



Madeira, Beach of Funchal



R. P. 114 - Madeira, Funchal (praia), Engenho



Madeira, Funchal, Rua de Ferro



ANUÁRIO

N.º 5 • 2013

AO CAIR DO TEXTO, O PORTO. [VISÕES LITERÁRIAS DO PORTO DO FUNCHAL: SÉCULOS XVII-XX(I)]

A PORT IN THE COURSE OF NARRATIVE.
[LITERARY PERSPECTIVES ON THE PORT OF FUNCHAL:
17TH -21ST CENTURIES]

GRAÇA ALVES



ANUÁRIO 2013

CENTRO DE ESTUDOS DE HISTÓRIA DO ATLÂNTICO

ISSN: 1647-3949, FUNCHAL, MADEIRA (2013)

PP. 280 - 300

REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

GRAÇA ALVES Graça Maria Nóbrega Alves é natural de S. Pedro, Funchal. Licenciada em Línguas e Literaturas Modernas, é professora do Ensino Secundário e tem estado, nos últimos anos, destacada no Centro de Estudos de História do Atlântico, onde tem participado em vários projetos .

CEHA

É autora de alguns trabalhos na área da literatura – contos e romance. Assina alguns textos de catálogos de pintura e fotografia e uma coluna num jornal da Região.

Endereço eletrónico: gracaleonor@hotmail.com

RESUMO

Todas as ilhas vivem do “seu” mar. As cidades portuárias fazem dos seus portos o coração das suas atividades. O Funchal não é exceção. O porto revela-se de uma importância extraordinária na vida económica, social e poética desta cidade. A baía, o movimento dos barcos, a forma como a vida se organiza ao apito dos navios são mote de muitas referências da literatura que se faz à volta da ilha e da cidade. Aqui se embarcam sonhos e se desembarca o mundo. Nas palavras dos autores que lemos, passam referências às condições que o porto apresenta, passam urgências de obras, passam imagens de deslumbramentos e de decepções.

Percorremos, assim, algumas escritas – entre os séculos XXVII e XX(I), à procura da forma como o porto do Funchal é (d) escrito pelos autores que nele passaram ou que nele viram uma porta para o mar, entendido aqui como *outro lugar*. Por outro lado, e porque a sátira é também uma forma de literatura, incluímos neste estudo uma listagem das referências às obras do porto feitas pela publicação humorística, o Re-nhau-nhau.

Cruzámo-nos, assim, com textos de tipologias diferentes, com sensibilidades diferentes, com intenções diferentes. Encontrámos um porto de palavras e metáforas, o porto do Funchal.

Palavras-chave: porto, mar, obras, funchal, literatura.

ABSTRACT

Every island is dependent on “its” sea. Port cities have transformed the harbours into their hearts and Funchal is no exception. The port of Funchal has become vital in terms of economic, social and poetic welfare. The bay, the flowing of vessels and the way life has organized itself around the arrival of boats has been registered in varied texts. The harbour is also the place where dreams take shape and where the world anchors. We have come across references referring to the conditions of the harbour, to the need of repair working and also comments on wonder and deception, as well.

We have read narratives dated from the 17th to the 21st centuries and we have looked for the way the port has been described by the several authors who passed by and felt it to be *another place*. On the other hand, and because satire is also a part of literature, we have included in this study references made by a local paper: Re-nhau-nhau.

We have thus tried to gather different text types, particular sensibilities and hence different intentions. We have found a port made of words and metaphors, the port of Funchal.

Key words: port, sea, funchal, civil construction workings, literature.

Pressuposto 1:

Os textos literários constituem instrumentos de transmissão de saberes sobre o homem, a sociedade e o mundo.¹ Nessa conformidade, o discurso literário cria e recria a realidade, datada e contextualizada, atribui-lhe outros sentidos porque revestida de sonhos e de utopias, regras e infrações, palavras e silêncios.

Pressuposto 2:

Todas as ilhas têm o seu mar. Todas as ilhas vivem à volta de um porto que lhes abre [ou fecha] as portas do mundo. As ilhas, escreve Mónica Teixeira, são “um espaço terra-mar”.

