papel polarizador para a criação de um novo aglomerado populacional.

Atraídos pelo florescimento do comércio do ouro branco – o açúcar – começaram a chegar mercadores, aventureiros e outros forasteiros de diversas procedências, fundamentalmente ingleses, italianos e flamengos, *alguns dos quais oriundos de antiga família, que vinham procurar nesta nova terra da promessa o que a própria*

pátria não poderia dar-lhes. (SILVA, 1986).

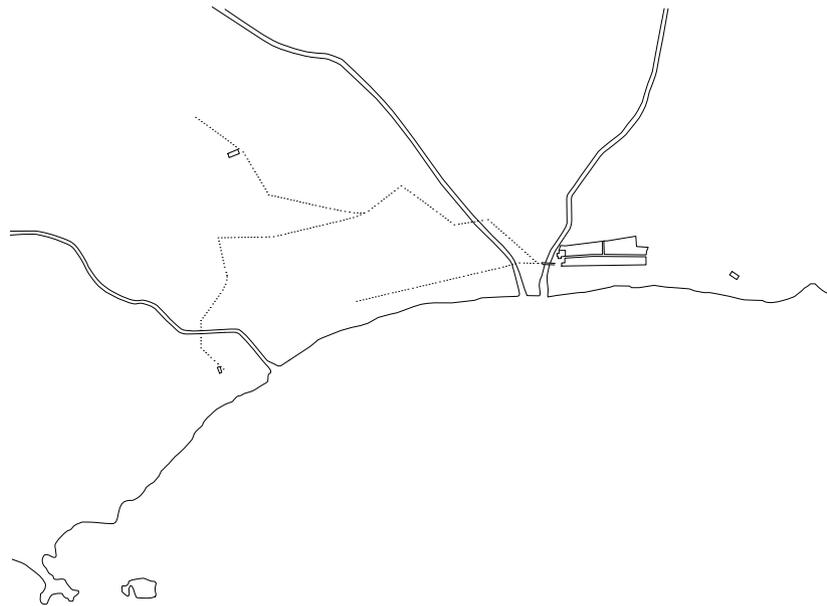
No interstício dos dois primitivos ajuntamentos começa a desenhar-se *um caminho que acompanha a linha de costa e que lentamente se vai construindo e desenvolvendo como a linha estruturante da futura cidade* (TEIXEIRA, 1999). Os novos mercadores construíram casas, umas térreas, outras sobradadas, com as suas lojas ao longo da Rua dos Mercadores, que se notabilizou por se tratar da artéria por onde todo o comércio açucareiro se desenrolava.

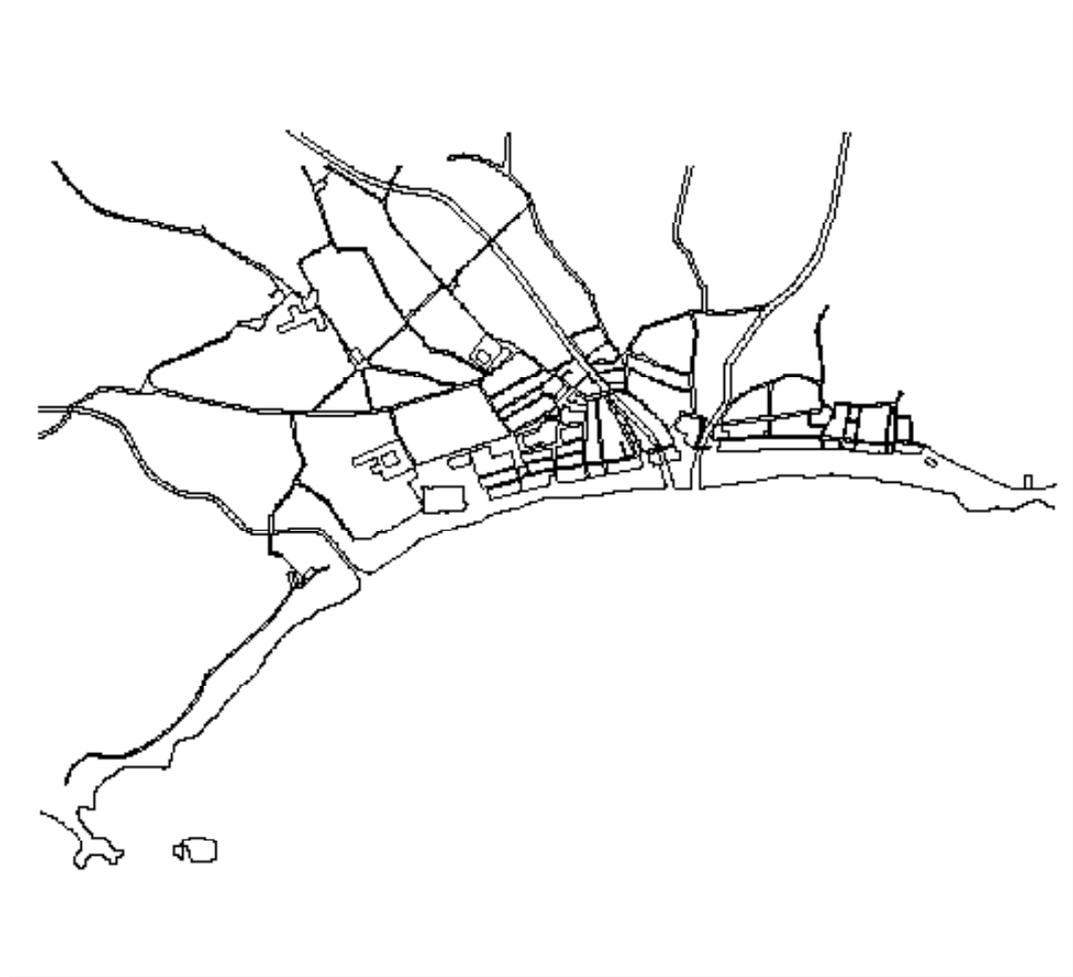
Enquanto a cidade crescia a um ritmo frenético, fruto do aumento exponencial da população, as estruturas administrativas tornavam-se obsoletas para fazer face às necessidades comerciais e às gentes que passavam pela ilha. Pelo que, D. Manuel então duque de Beja e grão-mestre da ordem de Cristo, ordenou a construção no *chão do seu canavial*, mais conhecido como Campo do Duque, de um novo núcleo urbano. Tinha como intuito modernizar e estruturar um novo centro da cidade para *“nobreza e honra da terra” através de um conjunto de edifícios destinados a albergar importantes funções urbanas e institucionais de natureza administrativa, religiosa e assistencial: a câmara, a sé, a misericórdia, o hospital e a alfândega* (TEIXEIRA, 1999).

