

Porto do Funchal: entre a manutenção de funções marítimo- portuárias e a integração urbanística e funcional na cidade

The Port of Funchal: Conserving a Balance between Maritime-Port Functions and Port/City Integration

O processo de evolução dos portos no período moderno tem sido determinado pela mutabilidade das funções portuárias, induzida por factores como as evoluções tecnológicas nos navios, nos equipamentos de apoio à movimentação de mercadorias ou nas técnicas de armazenagem, transformações nos padrões do comércio internacional, modificações na organização dos transportes marítimos, evolução dos sistemas de informação e comunicação ou alargamento e complexificação das cadeias logísticas globais.

Como resultado destas mutações, tem-se assistido a uma concomitante evolução da estrutura, morfologia e extensão dos espaços ocupados por actividades portuárias e actividades complementares. A transformação dos grandes portos urbanos, fruto desta evolução, constitui um interessante tema da renovação urbana recente e um importante instrumento de desenvolvimento urbanístico das cidades portuárias permitindo o desencadear de operações urbanísticas de maior ou menor dimensão com impactes significativos na cidade e na vida dos seus habitantes.

Na origem destas transformações está muitas vezes a deslocação das infra-estruturas portuárias e, bem assim, do tráfego marítimo para novos espaços, tendencialmente mais afastados da cidade, mais desafogados e com melhores acessibilidades (marítimas e terrestres). Foi o que aconteceu na Região Autónoma da Madeira.

O Porto do Funchal foi, durante séculos, a principal infra-estrutura comercial desta região. Há semelhança do que se verificou noutras cidades marítimas insulares, o movimento portuário e as actividades marítimo-portuárias moldaram as características e as especificidades da cidade, criando um ambiente único, que ainda hoje faz parte da mesma.

Entretanto, foi construído o Porto Comercial do Caniçal, operação que, do ponto de vista da actividade portuária, permitiu suplantar os condicionalismos à reformulação do Porto do Funchal para acolher uma infra-estrutura desta natureza.

A entrada em funcionamento do novo porto comercial, e a consequente transferência das operações de movimentação de cargas para esta infra-estrutura, incluindo os contentores, traduziu-se numa alteração profunda na estrutura portuária da região, libertando o Porto do Funchal para outras funções, mais compatíveis com o quotidiano da cidade e com a sua integração urbanística e funcional no tecido urbano.

