

Caminhos e lugares do Concelho de Câmara de Lobos (28)

Rua Padre Manuel Juvenal Pita Ferreira

(1ª parte)

É um dos três troços em que, em termos toponímicos, se encontra dividida a estrada que liga a cidade de Câmara de Lobos ao centro da vila do Estreito de Câmara de Lobos, passando pelo cemitério de Câmara de Lobos, Lourencinha, Panasqueira, Covão, Vargem e Marinheira. Iniciando-se, na estrada João Gonçalves Zarco, junto ao Jardim de São Francisco, em Câmara de Lobos, a rua Padre Manuel Juvenal Pita Ferreira, estende-se até à Panasqueira, sensivelmente até ao limite entre as freguesias de Câmara de Lobos e do Estreito de Câmara de Lobos.

Iniciada a sua construção em 1958, e concluída em finais dos anos 70, a estrada municipal que hoje faz a ligação entre os centros da cidade de Câmara de Lobos e da vila do Estreito de Câmara de Lobos, passando pelo Covão, constitui uma importante alternativa à estrada João Gonçalves Zarco, na comunicação entre estas duas freguesias do concelho de Câmara de Lobos. Em termos toponímicos, encontra-se dividida em três troços. O primeiro, iniciando-se, na estrada João Gonçalves Zarco, junto ao Jardim de São Francisco, na cidade de Câmara de Lobos, termina na Panasqueira, limite entre as freguesias de Câmara de Lobos e Estreito de Câmara de Lobos e ostenta a denominação do Padre Manuel Juvenal Pita Ferreira. O segundo troço, denominado de rua António Prócoro de Macedo Júnior, segue-se ao primeiro e termina na chamada ponte do Gato, onde se continua com o terceiro, chamado de Rua João Augusto de Ornelas, que, por sua vez, termina na Rua da Igreja, no centro da vila do Estreito de Câmara de Lobos.

Os primeiros projectos

Ainda que se desconheça a data exacta em que terá surgido a iniciativa da construção desta ligação alternativa entre Câmara de Lobos e Estreito, atravessando e permitindo o acesso automóvel a uma importante área populacional e agrícola, abrangendo a Torre, Lourencinha, Panasqueira, Covão, Vargem e

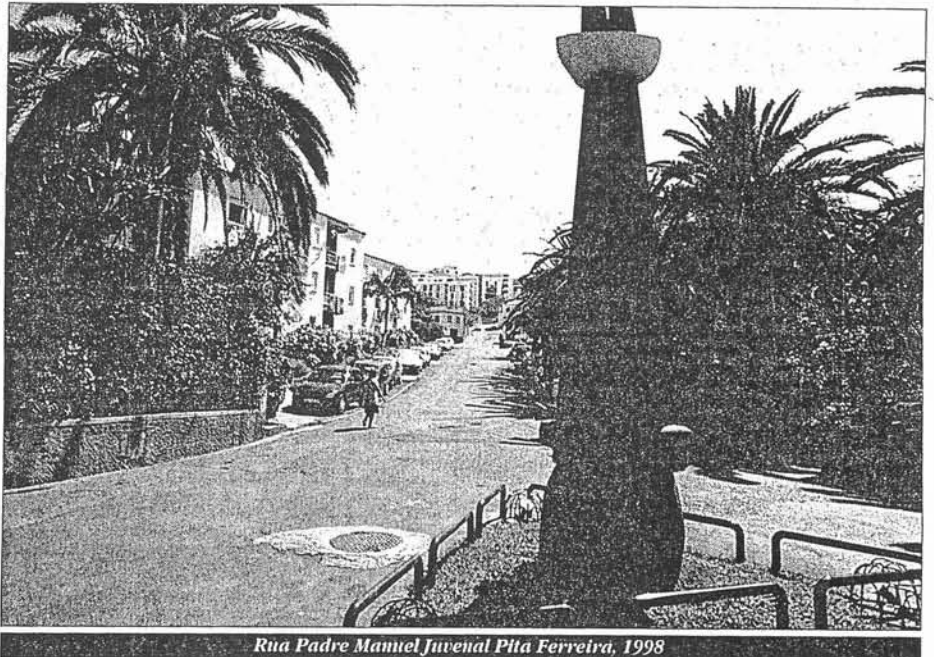
Marinheira, encontramos, na sessão camarária de 6 de Junho de 1945, duas importantes referências que, pese o facto de não coincidirem com o projecto posteriormente adoptado, não podem deixar de serem referidas.