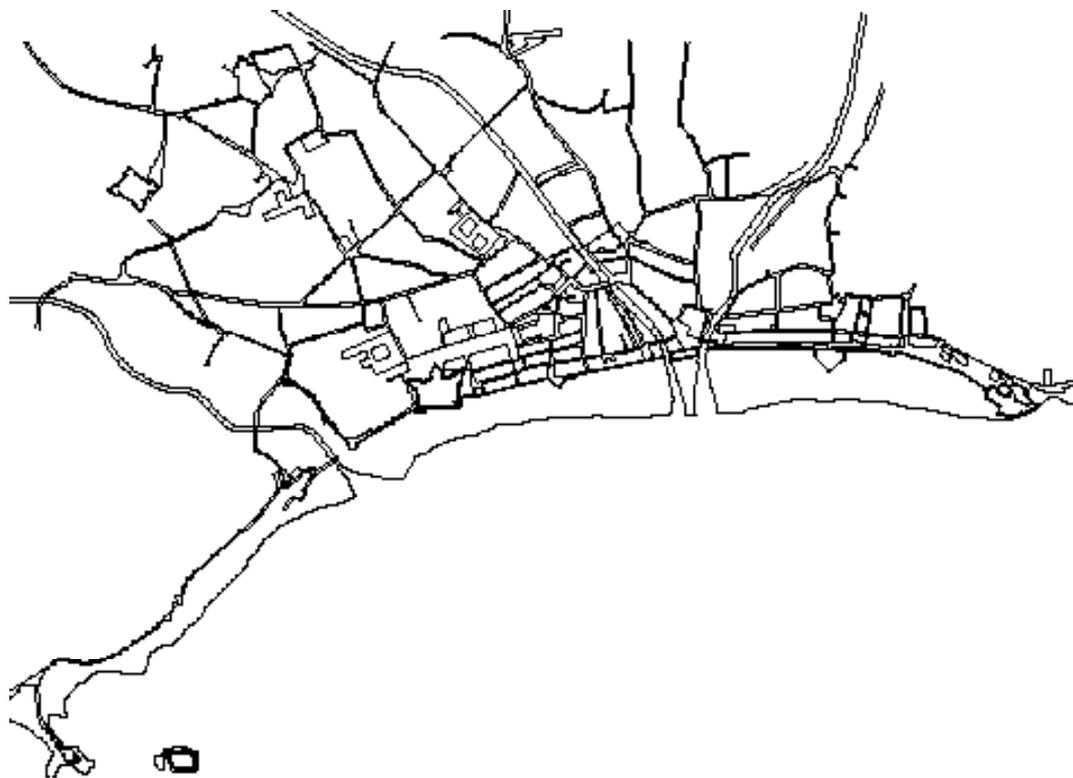
Estava dado o primeiro passo para o novo centro administrativo e mercantil da cidade, substituindo o primitivo núcleo quatrocentista de Santa Maria do Calhau.

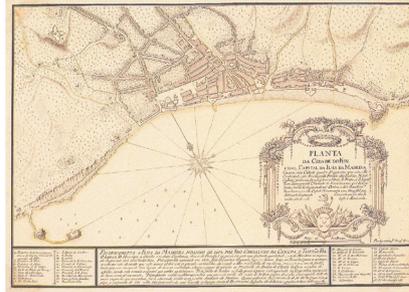
A emblemática obra da sé catedral, símbolo do reinado manuelino na ilha, tornou-se no centro real e simbólico da vila do funchal, elevada a cidade em 1508, resultante da rápida expansão dos seus povoados e dos crescentes progressos da agricultura e das suas indústrias. Poucos anos depois, em 1514, estabelecer poucos anos depois na sede de bispado de todo o espaço ultramarino em 1514, convertendo-se na primeira cidade fundada nos domínios ultramarinos.

Graças a este plano de urbanização, a cidade do Funchal torna-se num grande campo de experimentação urbana funcionando como *uma verdadeira ponta de lança dos descobrimentos portugueses* (CARITA, 2008) que D. Manuel, como rei, a partir de 1495, irá levar a cabo com múltiplas intervenções urbanas no continente e nas terras ultramarinas. O historiador Rui Carita, no seu livro *Funchal 500 Anos*, afirma que este ensaio promovido por D. Manuel I serviu de base para a intervenção urbana na qual se iria estabelecer o Bairro Alto.









Nos finais do século XVI, devido ao crescimento de produção açucareira no Brasil, a produção na madeira entra em crise e inicia-se um novo ciclo económico. Numa região baseada por uma economia agrícola, em que só os produtos que davam a terra podiam proporcionar riqueza, a lavoura não poderia terminar. Habitado a adaptar-se às condicionantes que lhe apareciam, o homem madeirense introduziu uma nova cultura – o vinho – que se tornaria no afamado *vinho madeira*.

Com o aumento da população e a necessidade de obter maior produção agrícola iniciaram a conquista de cotas mais altas, ocupadas por densas florestas. Logo à partida tiveram um importante obstáculo: a realidade da orografia. Majestosa e imponente, pontuada de vales e desfiladeiros depressa conquistaram as encostas construindo plataformas agrícolas nos sítios mais impensáveis, em despenhadeiros e abismos, trabalho esse que não só foi picar a terra, mas que também cobrou seu tributo com vidas humanas.

A partir desta nova realidade, surgem as *plataformas em socalcos, em locais cada vez mais ousados, fixando as terras que garantiam a exploração agrícola possível*. (MESTRE, 2002)



OS POIOS

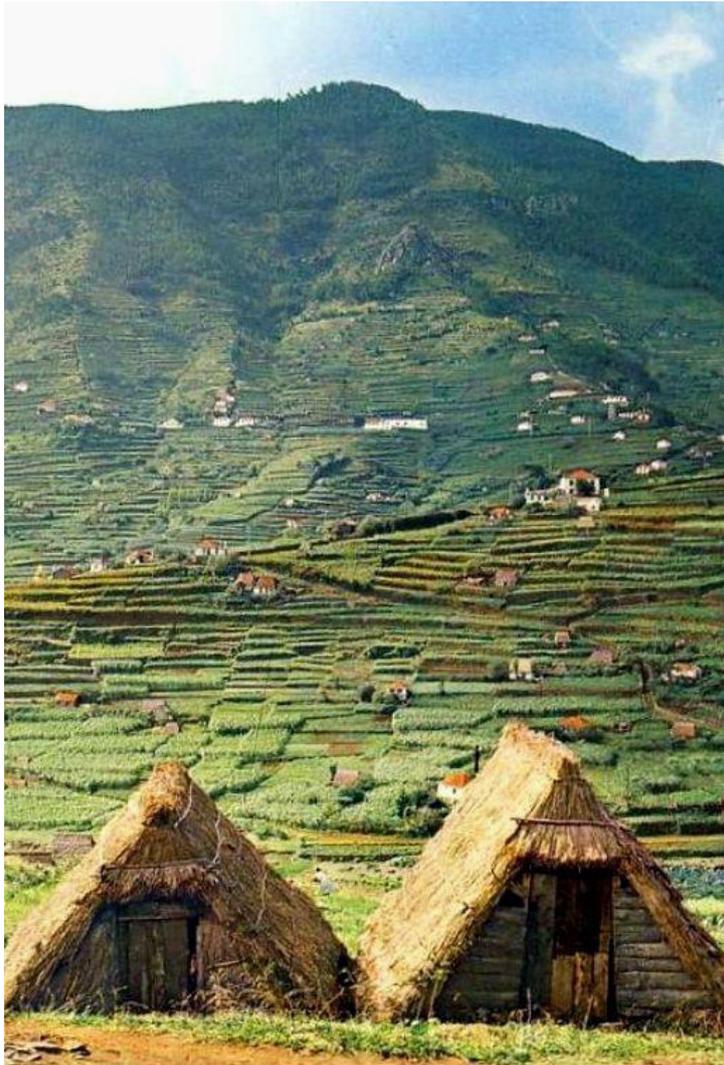
Durante o período da colonização, o homem insular continuou a conquistar as encostas e estabelecendo novas terras de produção agrícola. Como resultado levantaram-se plataformas em terraços - localmente tratada por poios – em lugares cada vez mais inimaginados. Em muitos lugares o homem viu-se obrigado a suspender-se no ar ligado a uma corda no topo da encosta, desafiando abismos com centenas de metros de altura, para tirar proveito de pequenos trechos de terra para exploração agrícola garantindo o rendimento da sua família.