A libertação destes usos e actividades portuárias, nomeada-

Vista_aerea_Porto do Funchal
Bird's eye view of the Port of Funchal

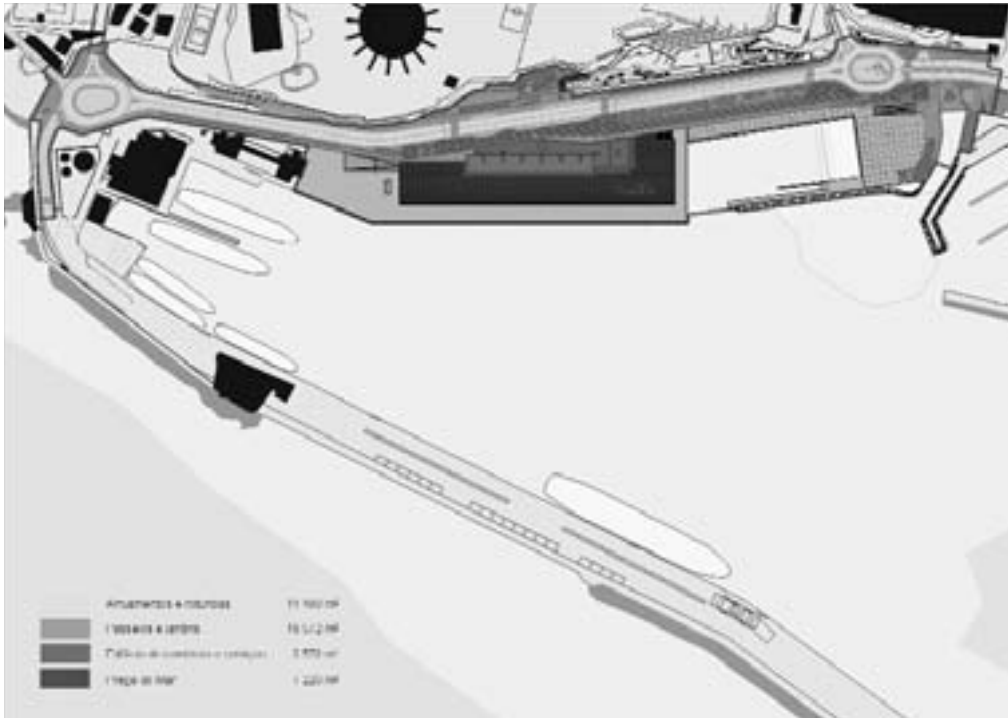


mente na área Norte do Porto Funchal, directamente conectada com a cidade, levou as autoridades regionais a equacionarem e definirem novas funções para este espaço nobre da cidade, materializadas através do Plano Director do Porto do Funchal. Este documento preconizava uma reconversão e requalificação dos espaços existentes e uma reestruturação da forma de ligação de toda a área portuária à zona urbana envolvente, visando a transformação do Porto

The way in which ports have evolved in recent times has been determined by the changeability of port functions, brought about by such factors as breakthroughs in vessel technology, developments affecting the equipment used to load and unload cargos or the new storage techniques that have been implemented, transformations affecting international trade patterns, modifica-

João Figueira de Sousa
André Fernandes





numa infra-estrutura exclusivamente de apoio à navegação turística e de recreio, passando a constituir parte integrante da cidade do Funchal. Entre as funções a assegurar pelo Porto Turístico do Funchal, contempladas no referido Plano, destacam-se:

- Gare para passageiros internacionais;
- Gare para passageiros regionais (ligações marítimas com a Ilha do Porto Santo);
- Extensas áreas verdes;
- Zonas de estacionamento de autocarros de turismo e táxis;
- Zonas pedonais;
- Ciclovias;
- Comércio;
- Restauração;
- Infra-estruturas para todos os serviços de apoio à actividade turística de cruzeiros;
- Infra-estruturas de apoio às actividades de desporto náuticas e marítimo-turísticas.

A responsabilidade das intervenções foi repartida por duas entidades: a Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S.A., organismo tutelado pela Secretaria Regional do Turismo e dos Transportes do Governo Regional da Madeira, e a Sociedade Metropolitana de Desenvolvimento tutelada directamente pela vice-Presidência do Governo Regional da Madeira. Esta última assumiu a responsabilidade do planeamento e concretização das inter-

ações to the way that maritime transport is organised, the development of sophisticated information and communication systems and the need for more complex global logistics chains.

As a consequence, all these changes have been accompanied by an evolution in the structure, morphology and dimensions of the zones that are occupied by both the port activities themselves and the supplementary and auxiliary activities. The transformation of the major urban ports, as a result of this process of evolution, has led to an extremely interesting regeneration and remodelling of the urban environment in recent times that has constituted an important tool for the urban redevelopment of port cities, triggering off a series of urban planning operations on different scales that have had a significant impact on the cities themselves and the lives of their inhabitants.

The underlying causes of such transformations are often to be found in the need to relocate the port infrastructures and, at the same time, to move the maritime traffic into new zones, generally further away from the cities concerned, in environments that are uncluttered and with better access (by land and sea). This is what happened in the case of the Autonomous Region of Madeira.

For many centuries, the Port of Funchal was the main commercial infrastructure for this region. There was a similarity

between Funchal and other seaports on the mainland, in the sense that the port movements and the port-maritime activities shaped the specific characteristics and qualities of the city, creating a unique atmosphere, which still forms part of Funchal today.