Para se chegar a uma ilha, existem somente dois meios: o avião e o barco. Daí a importância para os insulares em saber que o avião aterrou ou que o barco fundeou na baía ou atracou na “Pontinha” (nome por que é conhecido o cais de embarque e desembarque no Funchal). Muitas vezes, é suficiente ver “apontar” o barco ou ouvir-se o “barulho” do avião ao longe para se sentir que se está ligado ao resto do mundo”. Significa, assim, que se pode já sair ou entrar na Ilha e que não se está só.

(TEIXEIRA, 2005:14)

Pressuposto 3:

O porto do Funchal surge, a partir do século XVI, como um entreposto importantíssimo do comércio atlântico. Ao longo do tempo e da história, vai ganhando novas funcionalidades, uma importância fundamental para a cidade:

O porto assume um papel fundamental na vida

de uma cidade portuária. É quase sempre ele que comanda o ritmo do quotidiano. Por ele, entram e saem homens; por ele, entram e saem mercadorias, doenças, esperanças, desejos e notícias em forma de carta ou memórias. Todos os olhares estão alerta, pousados na linha do horizonte que domina o espaço da baía do Funchal. As torres avista-navios erguem-se um pouco por todo o lado e têm esta missão. (...) Hoje, sabemos com antecedência a data das chegadas e partidas mas, noutros tempos, tudo era uma incógnita. Daí esta ansiedade. O burburinho do porto anima-se sempre que chegam e partem os navios de fora. Nem sempre estas situações ocorrem dentro do ritmo programado e, de forma inesperada, era preciso completar uma carta ou reduzir o seu enunciado para que não se perdesse a oportunidade da partida.²

Na verdade, a baía do Funchal, o movimento do porto e a atividade que se desenvolve à volta dos barcos, o embarque e o desembarque dos passageiros, constituem referências muito comuns nos autores que lemos. Por outro lado, e porque no âmbito do nosso estudo, encontrámos nas obras do porto - na sua necessidade, na sua demora, nas suas incongruências - um pretexto de escrita, optámos por incluir, neste ensaio, um capítulo sobre as mesmas.

Assim, estabelecemos duas linhas de leitura que nos pareceram mais relevantes nos textos que analisámos, tendo em conta os pressupostos estipulados:

1. A morfologia literária do Porto do Funchal – deslumbramentos e deceções;
2. As obras do porto: alguns apontamentos.

1 SILVA, 1984.

2 VIEIRA, Alberto, 2011, «Cartas da Ilha», *Actas do Colóquio das Mobilidades Humanas*, CEHA, Funchal.

1. A MORFOLOGIA LITERÁRIA DO PORTO DO FUNCHAL – DESLUMBRAMENTOS E DECEÇÕES

Entre o açúcar, o vinho e o turismo, o Funchal – cidade desde 1508 – assume-se como lugar de trocas, de chegadas e de partidas, um lugar de muito movimento:

*Verás então, Lineo, nas Insulanas
Praias gemer Neptuno, ao pezo duro
Das fluctuantes Máquinas Britanas,
Que alli virao fazer Commercio puro:
Prenhes Quilhas verás Americanas
Desentranharem do seu ventre escuro
Mil víveres perfeitos não mesquinhos
Por se pejarem de mimosos vinhos.*
(VASCONCELOS, 1806:162)

E ainda não se pensava que um outro movimento havia de dar outra alma àquelas águas, àquelas praias, a um lugar que havia de tornar-se o motor da cidade.

Daí a importância da baía e da sua segurança, de um porto que permitisse acostar, mesmo nos dias em que o mar se levantava. A literatura vai, pois, registando essas necessidades, mas vai registando, também, o encanto da terra vista do mar, a doçura da enseada. A baía – entre o Garajau e a Ponta da Cruz – oferece segurança a quem navega no Atlântico. Será este o registo do século XVII, de Manuel Tomás (1585-1665), influenciado pelo academismo e arcadismo que imperava nesta cidade, agora de vinho e de ingleses. É assim que, à maneira de Camões, o poeta da escola gongorista, escreve na estrofe 66, do Livro V da *Insulana*, poema heróico publicado em Antuérpia em 1635: *Passando ao Funchal, darás abrigo/ Em os Ilheus, as Náos, onde amparadas, /Não temerám de Thetis o perigo/ Nem as fúrias de Aeolo indignadas*. O porto é, assim, considerado um lugar que abriga do mar e dos ventos, um lugar amigo – *E vendo na enseada o Porto amigo* – donde se parte para a construção da cidade. O Funchal assume-se, já, na ideia e nos versos do poeta como uma cidade portuária: *E esta, mayor que as outras enseadas, Morada erigirás num sítio forte / ...*