Devido às grandes pendentes das encostas conquistadas à floresta foi necessário recorrer a muros de contenção com pedra emparelhada para que as novas terras de lavoura não se desmoronassem em dias de grandes tempestades. Os poios eram construídos com pedra local, o basalto, carregada aos ombros, e depois preenchida com terra de boa qualidade garantindo terrenos férteis para a agricultura. Victor Mestre, em *Arquitetura Popular da Madeira*, descreve-os *como uns paredões sabiamente construídos, segundo soluções que vão das escadas integradas entre muros, ou dos graciosos degraus dependurados em consola, até à forma delicada de adossar as plataformas às linhas de cota, serpenteando as encostas numa conhecida manta de retalhos de diversos tons.* (MESTRE, 2002, p. 38).

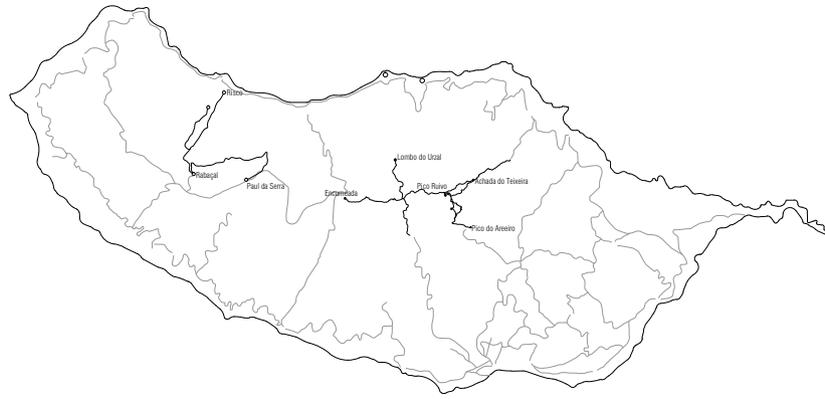
Os socalcos eram formados por superfícies planas, geralmente fragmentados, que não permitiam, devido à sua pequena dimensão, a entrada da máquina nem o uso de tração animal e, por isso, faziam da agricultura madeirense a agricultura à força dos braços dos colonos que lentamente ocupavam os terrenos mais altos.

Com a conquista das cotas mais altas, o espaço agrícola passa a desenvolver-se desde a linha de costa até aos 1600 metros de altitude, distribuindo-se em três níveis de culturas. *O primeiro, dedicado a cana-sacarina e à bananeira e ficava nos lugares abrigados da beira-mar; o segundo, plantado de vinha, trepava pela encosta através dos engenhosos poios e, por fim, o terceiro, reservado aos cereais, às fruteiras, ao gado e à floresta, ocupando as terras altas.* (BRITO, 1996, p. 594)

Perante as dificuldades reveladas pela orografia da ilha, o homem insular soube construir uma paisagem humanizada, em plena harmonia entre o artifício e a matéria orgânica. Porém, todo este esforço tectónico apenas teria efeito se os novos campos de cultivo fossem regadas de tal maneira que o solo conquistado pudesse retribuir com produtos naturais.







AS LEVADAS

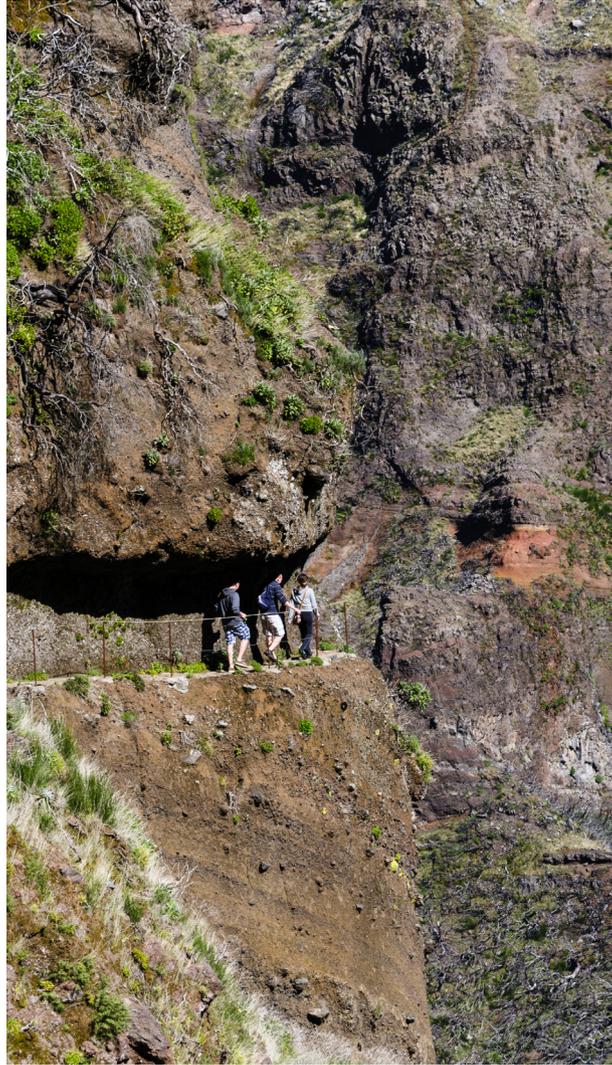
Iniciada a colonização na costa sul, onde o clima era mais favorável para o estabelecimento das povoações humanas, era necessário captar a água que brota no alto da montanha, na costa norte, e transportá-la para os campos de cultivo situados no sul, para assim garantir uma produção intensa e abundante.

Para tal construíram uma vasta rede de canais de água - popularmente conhecidas como levadas - que contornam as vertiginosas encostas transportando *a preciosa linfa que dá à terra o sangue que a fertiliza e às plantas a seiva e a vida que as fazem abundantemente produzir* (SILVA, 1968, p. 226). Os canais eram construídos com alvenaria, extensos e estreitos (para evitar uma grande perda de água devido à evaporação), com uma abertura no solo e, geralmente, tinham um metro de largura e uma profundidade média que oscilava os 50 e 60 centímetros.

Perante *a persistência infinita do madeirense* (MESTRE, 1998) em cortar as escarpas íngremes erguendo *uma das obras-primas da Madeira* (CARITA, 2008), perderam-se muitas vidas. Os cabouqueiros rebentavam os rochedos a ferro e fogo, suspensos com cordas sobre abismos com centenas de metros de altura, arriscando as suas vidas para poder abrir um espaço côncavo por onde devia passar a levada. Um processo que se prolongou durante séculos, pondo em manifesto a infinita vontade do homem em ultrapassar as dificuldades marcadas pela natureza para alcançar o seu rendimento e subsistência.

Além da sua função primordial de transportes das águas das nascentes, as levadas, em conjunto com as veredas, desenvolveram as primeiras comunicações terrestres entre lugares de difícil acesso, fundamentalmente, entre o sul e o norte da ilha como também para o seu interior.