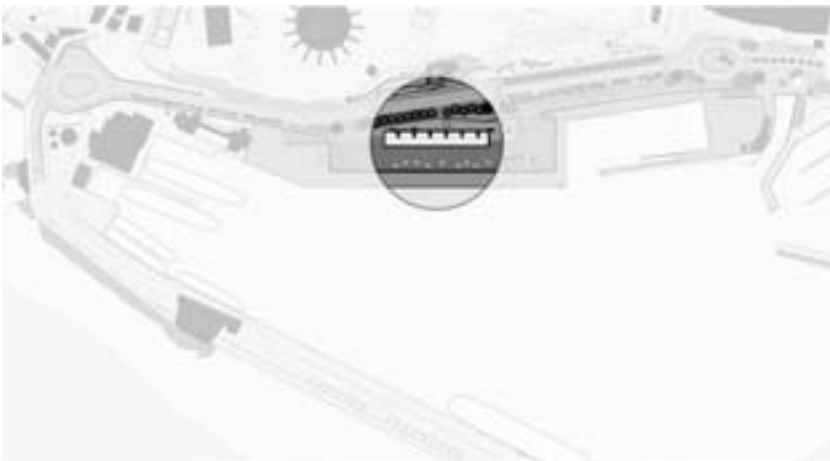
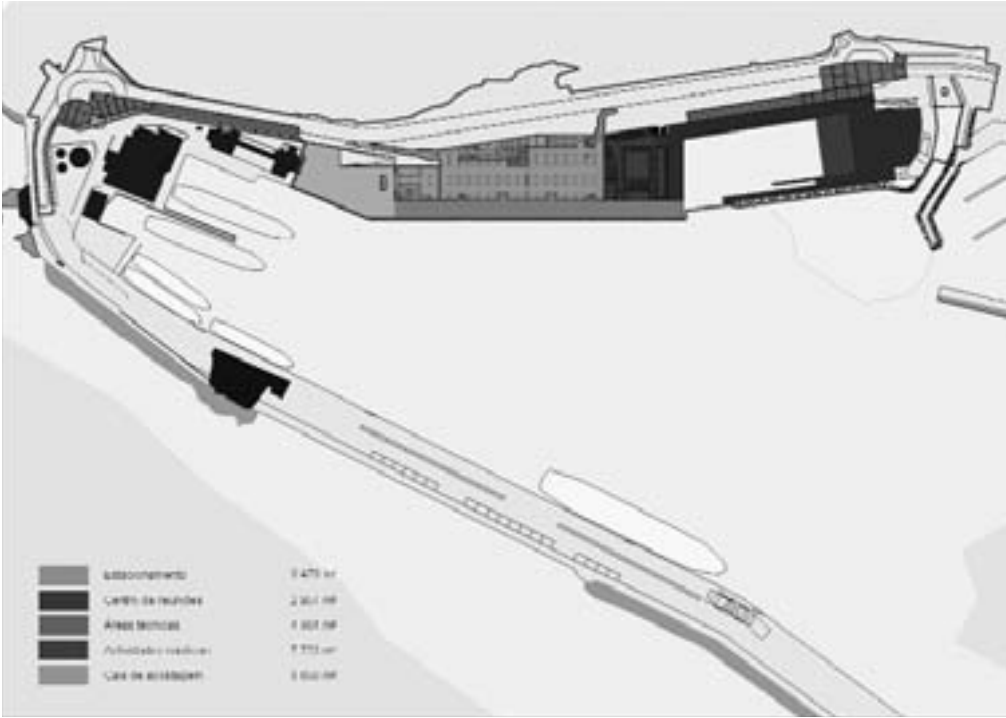
In the meantime, the Commercial Port of Caniçal was constructed, which from a port activity perspective made it possible to overcome the constraints inherent to the Port of Funchal with respect to accommodating such an infrastructure.

The new commercial port came into operation, and the consequent transferring of the load movement operations to this new infrastructure, including the containers, brought about a major change in the port structure of the region, leaving the Port of Funchal free to specialise in other activities that were more compatible with the everyday activities of the city, enabling the port to become integrated into the urban fabric from an urban planning and functional viewpoint.

The releasing of these port uses and activities, namely in the northern part of the Port of Funchal, directly connected with the city, led the Regional Authorities to draw up and establish a series of new functions for this fine area of the city; these new functions were expressed through the Master Plan for the Port of Funchal. This document proposed a redevelopment and redesignation of the different zones, as well as a restructuring of the way that the port itself was connected to the surrounding urban area, authorising the transformation of the port into an infrastructure whose functions would be exclusively to provide support for cruises, nautical tourism and leisure and recreational activities associated with the sea, enabling the port to form an essential part of the city. The following are some of the most outstanding new functions of the Tourist Port of Funchal, as envisaged in the aforementioned Master Plan:

- Terminal for international passengers;
- Regional passenger terminal (sea links with the Island of Porto Santo);
- Extensive green areas;
- Parking facilities for coaches and taxis;
- Pedestrian zones;
- Bicycle Lanes;
- Business and trade;
- Restaurants;
- Infrastructures for all the services that provide support for the cruise ship tourism activities;
- Infrastructures to provide support for all the nautical sports and maritime tourist activities.