Com efeito, na sua sessão de 6 de Junho de 1945, de entre as obras de maior interesse a serem implementadas no concelho, a Câmara inscreve a estrada de ligação da Igreja, Marinheira, Fontes, Casa Caída, Barreiros e Covão e a estrada da Torre ao Covão, orçada em 800 contos e servindo os sítios da Torre, Ribeiro Real, Lourencinha, Panasqueira e Covão.

A este propósito, aproveitando o facto da Junta Geral ter informado da existência de um engenheiro ao serviço das Câmaras, nesta mesma sessão, a Câmara delibera solicitar a elaboração dos respectivos projectos.

A primeira parte do projecto

Se os projectos foram ou não elaborados, neste momento desconhecemos. Contudo, em 1955, mais precisamente na sessão camarária de 27 de Julho, ao responder a uma circular emanada pela Direcção de Urbanização do Funchal sobre as obras inscritas no orçamento municipal, já com projectos e que considerasse urgente iniciar, a Câmara ao mesmo tempo que diz não possuir nenhuma, aproveita a ocasião para pedir a inclusão, em plano adicional, da cons-



Rua Padre Manuel Juvenal Pita Ferreira, 1998

trução do caminho municipal desde a estrada nacional 101 no Espírito Santo e Calçada à Lourencinha.

Era a primeira referência que surgia relativamente à rua que posteriormente haveria de ostentar o nome do Padre Manuel Juvenal Pita Ferreira e cujo projecto é, nesta mesma sessão, encomendado ao Engenheiro Fernando Ribeiro Pereira. Posteriormente, em

1956, na sessão camarária de 14 de Março, é deliberado encarregar o Engenheiro Alberto David Soares Gonçalves Reis de dar continuidade a este projecto, no seu trajecto entre a Lourencinha e a igreja do Estreito, e que terá ficado concluído em Dezembro de 1957.

Tendo em conta o plano de comparticipações do Estado, a Câmara, na sua sessão de 24 de Agosto de

1955, decide incluir esta obra no seu plano de actividades para o ano seguinte. Contudo, não só não a realizou em 1956, como o mesmo se viria a verificar em 1957, ano em que, através de uma deliberação de 28 de Agosto, volta a incluí-la no plano de actividades para 1958.

Na sessão camarária de 12 de Fevereiro de 1958, é dado conta da sua comparticipação, mas só numa extensão de cerca de 383 metros e que, muito provavelmente, corresponderia à distância entre os perfis zero e trinta, ou seja, entre o actual Jardim de São Francisco e a zona do cemitério Municipal de Câmara de Lobos.

A segunda parte do projecto

Nesta mesma sessão é também deliberado solicitar a comparticipação financeira do Estado para a construção da estrada Municipal entre os sítios da Panasqueira e a Igreja do Estreito e correspondente ao segundo projecto, isto é, ao elaborado pelo Eng. Alberto David Soares Gonçalves dos Reis.

Curiosamente, dois anos mais tarde, a quando da apresentação do plano de actividades da Câmara para

1961, efectuada em sessão de 24 de Agosto de 1960, a inclusão desta obra era tida como resultado do interesse demonstrado pelo Ministro das Obras Públicas a quando da sua visita à Madeira.

Abertura da estrada (primeira fase)

Na sua sessão de 9 de Abril de 1958 a empreitada da primeira fase da obra, é colocada em concurso e designado o dia 14 de Maio de 1958, para o efeito. No entanto, não tendo surgido candidatos à adjudicação desta empreitada de construção da estrada municipal de Câmara de Lobos, lançado entre a estrada nacional 101 (sítio do Espírito Santo) e a Lourencinha - primeira fase - terraplanagem, obras de arte e acessórios entre os perfis 0-31, na extensão de 383 metros, deliberou a Câmara abrir novo concurso com base de licitação aumentada em 20% ou seja, de 124.724\$40.

Na sessão de 11 de Junho de 1958 foi finalmente adjudicada a Luís Fernandes da Silva pelo montante de 124.020\$00.

A 11 de Julho de 1958 é deliberado proceder às respectivas expropriações e a 28 de Agosto de 1958 é celebrada a escritura relativa à empreitada de cons-



Placa toponímica da Rua Padre Pita Ferreira, 1966

trução da estrada entre o empreiteiro e o presidente da Câmara. No dia 26 de Novembro de 1958 é presente em sessão de Câmara a primeira liquidação da empreitada de construção.

No entanto, junto ao cemitério, mais propriamente entre os perfis 18 e 28 o projecto inicial viria a sofrer alterações no sentido do seu alargamento, como aliás se dá conta nas sessões camarárias de 28 de Setembro de 1960 e de 11 de Janeiro de 1961.