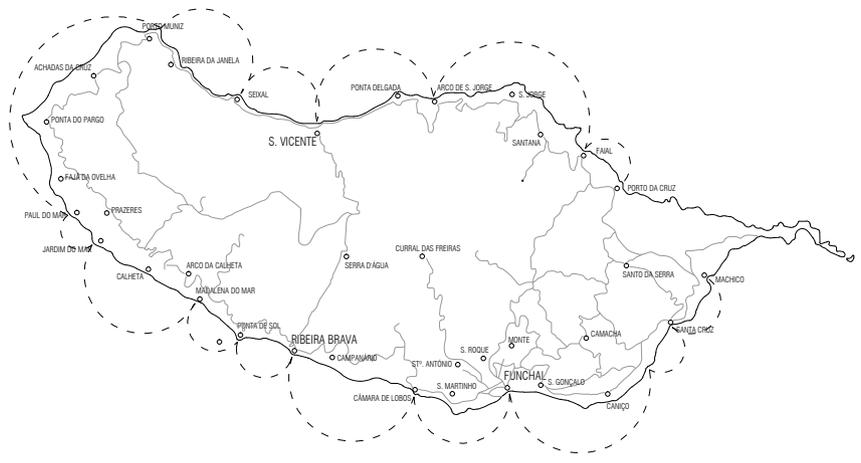
Diante a permanente dificuldade à fixação de povoações e à circulação terrestre, as comunicações, durante muitos anos foram efetuadas por via marítima, em pequenos barcos, ligando as povoações que se lentamente iam se estabelecendo ao longo da costa madeirense.







Quem pintasse a agricultura de há cinquenta anos, desenharia na tela o homem do campo a plantar à manta (disposta em rego) a bananeira, descendo as “passadas” dos poios com o cesto das vindimas “a bico de ombro”, correndo de lanterna na mão atrás da água da rega. Pintaria a mulher do campo na eira joeirando o trigo, a caminho do palheiro com a palha da cana-de-açúcar, sentada à bordar à beira da levada enquanto contava os minutos para o começo da rega. (BRITO,1996, p.594)



CAMINHOS MARÍTIMOS

Devido à orografia muito agreste da ilha, as comunicações terrestres tornavam-se exigentes e morosas. No entanto, o extenso oceano apresentava-se como uma porta aberta, oferecendo uma alternativa mais económica e mais rápida entre os diversos povoados situados ao longo da costa. Assim, a partir do século XV até meados do século XX, as comunicações entre o Funchal e as outras povoações eram efetuadas por via marítima. Desta forma, estava garantido o escoamento dos produtos da terra para o comércio interno ou externo e estabelecia-se um permanente contato entre as diferentes comunidades.

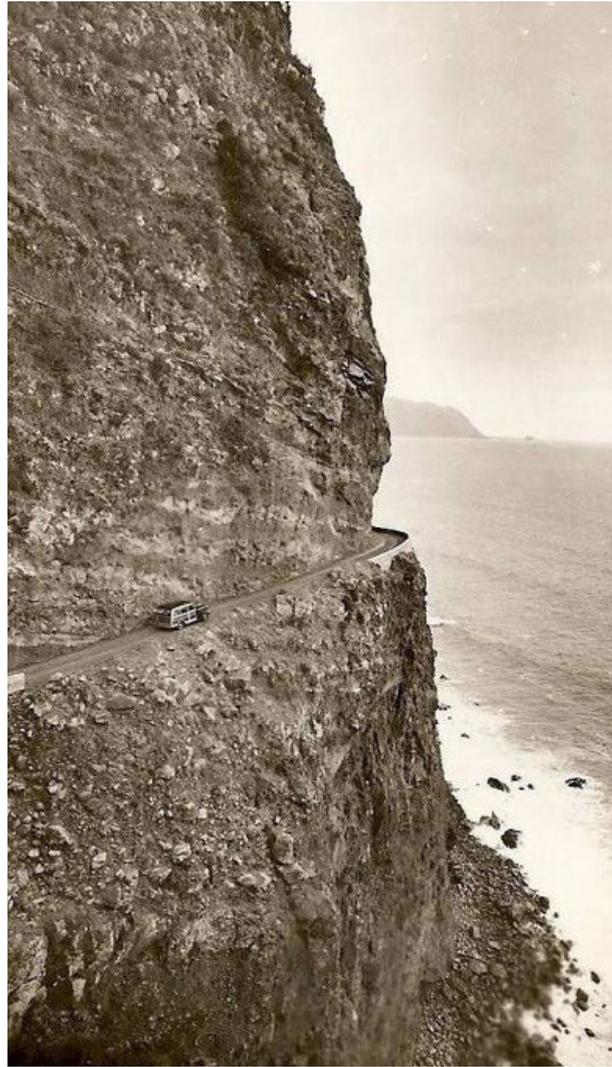
Os primeiros desembarques realizaram-se junto à praia de calhau rolado, apresentando-se uma tarefa complicada para a amarração das embarcações e consequente descarga das mercadorias que transportavam. Para facilitar a cabotagem, construíram-se diversos cais de acostagem ao longo da costa de toda a ilha que contribuíram para a qualidade de vida e bem-estar da comunidade. Estes cais desenhavam as portas de entrada das povoações, estrategicamente implantadas em pequenas formações rochosas, posicionando-se de maneira a receber os barcos e a defende-los das intempetividades.

A atividade económica insular desenrolou-se numa relação intrínseca entre a terra, o mar e a baía do Funchal. A terra que produz, o mar que transporta e o Funchal como centro de circulação de mercadorias. Esta tripla relação corresponde a uma viagem que estabelece a ligação entre a área produtiva e a de receção de produtos e passageiros, relação esta responsável, pela deslocação do produto desde o terreno de cultivo, engenho ou lagar, para o centro administrativo e mercantil, Funchal, com vista à sua comercialização e exportação.

As primeiras embarcações a efetuarem as ligações marítimas eram movidos à tração humana, puxados a remos, quando o vento não era muito favorável à navegação. Ao longo da colonização, as embarcações evoluíram e já se moviam a vapor, diminuindo o tempo de viagem e o conforto dos que faziam a viagem.

Para transporte de carga e passageiros entre o Funchal e as outras vilas costeiras, havia vários bons barcos à vela. Eram muito pitorescos, com as suas grandes velas, e os cascos pintados com cores garridas, normalmente com um fundo verde e listrado de um amarelo vivo, vermelho e branco acima da linha de água. O espírito e saber pragmático dos intrépidos navegadores portugueses ainda estava vivo na pequena ilha, quinhentos anos depois da sua descoberta. (MILES, 1994)





CAMINHOS TERRESTRES

Ao longo da colonização, as povoações vão crescendo em dimensão e em ocupação territorial. Porém, o relevo da ilha, bastante acidentado, atravessado por profundos vales, dificultou desde os tempos mais remotos a abertura de vias de comunicação entre a costa e o interior, entre o campo e a cidade. Assim, a construção de caminhos, à medida que os novos aglomerados se vão fixando, converteu-se numa tarefa difícil, cara e penosa.

Os caminhos abriam-se em percursos sinuosos, íngremes e estreitos entre rochas e precipícios, trepando montanhas e atravessando vales profundos para se chegar até as povoações mais dispersas.

As primeiras estradas foram construídas inteiramente pela força do homem, escavando a massa rochosa através de utensílios manuais como machados, martelos recorrendo, em alguns casos, material explosivo. A terra e a rocha eram removidas em cestos e os pavimentos rasgados e preparados para o calcetamento com pedras grandes, as quais, também tinham de ser calcadas manualmente, para obter um piso plano.