The responsibilities for the activities were shared between two bodies: the Autonomous Region of Madeira Port Authority (Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S.A.), a company under the auspices of the Regional Ministry of Tourism and Transport (Regional Government of Madeira), and the Metropolitan Development Company (Sociedade Metropolitana de Desenvolvimento) directly answerable to the Vice Presidency of the Regional Government of Madeira. The latter body



Plano Cais Norte, nível da Avenida

Plano Cais Norte, nível do Cais

A Praça do Mar e o Edifício de Comércio e Serviços - Cais Norte"

Layout of the North Quay. At Avenida Marginal level

Layout of the North Quay. At Quay level

The Praça do Mar and the building Comércio e Serviços, at North Quay

venções em toda a parte Norte do porto, mais próxima e directamente ligada à cidade.

O Projecto do Cais Norte

O Projecto de Reversão Urbanística do Porto Funchal, relativo ao Cais Norte – ex-Parque de Contentores – e dos seus espaços envolventes, foi entregue ao atelier RISCO, equipa com vasta experiência em projectos desta natureza, nomeadamente a operação de regeneração urbana da EXPO '98/Parque das Nações.

Trata-se de um projecto com uma forte componente urbana sem deixar de contemplar valências marítimas e portuárias, uma vez que o cais actual ficará afecto aos cruzeiros turísticos, sendo requalificadas as instalações, equipamentos e espaços de utilização colectiva dos clubes e associações náuticas existentes. O projecto prevê, entre outras intervenções, a criação de um edifício integrado que concentra a generalidade das actividades de comércio e serviços, a disponibilização de uma nova área de estacionamento (com cerca de 8.500 m², numa cota inferior à Avenida Sá Carneiro, libertando o plano superior para outras actividades) e o alargamento dos espaços pedonais ajardinados na artéria envolvente, criando assim condições para o incremento da acessibilidade e mobilidade pedonal e para uma melhoria da fruição do espaço público (o Projecto integra uma praça sobranceira ao mar – a Praça do Mar – com mais de 7.200 m², dedicada exclusivamente a peões), para além de contribuir para uma mais efectiva integração física e funcional deste novo espaço no tecido urbano consolidado.



De acordo com a Sociedade Metropolitana de Desenvolvimento, esta solução tem múltiplas vantagens:

– Permite criar uma separação natural – através de diferentes cotas – entre as actividades de cruzeiro e de lazer evitando, ou pelo menos reduzindo drasticamente, a colocação das barreiras físicas, sempre visualmente desagradáveis, que as medidas de segurança impõem;

– Assegura que a Avenida Sá Carneiro passe a ter um perfil semelhante à Avenida do Mar, introduzindo-lhe uma dignidade acrescida, com claros reflexos na performance económica do projecto;

– Garante que o tráfego pedonal da Avenida Sá Carneiro, quer dos turistas que desembarcam na “Pontinha”, quer de quem desce a Carvalho Araújo, possa desfrutar dum amplo passeio arborizado ou, em alternativa, optar pela passagem por uma ampla praça, mais próxima do mar e livre de automóveis.

O Projecto de Reconversão Urbanística do Porto do Funchal possibilita ainda a concentração do comércio e dos serviços num único edifício que, a Norte, estará separado das faixas de rodagem por amplos passeios e jardins e que, a Sul, está isolado do Cais de acostagem por uma ampla praça que goza de dimensão e vistas únicas no Funchal.

Este projecto prevê ainda a transferência das actividades de reparação e manutenção de embarcações de recreio libertando e requalificando um espaço nobre no contexto da cidade do Funchal. Serão, contudo, mantidas e reordenadas as zonas de apoio ao exercício das actividades náuticas, nomeadamente das escolas e clubes de vela, remo e canoaagem, criando condições para que a sua prática se possa concretizar com maior conforto e segurança.

O projecto do Cais Sul (molhe da Pontinha)

O Cais Sul – molhe da Pontinha – ficou reservado à actividade de cruzeiros e ao transporte inter-ilhas, recebendo, para o efeito, um conjunto de intervenções objectivadas na melhoria das condições de recepção de turistas, através da construção de uma nova Gare Marítima Internacional para embarque/desembarque dos turistas dos navios de cruzeiro, da instalação de equipamentos e actividades de apoio e do reordenamento e requalificação de todo o cais. Serão também asseguradas as funções associadas ao transporte de passageiros e mercadorias inter-ilhas.

A Administração Portuária pretende, assim, responder de forma qualitativa ao grande crescimento do mercado de navios cruzeiro que se tem verificado na Ilha da Madeira e em toda esta região do Atlântico (incluindo as ilhas Canárias, o Mediterrâneo e o Norte de África) durante as últimas décadas. Em suma, o futuro Porto Turístico do Funchal deverá constituir um espaço qualificado, disponibilizando equipamentos, infra-estruturas e actividades de apoio à náutica de recreio, à actividade dos cruzeiros turísticos e ao transporte de passageiros, privilegiando simultaneamente uma forte componente associada à animação, recreio e lazer.