É um abraço da terra a quem chega. É por isso que a *amizade* que a enseada do Funchal oferece vai voltar a aparecer noutros textos de outros tempos e de outras tipologias: ela é o *porto amigo* de Francisco Paula de Medina e Vasconcellos (1768-1824) em duas obras diversas: quer na lírica, *Amada Patria, tu, Funchal famoso/ Dá em teu seio o suspirado abrigo/ A quem fugindo ao Fado rigoroso/ Busca o teu porto amigo* (VASCONCELOS, 1797: 155), quer na épica Zargueida [Canto X, estância XXIX]: *Dobra alta ponta, dá n'hum enseada /Amena, grata, limpa, e socegada, /...* (VASCONCELOS, 1806:252) ou, na estância XXX, com esta pacificação: *E n'hum lado d'aquelle Porto amigo,/ Porque de noite então descanço torne, / (...)* *Alli a noite plácido consome,/ Sem desgosto, sem susto, sem perigo,/ ...* (VASCONCELOS, 1806:252).

Em pleno século XIX, ainda se fala da tranquilidade deste lugar, defendido pela natureza. Assim, na *bahia do Funchal, situada entre o cabo Garajau e a Ponta da Cruz, fundeam em plena tranquilidade, com todos os ventos que não sejam os dos quadrantes, desde o sudoeste até ao sueste pelo sul, os numerosos navios que demandam aquella porto, que é defendido pelos fortes do Ilheo e Pontinha, encarregados ao mesmo tempo do seu registo* (RAMOS, 1880:11).

No entanto, um outro tema começa a sobrepor-se a este, nas escritas dos séculos XIX e XX: a beleza da aproximação: *um crivado de lumes em campo escuro, tão vasto e surpreendentemente bello; um quadro tão phantasioso* (CABRAL: 1895:170).

Num ensaio publicado na obra *Funchal(d)escrito*, num capítulo intitulado, «O Funchal na narrativa literária e na crónica», a baía do Funchal é *considerada uma das imagens emblemáticas da urbe talvez por constituir uma das primeiras impressões a ser registada pelos passageiros que, de tempos a tempos, ancoravam no porto da Cidade* (AAVV, 2011:30). Há muitas referências a esta aproximação à ilha, à descrição da cidade vista de bordo. Sentimos, contudo, que os olhares que descrevem este *Espectáculo paradisíaco* (PATO, 1894:225) se fixam na distância, no conjunto da terra que se abre no mar: *A parte da ilha da Madeira, sôbre que incide primeira e directamente, o golpe de vista dos viajantes de pouca demora, vindos necessariamente do mar, é o litoral, sendo a sua beleza panorâmica, como já se disse, qualquer cousa de feérico, exuberante de maravilhoso e tal-*

vez único no seu género, é uma natureza viva que surpreende (FARO, 1898: 131).

São inúmeras as referências literárias da aproximação. Bastaria, talvez, olhar para os *Lugares Selectos de Autores Portugueses que escreveram sobre a Madeira* que a Delegação de Turismo da Madeira encomendou a Cabral do Nascimento ou então para os textos de António da Costa de Sousa de Macedo, de Francisco Travassos Valtez, de Brito Camacho, de Hugo Rocha.

Esta imagem ficará registada, mesmo naqueles autores que transmitem outras sensibilidades nos seus textos, um tom mais social, mais voltado para a paisagem humana, mais preocupado com as outras coisas que acontecem no porto e com o significado dessas realidades. Veja-se, por exemplo, o caso de Raúl Brandão que guarda, na sua memória, aquela manhã em que os seus olhos de poeta [ou de pintor] se derramaram da amurada do barco, numa paleta de tintas: *Nunca mais me esqueço a manhã virginal da Madeira, e as cores que iam do cinzento ao doirado, do doirado ao azul índigo- nem a montanha entreaberta saindo do mar diante de mim, a escorrer azul e verde* (BRANDÃO, 1988: 251). E, mesmo que a descrição se foque em detalhes, a verdade é que é o todo que deslumbra o viajante. Neste excerto da *Eternidade*, é notória a direção do olhar: de baixo para cima. É no alto que se perde o olhar do escritor.