Só assim se explica que, só nos finais do século XIX, se inicia a construção da primeira estrada através da obra da ponte do Ribeiro Seco que viria a chamar-se de estrada monumental. Esta estrada seria a primeira ligação terrestre entre a cidade do Funchal e a de Câmara de Lobos. Com a introdução do transporte mecânico – o automóvel – impulsionou a construção da rede viária ao longo da sua faixa litoral, completa nos finais do século XX, garantindo as comunicações terrestres entre as diversas cidades e as zonas rurais.

Até ao aparecimento do automóvel as deslocações eram feitas a pé ou, quando as condições o permitissem, através de locomoção à tração animal. Os homens e mulheres transportavam ao ombro ou à cabeça as suas cargas, com ou sem a ajuda de bordão, conseguindo superar os condicionalismos orográficos por percursos sinuosos e vertiginosas de caminhos de cabras, veredas, azinhagas e levadas, tal como já foi referido. Graças a estes condicionalismos criavam-se figuras típicas tais como o borracheiro, o leiteiro, o padeiro, o vendilhão de frutas que passavam pelas ruas e batiam as portas para vender os seus produtos.

Para transporte de mercadorias e de géneros utilizava-se carros de arrasto puxado a bois – a corsa – herdada dos primeiros tempos de colonização.

Para passageiros, a rede, importado do Brasil, era o meio de transporte mais frequente, substituindo o tradicional palanquim. Este transporte evidenciava o bom desenvolvimento comercial e mercantil provocado pela exportação do vinho para a América do Sul. Para Iolanda Silva, a rede era o transporte mais seguro para os caminhos a pé posto.

No primeiro quartel do século XX, o carro de bois era o meio de transporte de passageiros mais predominante na cidade do Funchal, representando o seu auge como meio de transporte tal como o automóvel veio a representar no final do século XX.

Para viajar no interior da Madeira só há dois processos cómodos – o da rede suspensa por uma vara às costas de dois homens que caminham apegando-se a paus, e o carro de bois... assente em travessas de madeiras, os cursões, este lindo meio de transporte tem dois sofás de verga forrados de paninho com pequenas flores azuis e é protegido do sol e da chuva pelo toldo com cortinas. Ao lado vai o homem de aguilhão em punho, que fala aos bois e à frente um pequeno boieiro. É o meio original de correr as ruas e as estradas, e ao mesmo tempo o mais rápido, porque os bois trotam e galopam quando é necessário. Sem a brutalidade inexpressiva da máquina nem a rapidez estúpida do automóvel, o carro do Funchal... dá-me a impressão de oga e de que regressámos aos tempos primitivos e heroicos – é conjuntamente carro e barca.

Apud SIMÕES, Álvaro Viera (coord.). Transportes na Madeira. Funchal: DRAC - Direção Regional dos Assuntos Culturais. 1983. p. 36



MIRADOUROS

Ao longo dos caminhos escavados na rocha, o homem insular, além de encurtar as distâncias entre povoações, descobriu paisagens surpreendentes guiadas pelo horizonte longínquo do mar. A bravura destes em suspender-se em ravinas com grandes pendentes para criar novas ligações, revelaram muitos sítios e lugares que convidam à paragem, à contemplação dos mais encantadores horizontes, umas vezes de recortes montanhosos sobre as nuvens, outras vezes, com o pano de água do oceano em último plano.

Nestes pontos que convidam à meditação, construíram-se pequenos miradouros facultando aos seus visitantes um apreciado repouso e o prazer que a natureza podia proporcionar. Era possível encontrar alguns bancos, uma pequena sombra fornecida pela copa de uma árvore e ainda uma pérgula vestida com uma planta ornamental. Elementos de adorno muito simples mas indispensável, para criar uma imagem pitoresca destes lugares únicos.





CASAS

Para o processo de colonização ter sucesso era necessário que também tivesse sucesso o ato de habitar o território. Criar uma casa revelou-se tarefa difícil para uma região de orografias singulares. Por isso, o povoamento é predominante disperso, distribuindo-se, ao longo do seu crescimento, por campo e cidade.

As primeiras edificações construídas pela mão do homem insular foram as *furnas*.

Escavadas sobre a massa rochosa, o ilhéu trabalhou a rocha como um cheio, escavando o vazio para o seu habitar. Trata-se de um dos modos mais primitivos de morar, lembrando a lendária casa das cavernas. O pavimento era em terra batida, e as paredes e teto tinha uma superfície irregular sem qualquer ângulo reto. Apenas com algumas janelas cobria o espaço com luz solar.

No meio rural, era frequente encontrar edificações construídas em madeira e cobertas a colmo. Estas estruturas tinham três coberturas de água, que terminavam junto ao chão, com uma única fachada. Na única parede vertical da casa tínhamos a porta de entrada, duas janelas a ladear a porta, com a proteção solar provida pelos tapa-sóis coloridos. A estrutura eleva-se do chão, para não entrar em contacto direto com humidade, apoiado em pedras soltas nos seus cantos. Ao longo dos tempos a tipologia evoluiu para estruturas de pedra com a inclusão de um pequeno sótão acessível pelo exterior.

A casa elementar que, segundo Victor Mestre, servirá como embrião das restantes casas posteriores, tratava-se de um volume baixo, de planta retangular, com cobertura de quatro águas, com duas portas alternada com uma janela. Geralmente caiadas de branco e nas molduras dos vãos a cinzento ou vermelho de óxido de ferro. Quando os seus proprietários eram abastados construíam as molduras com tufo alaranjado ou com basalto. Uma evolução notória em relação à tipologia anterior é a incorporação da cozinha (forno) no interior da casa.

Implanta-se normalmente numa plataforma suave a meia encosta com *a latada a refrescar o pequeno terreiro fronteiro. O pavimento era empedrado com calhau rolado, confinado por muros com bancos corridos rebocados e caiados de onde saem os acessos à horta e ao pomar das veredas.* (MESTRE, 2002)

As diversas épocas económicas pela qual a ilha passou contribuíram *para a reinvenção, invenção e inovação das tipologias atualmente mais representativas na identificação de uma arquitetura madeirense.* (MESTRE, 2002)

QUINTAS

Na viragem para o século XVII a produção e o comércio do vinho madeira começou a prosperar e isso tornou-se evidente ao largo da baía da cidade. O interesse pelo vinho aumentou o movimento no porto do funchal, tornando-o num dos mais importantes do Atlântico Norte.

Atraídos pelo sucesso do novo produto de cultivo desembarcam muitos estrangeiros, sobretudo, britânicos, que logo estabeleceram a sua morada ao longo da capital madeirense. Munidos com o conhecimento das novas técnicas industriais, depressa entraram na economia com a construção das suas fábricas para produção e comércio dos produtos açucareiros e dos vinhos.

Nas casas da baixa, os novos mercadores construíam torres em suas casas, com o intuito de observar o porto e o movimento comercial que passava ao largo da cidade. Ainda hoje é possível encontrar estas torres-avista-navios na zona histórica da cidade tal como em outras partes da ilha.

À medida que a cidade subia as encostas, formavam-se várias quintas para o cultivo do vinho, na sua maioridade propriedades de ingleses. Além da função produtiva também tinham uma função recreativa. Nos meses de verão a cidade do Funchal atingia temperaturas quentes pelo que muitos destes proprietários se abrigavam do intenso calor nas suas quintas construídas no alto da encosta.