Em finais de 1961 estariam já concluídas as obras desta primeira fase, motivo porque, em 24 de Janeiro de 1962, é presente um ofício da Direcção de Obras Públicas da Junta Geral remetendo dois exemplares da sua liquidação final e, em 14 de Fevereiro, chama-se a atenção do empreiteiro, para a necessidade de efectuar algumas rectificações à obra com o objectivo de poder ser vistoriada.

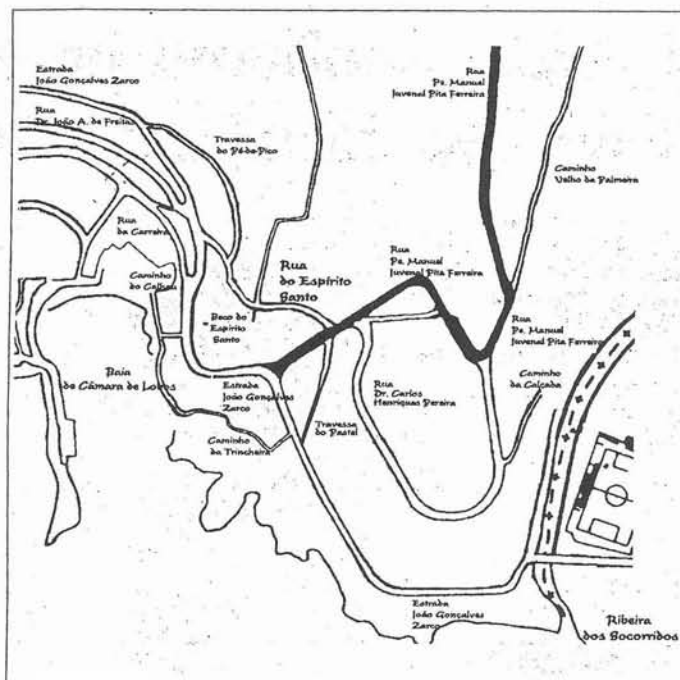
Abertura da estrada (segunda fase)

Ainda no decurso das obras da primeira fase, fase essa que só se estenderia até pouco mais do que ao cemitério municipal de Câmara de Lobos, já se davam passos no sentido da construção da segunda fase. Corresponhia esta à terraplenagem entre os perfis 31 e 205, numa extensão de 2.588,5 metros e abrangendo os sítios da Palmeira, Lourencinha, Panasqueira e parte sul do Covão. Na sessão camarária de 23 de Setembro de 1959 é presente o respectivo projecto e depois de um primeiro concurso realizado a 14 de Outubro de 1959, mas anulado a 11 de Novembro, é a obra adjudicada a João Augusto de Sousa na sessão camarária de 29 do mês seguinte, pelo valor de 411.202\$00.

Na sessão camarária de 8 de Junho de 1960 é aprovado o mapa de expropriações dos prédios indispensáveis à sua construção e solicitado a publicação da respectiva declaração de utilidade pública urgente, em virtude de alguns dos proprietários em causa não estarem de acordo com os preços estabelecidos.

Uma abertura complicada

A este propósito, é de salientar que a realização das obras incluídas tanto na primeira, como na segunda fase, foram muito



Planta de localização do início da Rua Padre Pita Ferreira

difficultadas pela oposição dos proprietários dos terrenos alvos de expropriação, havendo mesmo necessidade a recurso ao Tribunal em alguns casos. Disso mesmo é dado conta nas sessões camarárias de 24 de Maio de 1961 e de 23 de Agosto do mesmo ano e onde, nesta última o presidente refere que era com satisfação que comunicava que já se encontravam praticamente removidos todos os obstáculos que se opunham à efectivação da obra. Referia ainda que, como não podia deixar de ser, a satisfação dos interesses individuais não se poderiam sobrepor aos interesses gerais e, de pouco ou nada havia servido a teimosia obstinada de alguns municípios (felizmente poucos) que procuraram criar toda a espécie de dificuldades (inclusive discutindo o traçado como se para tanto tivessem competência) no intento de anular o trabalho daqueles que procuravam realizar alguma coisa de proveitoso.

Este era naturalmente um recado, principalmente dirigido, aos autores de um abaixo-assinado acusatório de compadrio na opção pelo trajecto de um dos troços, por forma a beneficiar uma família e presente na sessão camarária de 11 de Novembro de 1959, acusações refutadas tanto pelo autor do projecto, Eng. Fernando Ribeiro Pereira, como pelo então

director-geral da Direcção de Urbanização do Funchal, conforme é dado conta na sessão camarária de 7 de Janeiro de 1960.

A guerra dos transportes

A abertura desta importante via de comunicação, viria a despertar uma forte guerra pelo controlo da área populacional por ela servida entre as duas empresas concelhias de transportes colectivos de passageiros, a Sociedade Automobilística de Câmara de Lobos e a Sociedade de Automóveis do Estreito de Câmara de Lobos Lda. e que começaria logo desde o momento que foram terraplenados os primeiros metros da estrada.