As soluções encontradas permitem assegurar a manutenção de algumas valências portuárias, de grande relevância para a história e cultura, assim como a manutenção de um ambiente marítimo-portuário característico de uma cidade portuária como o Funchal, ao mesmo tempo que contribui para a requalificação urbanística de um território importante no contexto da cidade, assegurando uma melhor integração urbana.

was responsible for planning and carrying out the actions in the northern part of the port, which is closer to and more directly linked to the city.

The North Quay Project

Where the North Quay zone was concerned – the former container yard –, the RISCO Studio, was given the task of carrying out the Urban Redevelopment Project for the Port of Funchal, in view of the fact that it was a team that already had a great deal of experience in projects of this nature, for example the urban redevelopment operations for EXPO 98/Parque das Nações.

It was a project that contained a major urban element, without forgetting the maritime and port aspects, once the existing wharf had been adapted to accommodate cruise ships, and the facilities, equipment and the zones used by the nautical clubs, etc. had been modified. The construction of one building where all the general commercial and service activities were to be concentrated, was among the plans envisaged in the project, as well as providing new parking facilities (covering a surface area of approximately 8,500 m², underneath the Avenida Sá Carneiro, leaving the overlying zone available for other activities) and extending the pedestrian zones with gardens in the surrounding artery, all of which would be conducive to improving accessibility and mobility where pedestrians were concerned and to make it easier for them to enjoy the public zone (the Project also featured a square overlooking the sea – a Praça do Mar – covering 7,200 m², for the exclusive enjoyment of pedestrians), with a view to enhancing the physical and functional integration of this new space into the urban fabric. According to the Metropolitan Development Company, this solution had a series of advantages:

– It would facilitate the creation of a natural separation – at different levels – between the cruise ship and leisure activities, preventing – or at least reducing to a minimum –, the number of physical barriers that safety/security measures require, these invariably being an eyesore;

– It would ensure that the Avenida Sá Carneiro had a similar appearance to the Avenida do Mar, giving it a more dignified look, as a clear reflection of the economic performance of the project;

– It would enable the people walking along the Avenida Sá Carneiro – whether they were the tourists who disembark at “Pontinha”, or those who alighted at Carvalho Araújo –, to either make the most of a wide tree-lined colonnade or stroll through a large square, which would lie closer to the sea and be free of automobiles.

The Port of Funchal Urban Redevelopment Project also enables trade and services to be brought together under one roof that, to the North, will be separated from the carriageways by broad walkways and gardens and that, to the South, will be separated from the docking ranks by a large square from which an unparallelled view of Funchal can be obtained.

The repair and maintenance activities carried out on the pleasure boats were also to be moved to a new site, thus freeing another valuable area in the City of Funchal, so that it could be put to new uses. However, the zones that lend support to the practicing of nautical activities, such as the yachting, rowing and canoeing clubs, are to be conserved and restructured, so that those who like indulging in those sports can do so in safer and more comfortable conditions.

The South Quay Project (Pontinha Wharf)

The South Quay – Pontinha Wharf – was designed to cater for the cruise ship and inter-island sea transport activities, for the purpose of which a series of developments took place aimed at improving the conditions in which tourists would be received, by constructing a new International Ocean Terminal to enable cruise and ferry passengers to embark and disembark in comfort, installing equipment and providing support activities and restructuring and redeveloping the whole quay. The facilities required for transporting passengers and goods to and from the other islands were also to be provided.

The Port Authorities thus intended to provide a qualitative response to the ever-increasing growth in the cruise ship market on the island of Madeira and throughout this part of the Atlantic Ocean (including the Canary Isles, the Mediterranean and North Africa) over the last few decades.

By way of a summary, the future Tourist Port of Funchal will have to become a well-equipped space with installations, facilities and infrastructures to provide support for nautical sports and recreational activities, cruise vessels and passenger transport, while at the same time giving priority to other types of leisure activities.

The solutions found make it possible to ensure the continuity of certain traditional port activities that are of great historical and cultural importance, as well as to conserve the maritime and harbour atmosphere that is an essential feature of a port like Funchal, while at the same time making a major contribution to urban redevelopment on land that is important to the context of the city, guaranteeing better urban integration.

Imagem da nova Gare de Passageiros - Cais Sul

Rendering of the new Passenger Terminal (South Quay)