As quintas detinham de um autêntico jardim de plantas endémicas e exóticas e, geralmente, junto às bordas dos seus limites e perto da estrada havia uma *casinha-de-prazer*. Aqui faziam-se os encontros de amigos ou tomavam-se os chás com os conhecidos, mas também era um espaço para o labor das famosas bordadeiras. Tudo num ambiente confortável sempre com a paisagem cenográfica da ilha a espreitar pelas portadas.

O clima mediterrâneo, em pleno atlântico, e os espaços propícios ao lazer e à contemplação da paisagem associado a uma imagem exótica da ilha seduzia algumas figuras internacionais que procuravam a Madeira para melhorarem as suas condições de saúde. À medida que os anos passavam, a ilha acolhia mais doentes – na sua maior parte tísicos – para realizar uma cura de ar. Estes alugavam as quintas para passar a sua estadia de recobro ao mesmo tempo começava a impulsionar uma nova economia virada para o turismo terapêutico.

RUAS

Ao longo da cidade, é possível verificar os seus passeios calcetados com calhau rolado desenhando as ruas com os mais diversos padrões que acompanham a visita e a descoberta dos cantos pitorescos da cidade.

Para entender esta obra pitoresca é necessário ler a descrição de Cecil Miles:

Ao passear pelos jardins das quintas antigas, admirando a riqueza da sua flora, quem não pode observar os passeios que pisam? Aqueles lindíssimos caminhos dos jardins da Madeira todos calcetados em desenhos complicados, com pedras pequenas do calhau. Imagine só! Cada pedrinha, todas do mesmo tamanho, teve de ser escolhida, uma por uma, de entre os pedregulhos nas praias de calhau, e depois metidas em sacos e transportadas, normalmente por burros, um em cada lado do animal através das ruas íngremes que conduziam às quintas em obras! No seu destino eram calcetadas, uma por uma, pelos homens – verdadeiros artistas do seu ofício – para formarem os lindíssimos desenhos que se vêem hoje. Que paciência para alcançar este resultado encantador, o qual apos executado, tinha de ser calcado para apresentar a sua superfície lisa e uniforme. (MILES, 1994)

A história da povoação madeirense desenvolve-se no constante desafio de a habitar.

Perante as dificuldades que a orografia impôs ao povoamento, o ilhéu criou uma combinação de soluções que culminou na pitoresca paisagem da Madeira.

BRAVE NEW MADEIRA

Vencendo o Atlântico, e com ele o imaginário de quimeras e monstros marinhos, terá no arquipélago da Madeira nascido o “Homem Novo”, inerente ao surgimento do “Novo Mundo”, onde vários factores psicológicos terão influenciado o comportamento ao longo de 500 anos (...)

(Mestre, 2002)

Numa análise atenta aos mapas históricos é possível verificar que, a partir do século XVI, o aglomerado urbano define os seus limites como cidade. Ao longo de dois séculos a estrutura urbana consolida-se no interior das suas muralhas, acompanhado pelas diferentes épocas económicas do cereal, do açúcar e, por fim, o vinho.

O século XIX marcará o período *mais negro e mais dramático da história madeirense* (apud. LOPES, 2008).

A Madeira viu-se ocupada pelas estruturas militares inglesas para ser aproveitada como base de operações para a invasão do continente europeu, perdendo totalmente o controlo da soberania portuguesa.

Durante esta época, a exploração agrícola passou a funcionar num sistema de monocultura que, na sua maior parte, era exportada. Perante este facto, a população viu-se confrontada com situações de carência alimentar uma vez que o arquipélago tornava-se totalmente dependente do exterior.

Muitas pessoas acabaram por emigrar, outras apostaram no turismo. Este novo período económico começava a dar os seus primeiros passos com o início de um turismo de pequenas massas que passavam umas temporadas para realizar a sua cura pulmonar. No entanto, a crise económica e social manteve-se até finais do séc. XIX.

No início do século XX já o turismo terapêutico prosperava e os hábitos tinham-se alterado com a presença das mais altas figuras da monarquia europeia. Agora o paradigma do turismo madeirense substitua os benefícios de um clima terapêutico por uma imagem exótica da ilha, para um clima mediterrâneo em pleno atlântico, com excelente temperatura para banhos de água no oceano e uma vida urbana altamente cosmopolita.

Com o crescimento e mudança no paradigma de turismo, a capital madeirense lança-se para uma nova modernidade com o *Plano Geral de Melhoramentos* idealizada pelo arquiteto Ventura Terra em 1915. Desde o plano que D. Manuel I desenvolveu no seu campo do duque, no início do século XV, que a cidade do Funchal não desenvolvia um plano tão ambicioso e transformador.

Segundo Teresa Vasconcelos, o arquiteto comentava que a cidade *era bastante confusa com ruas horrivelmente calcetadas, muito irregulares e acidentadas, uma cidade completamente destituída dos requisitos que faziam a formosura e a comodidade dos sistemas de viação das cidades modernas*. Como também lamentava *o facto da cidade, uma das mais belas cidades do mundo, não aproveitasse os esplêndidos pontos de vista de que poderia tirar partido*. (VASCONCELOS, 2008).

O plano geral de melhoramentos ambiciona *arejar a cidade, ligar os diferentes bairros por grandes ruas transversais, desafogar (e construir) algumas praças públicas, enfim, dar ao Funchal a disposição geral que, na sua opinião, mais logicamente convinha ao aproveitamento da sua admirável situação, visando satisfazer, tanto quanto possível as necessidade do que supunha ser o seu brilhante futuro: turismo*. Assim, o Funchal *tende a desenvolver-se de uma forma considerável justificando assim as suas aspirações a ser uma das cidades de turismo e de longa permanência das mais interessantes da Europa*. (VASCONCELOS, 2008).

Ventura Terra nos seus desenhos não só transmitia o que pretendia para a cidade naquele momento, como também, procurava desenhar uma cidade virada para o futuro, em *como o poderá ser d'aqui a uns cinquenta ou cem anos*. (apud, VASCONCELOS, 2008). Este pensamento, virado para o futuro, ficaria registado no seu plano com o desenho de três grandes avenidas – as *haussmanianas boulevard's* – que apontavam os eixos de expansão da cidade para a periferia.

Contudo, a instabilidade política do país, com sucessivas quedas de governo e as dificuldades financeiras do pós-guerra adiou, consecutivamente, o ambicioso plano de melhoramentos de Ventura Terra.

É com a chegada do Dr. Fernão de Ornelas à presidência da câmara municipal do Funchal na década dos anos 30 do século XX, que se dá o arranque do processo da nova modernidade para a cidade do Funchal,

imaginada por Ventura Terra em 1915. O gabinete do arquiteto Carlos Ramos foi chamado, pelo presidente, para assumir a responsabilidade de desenhar *um novo plano de urbanização* para o Funchal. Este inspirado pelo plano de melhoramentos de Ventura Terra, introduziu alguns pormenores com um gosto modernista, como por exemplo, os fontanários.

O plano de Carlos Ramos deu o pontapé de saída para a construção dos primeiros edifícios de uma nova cidade.

A esta altura discutia-se, no seio da profissão, qual a linguagem arquitetónica a adotar, entre o tradicionalismo nacionalista defendido pelo Estado-Novo e o movimento moderno que começava a difundir as suas premissas na Europa.

À medida que os anos passavam, o regime ditatorial ganhava mais poder e começava a tratar a arquitetura como veículo de propaganda. Toda a ação fora impulsionada pela publicação *Casas Portuguesas* de Raúl Lino, o protagonista da defesa e promoção da tradição na arquitetura. Na Madeira, era o Major Reis Gomes quem assumia o protagonismo na defesa de uma arquitetura tradicionalista / regionalista. Com mais vocação no imaginário literário, o major convida o arquiteto Edmundo Tavares para fazer as ilustrações do que achava do que deveria ser a linguagem da arquitetura editando o livro *Casas Madeirenses*.