Com efeito, a 9 de Dezembro de 1959 é pre-

sente um pedido de parecer relativamente a um requerimento formulado pela Sociedade Automobilística de Câmara de Lobos para realização de uma carreira regular de automóveis entre o Funchal e o cemitério de Câmara de Lobos.

Contudo, a Sociedade de Automóveis do Estreito também não perdeu tempo e na sessão camarária de 29 de Dezembro de 1959 é presente um ofício dos Serviços Industriais e Eléctricos e de Viação pedindo para a Câmara informar se via algum inconveniente que impedisse a realização de uma carreira regular de passageiros entre o Funchal e o Lombo de São João da freguesia do Estreito e por ela requerida. Em resposta, a Câmara referiu não poder pronunciar-se

sobre o pedido alegando não existir estrada e ainda não se encontrar devidamente elaborado o projecto. A propósito da referência ao Lombo de São João inserta no requerimento é de salientar que a obra a que se refere a hoje denominada Rua Padre Manuel Juvenal Pita Ferreira surge quase sempre como um dos lanços do Caminho Municipal de Câmara de Lobos entre a Estrada Nacional 101 (Espírito Santo e Calçada) ao Lombo de São João, pelo Jardim da Serra, denominação que não entendemos muito bem, a não ser que fizesse parte de um plano mais ambicioso de ligação de Câmara de Lobos com a ribeira Brava, passando pelo Jardim da Serra.

A 13 de Junho de 1962 já com a terraplenagem concluída, é presente em sessão camarária, um pedido de parecer formulado pela Sociedade Automobilística de Câmara de Lobos para a realização de uma carreira regular de automóveis entre o Funchal e a Panasqueira.

Contudo, a Sociedade de Automóveis do Estreito, não se deixa ficar para trás na luta pela posse desta estrada em termos de transporte de passageiros e, ainda que tardiamente, volta a lembrar à Câmara que não havia esquecido a sua pretensão. Com efeito, a 22 de Abril de 1964 é presente um requerimento da Sociedade de Automóveis do Estreito de Câmara de Lobos, Lda. pedindo que lhe seja certificado com urgência, se está ou não concluída a nova artéria municipal que liga a estrada nacional 101 ao sítio da Panasqueira e, em qualquer caso, se foi adjudicada a obra de calcetamento ou asfaltagem dessa nova estrada, ou se pelo menos, foi ou não

anunciado o concurso para a sua adjudicação.

A 13 de Maio de 1964 é presente outro requerimento da Sociedade de Automóveis do Estreito de Câmara de Lobos, Lda. pedindo para certificar se a parte da estrada municipal de Câmara de Lobos ao Lombo de São João, pelo Jardim da Serra, na parte que já se encontrava efectivamente aberta abrangia ou não o sítio da Panasqueira e se este sítio pertencia em parte à freguesia de Câmara de Lobos e, em parte à freguesia de Câmara de Lobos ou apenas a uma destas freguesias. Nada mais óbvio! Se este sítio pertencesse à freguesia do Estreito, a Sociedade de Automóveis do Estreito, teria naturalmente pretexto para pedir uma carreira de automóveis entre o Funchal e esta localidade.

Ao que se supõe só em meados de 1968, altura em que muito provavelmente se terão concluído as obras de pavimentação é que, pela primeira vez a rua Padre Pita Ferreira, em toda a sua extensão passa a dispor de uma carreira de automóveis de transporte colectivo de passageiros.

Nesta altura a fusão das duas empresas de automóveis, sob a denominação de Rodoeste, já se havia concretizado e as guerras entre elas, terminado.

A pavimentação da rua

Ao que se supõe, as obras de pavimentação da estrada, com cobertura betuminosa ter-se-ão iniciado por volta de 1967 e concluído no ano seguinte.

Contudo, em 1964, uma parte da estrada teria sido alvo de calcetamento, nomeadamente aquela que dava acesso à zona do cemitério.

Aliás, na sua edição de 6 de Fevereiro de 1965, o Diário da Madeira referindo-se a esta estrada destaca o facto do acesso aos sítios da Palmeira, Lourencinha, Ribeiro Real e Panasqueira se encontrarem intransitáveis a partir do cemitério, pelo facto de se ter pavimentado metade da estrada e se ter deixado por pavimentar outra metade. ■

Manuel Pedro Freitas

No próximo domingo, dia 21 de Junho de 1998 - Rua Padre Manuel Juvenal Pita Ferreira (2ª parte).



Rua Padre Manuel Juvenal Pita Ferreira, 1966