Para Reis Gomes *uma casa madeirense é uma moradia sóbria de dois pisos, beirado saliente e linha do telhado saqueada, janelas orladas de cantaria e os tradicionais tapa-sóis verdes. A cor da caiação poderá variar – do branco ao ocre, passando pelo rosa escuro. Adossado a uma das fachadas aparece quase sempre um alpendre e, no jardim, entre caminho de seixo rolado, haverá uma pérgula coberta de buganvília ou, talvez, a característica “casinha de prazer” onde, por detrás das venezianas, se pode recatadamente espreitar para a rua.* (MATOS, 2008).

Edmundo Tavares, para além de ilustrar na publicação de Reis Gomes, irá materializar as premissas que defende para uma casa madeirense com a construção de duas moradias ao longo da avenida oeste, atual avenida

infante, proposta por Ventura Terra. Ao longo deste eixo irão aparecer vários exemplos de moradias, na sua maior parte para famílias abastadas, com a idealização da casa madeirense, umas mais tradicionalistas que outras, numa perfeita harmonia entre o tradicionalismo e o modernismo.

Apesar da imposição pelo regime de uma arquitetura nacionalista, as obras que se viriam a construir revelaram algum ceticismo quanto à linguagem a adotar. As moradias 50 e 51 de Tavares é a prova disso mesmo. Apesar de defender *uma casa de constituição e fisionomia portuguesa, o lar simpático, confortável e acolhedor, que nos fala a nossa língua, que está de acordo com o nosso modo de ser* (apud. MATOS, 2008), as suas moradias revelam a fragilidade da sua juventude ao hesitar entre o pastiche tradicionalista e o racionalismo modernista.

As duas moradias revelam características idênticas integrando elementos como o mirante, numa alusão aos miradouros que procuravam a contemplação do grandioso oceano, ao longo dos percursos terrestres. Simultaneamente, inova na maneira como desenha as moradias, com uma geometria decorativa de inspiração *art-deco*, com cobertura em telha marselha, sem sanqueado nem beiral, sem a tradicional moldura de cantaria nos vãos e na maneira modernista como constrói as varandas e pérgulas através de betão armado, enfatizando os lugares de contemplação. No entanto o espírito eclético permanece na cobertura aguçada do torreão, flanqueada por pináculo e coroada no topo por uma esfera armilar, vestindo o edifício com uma certa monumentalidade, muito ao gosto da alta burguesia.

Na obra do Banco de Portugal o jovem arquiteto volta a vestir a pele tradicionalista.

Com um edifício de esquina, desenha um edifício completamente tradicionalista de inspirações da casa portuguesa e com alguns elementos clássicos. As fachadas eram revestidas a cal, compostas por embasamentos, com molduras de cantaria à volta dos vãos, de cobertura de telha com beiral para rematar com os corpos torreados. O edifício tinha uma estrutura simétrica, com dois corpos laterais mais baixos e com uma linguagem mais discreta, separando os pisos por linha horizontal de cantaria. Na intersecção dos dois corpos estão duas grandiosas colunas dóricas, com pináculos no topo culminando um grande torreão com uma volumosa esfera

armilar, atribuindo-lhe monumentalidade ao centro financeiro e comercial da cidade do Funchal. A culminar o corpo alto, um coruchéu, arquétipo formal muito usual na produção arquitetónica do *Português Suave*, rivalizando com o coruchéu de século XV da Sé Catedral, que de certa forma, constrói uma harmonia de volumes elevados ao longo da avenida em que se insere.

A obra do mercado municipal do Funchal é, sem dúvida, a sua obra mais completa.

Ensaia o modernismo na sua plenitude em toda a obra. A sua fachada inspirada na art-deco, com corpos curvilíneos dinâmicos, semi depurada, com a presença de lajes em consola, horizontalmente dispostas sobre a entrada, acentuava a dimensão moderna da obra, com o uso do betão armado. A sua planta trapezoidal, com uma praça retangular no espaço interior fragmentado e diversificado, como que se de uma pequena cidade se tratasse, seguida de ruas largas e praças estrategicamente definidas em projeto, deu uma dimensão cenográfica ao edifício que, rematada com a torre-avista-navios procurou prestar monumentalidade à moderna avenida que a rodeia.

O congresso dos arquitetos de 1948 marcou o momento de viragem na reconquista da liberdade de expressão dos arquitetos o que veio a contribuir para uma decisiva evolução da arquitetura portuguesa.

É neste contexto histórico que surge o trabalho de Raúl Chorão Ramalho na região da Madeira.

Chorão Ramalho foi um convicto seguidor do movimento moderno de estilo internacional, linguagem pela qual regeu sempre as suas obras na Madeira. Foi um dos arquitetos que mais difundiu as ideias do estilo internacional com as suas obras, embora, em muitas delas fazem referência a elementos pitorescos da região, enraizando os seus edifícios ao lugar, sem com isso perca a sua linguagem internacional.

Na casa unifamiliar para a família *Bianchi*, o arquiteto desenrola uma relação de harmonia entre os volumes modernos e aos elementos pitorescos característicos da arquitetura popular madeirense, onde se destaca a casinha de prazeres, as persianas vulgarmente conhecidas como tapa-sóis, com revestimento de algumas

paredes com a pedra local, bem como o uso do seixo rolado nos pavimentos exteriores que se estendem até ao átrio interior. Não menos importante, a sua implantação no topo da colina revela uma apropriação que faz lembrar os poios agrícolas tão presentes na paisagem madeirense. Além dos elementos referidos, o arquiteto soube apropriar-se da figura das pérgulas encontradas no alto dos miradouros, ao desenhar uma pérgula em betão armado com um padrão claramente racional.

Continuando o passeio pela estrada monumental, em direção ao centro depara-se com o Hotel Quinta do Sol.

Implantado numa zona de referência para hoteleira funchalense, a sua qualidade construtiva, com materiais nobres, com uma perfeita e compreendida integração paisagística no local, bem como a expressão anti-formalista tornam-no intemporal, bem como numa referência arquitetónica para a hotelaria madeirense que após os anos 80 do século XX irá crescer, face a um turismo de grandes massas promovidas pelo avião.

Para um primeiro olhar é possível verificar que a linguagem que transmite nesta obra não é totalmente distinta da obra anterior analisada. Recorre aos mesmos elementos para fundir a arquitetura moderna com o lugar, mas também inova num redesenho das persianas, numa reinterpretação moderna que dá azo a distintas variações.

Na última obra na Madeira, a ampliação da Assembleia Legislativa da Madeira, Chorão Ramalho mostra a sua maturidade ao intervir com uma atitude bastante sóbria na conjugação entre a reabilitação da estrutura pré-existente e a nova estrutura para albergar o programa pedido. O seu respeito pela memória é evidente quando reabilita as estruturas pré-existentes, tratando-as conforme as normas de reabilitação. Quando desenha o novo edifício a sua atitude volta-se para a modernidade, criando um edifício discreto, com referência, como sempre, aos elementos pitorescos da região. Nesta obra recorre a um dos elementos que ainda não foram tinha feito referência que é a água, numa referência a uma das grandiosas obras do homem, as levadas.

O arquiteto fará dos elementos pitorescos madeirenses parte do seu léxico arquitetónico, quando intervém

na região, sem nunca esquecer, as exuberantes estruturas verdes que procura incluir na maior parte dos projetos não fosse este lugar, a ilha da Madeira.

Torna-se evidente que os elementos pitorescos da Madeira foram ao longo do século XX reinterpretadas pelos mais diversos arquitetos, até de diferentes linguagens, tal como acabamos de analisar. Importa referir que a arquitetura assumiu as referências locais como uma reinterpretação evolutiva do que um estilo baseada na mesma linguagem de outrora.

BIBLIOGRAFIA

TESES

GASPAR, Emanuel. *A obra do arquitecto Raúl Chorão Ramalho no arquipélago da Madeira*. Funchal: UMA – Universidade da Madeira - Tese de Mestrado, 2009.

MONOGRAFIAS

ARAGÃO, António. *A Madeira vista por estrangeiros 1455-1700*. Funchal: Secretaria da Educação e Cultura. 1981.

ARAGÃO, António. *Para a história do Funchal. Pequenos passos da sua memória*. Funchal: Secretaria da Educação e Cultura. 1979.

ARTIGAS, Rosa (org.). *Paulo Mendes da Rocha*. 3ª edição, Cosac Naify: São Paulo, 2006.

BRITO, Joaquim Pais de (coord.). *O voo do arado*. Lisboa: Museu Nacional de Etnologia. Novembro 1996

BRYNE, Gonçalo. *Geografias Vivas*. Caleidoscópio. Lisboa. 2006.

CAMACHO, Rui (coord.) *O Funchal na obra de Max Romer, 1922-1960*. Col. Funchal 500 Anos. Funchal: Funchal 500 Anos. 2008.

CARITA, Rui. Funchal, *500 Anos de História*. Col. Guias do Funchal, nº3. Funchal: Funchal 500 Anos. 2008.

CERCA, Casa da Cerca (org.). *Exposição Raul Chorão Ramalho, arquitecto*. Almada: Câmara Municipal de Almada. 1997.

DOMINGUES, Álvaro. *A Vida no Campo*. Porto: Dafne Editora, 2011.

FERNANDES, José Manuel. *Cidades e casas da Macaronésia*. Porto: FAUP Publicações. 2ª Edição: 1996.

FERNANDES, José Manuel. *Português Suave - Arquitecturas do Estado Novo*. Departamento de Estudos - IPPAR. 2003

FRUTUOSO, Gaspar. *Saudades da Terra*. Livro Segundo. Ponta Delgada: Instituto Cultural, 1968.

LINO, Raúl. *Casas Portuguesas: alguns apontamentos sobre o arquitectar das casas simples*. 8ª Ed. Lisboa:

Cotovia. 1992.

LOPES, Agostinho do Amaral. *O arquipélago da Madeira nos inícios do século XX*. in A obra de Fernão Ornelas na Presidência da Câmara Municipal do Funchal 1935-1946. Col. Funchal 500 Anos, nº8. Funchal: Funchal 500 Anos. 2008.

QUINTAL, Raimundo e VIEIRA, Maria José. *Ilha da Madeira – Esboço de Geografia Física*, Funchal: Secretaria Regional de Turismo e Cultura. 1985.

SILVA, Padre Fernando Augusto (org.) e MENESES, Carlos Azevedo. *Elucidário Madeirense*. 3ª Edição. Funchal: Edição da Junta Geral do Distrito Autónomo do Funchal, 1965.

MENEZES, João Favila. *Atelier Bugio, João Favila Menezes*. Lisboa: A+A Books. 2010.

MESTRE, Victor. *Arquitetura Popular da Madeira*. Lisboa: Argumentum, 2002.

RIBEIRO, Orlando. *A ilha da Madeira até meados do século XX*. Lisboa: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa. 1985.

RIBEIRO, Orlando. *Aspectos e problemas da expansão portuguesa*. Lisboa: Junta de investigações do Ultramar. Centro de Estudos Políticos e Sociais, 1962.

RIBEIRO, Orlando. *Opúsculos Geográficos*. Volume III. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1989.

RODRIGUES, José Manuel (coord.). *Teoria e Crítica da arquitetura do Século XX*. Casal de Cambra: Caleidoscópio, Outubro 2010.

SIMÕES, Álvaro Viera (coord.). *Transportes na Madeira*. Funchal: DRAC - Direção Regional dos Assuntos Culturais. 1983.

TEIXEIRA, Manuel C. e VALLA, Margarida. *O urbanismo português: séculos XIII-VIII*. Lisboa: Livros Horizonte. 1999.

VASCONCELOS, Teresa. *O plano Ventura Terra e o plano de modernização do Funchal (primeira metade do século XX)*. Col. Funchal 500 Anos, nº9. Funchal: Funchal 500 Anos. 2008.

ARTIGOS PERIÓDICOS

- AAVV – Paulo David, *2G Revista Internacional de arquitectura*. Barcelona: Editora Gustavo Gili, 2008.
- AAVV – Paisagens Distantes, *Passagens*. Lisboa: Caleidoscópio. 2013
- AAVV – Paisagens Sintéticas, ARQ/A nº50. Lisboa: Futurmagazine Editora, Outubro 2007.
- BAPTISTA, Luís Santiago. *Persistências Rurais*. in ARQ/A nº 101. Lisboa: Futurmagazine Editora, Março/Abril 2012.
- FERNANDES, José Manuel. Edmundo Tavares e a arquitectura do Funchal, Nove imagens soltas. In *Islenha* nº12 Jan-Jun 1993. Funchal: DRAC. p. 57-60
- FERNANDES, José Manuel. “O Funchal e o urbanismo de raiz portuguesa no Atlântico”. In *Actas do Colóquio Internacional de História da Madeira* (1986). Funchal: DRAC. 1989. Volume I pp. 247-260.
- FREITAS, Paulo. Reinventando um passado. In *Islenha* nº12 Jan-Jun 1993. Funchal: DRAC. p. 19.
- GASPAR, Emanuel. A obra do arquitecto Raúl Chorão Ramalho no Arquipélago da Madeira. In *Islenha* nº46, Jan-Jun 2010. Funchal: DRAC. p. 123-133
- MATOS, Rui Campos. Casa portuguesa, casa madeirense alguns dilemas do regionalismo no século XX. In *Ser Lixo, Jornal Arquitectos n.º 243*. Lisboa: Ordem dos Arquitectos. 2011.
- MATOS, Rui Campos. A propósito das “Casas Madeirenses”. In *Islenha* nº41, Jul-Dez 2008. Funchal: DRAC. P117-135
- MILES, Cecil. Madeira...Era uma vez.... In *Islenha* nº15, Dezembro 1994. Funchal: DRAC. p. 93-109.
- SILVA, António Marques da. A Madeira e os seus espaços: O testemunho dos visitantes estrangeiros sobre o Funchal e as Ilhas Atlânticas. In *Islenha* nº41, Julho-Dezembro 2007. Funchal: DRAC. p. 34-40.
- SILVA, José Manuel Azevedo. Funchal, do estado nascente da sua urbanização ao estado institucional: etapas, ritmos e funções. In *Islenha* nº12 Jan-Jun 1993. Funchal: DRAC, 1993. p. 20-31.
- VERÍSSIMO, Nélson. Funchal – Città Dolente. In *Islenha* nº12 Jan-Jun 1993. Funchal: DRAC, 1993. p. 7-15.