E surgia, esplendorosa, a baía do Funchal. (...) Começava o encanto cá em baixo, na enseada ampla, onde ancoravam os navios – e (...) os olhos deleitavam-se no anfiteatro imenso. Era um deslumbramento a terra que (...) com seus parques, suas quintas, suas airovas vivendas quase ocultas pelo arvoredor, até à fimbria do mar, onde o casario da cidade se aglomerava, se achegava um ao outro, como se estivesse friorento – ali onde nunca havia frio. (...) Ao por menor sobrepunha-se o todo que, de tão belo, dir-se-ia obra de prodigioso artista, vista através de poderosa lente.

(CASTRO, 1977: 34-35)

O autor não se cansa de sublinhar esta beleza, num outro trecho, agora, citado numa obra que não se pretende poética, mas [quase] científica, na medida em que inventaria e descreve os faróis do arquipélago da Madeira:

Fundeamos e a Madeira abre-nos os braços, com a ponta do Garajau num extremo e a ponta da Cruz no outro extremo. Adivinho as casas, que por ora são fantasmas e descem lá do alto até à praia. Agora o tom cinzento desapareceu, domina o azul e o oiro, e na minha frente o grande anfiteatro verde dos montes ergue-se como um altar até ao céu. (...) Fico todo o dia a bordo, deslumbrado, contemplando a Madeira, a embebedar-me no espectáculo da luz que passa do cinzento ao azul, que ganha todos os tons e se modifica a todos os momentos, até ao fim da tarde, em que o mar se torna diáfano e os montes transparentes, com uma grande nuvem pousada em cima.

(AGUILAR, 2006:18)

A paisagem inebria de tal modo os autores portugueses que a descrevem que os leva, muitas vezes, a calar o resto: as dificuldades do desembarque, os incómodos, os atrasos e a falta de um cais digno por onde entrar na cidade.

Este não é o caso de Júlio Dinis que descreve assim a chegada, em 1870:

Momentos depois, vencida a ponta do Garajau, as casas e as quintas do Funchal, iluminadas por um esplêndido sol de Outono, que dourava as extensas plantações de cana, saudaram-nos por sua vez. A magia do espectáculo emudecera-nos. De um lado o mar, do outro as serras, e entre estas duas grandezas majestosas, a cidade sorrindo, como a criança adormecida entre os pais, que a defendem e acalentam. Dentro em pouco pousávamos pé em terra. Não é grata a impressão recebida ao desembarcar. (...) Esta pedra escura parece conservar ainda evidentes os vestígios do cataclismo vulcânico que a arremessou à superfície das águas. Dir-se-ia que ainda está defumada e quente do fogo do imenso forno em que foi fundida. Ao seu aspecto comprime-se o coração do viajante.

(DINIS, 1919: 235)

A imagem feérica da baía que se desenha do mar, sobrepõe-se na memória de quem faz os registos ao momento em que o encanto se quebra e é preciso desembarcar. Não nos podemos esquecer de que, ao criar o texto, o escritor transfigura o real, altera-o, acrescenta-lhe vivências, estados de espírito, ideologias. No protocolo de leitura que assumimos, tendo

por base o primeiro pressuposto, a literatura apropriava-se de espaços e momentos do mundo real e recriava-os, reescreve-os, representando-os de acordo com o seu imaginário geográfico, poético ou existencial.

Não obstante o encantamento, quer o desembarque, quer a chegada a terra revestem-se de outras cores, de outras configurações, de alguma desilusão. As movimentações entre o mar e a ilha nem sempre são possíveis: numa carta a José Pedro da Costa Basto, datada de 20 de janeiro de 1869, Júlio Dinis explica: *O mar do Funchal quis finalmente mostrar-se com cara de mau, que ainda lhe não conhecia; salta, ronca e espuma de maneira que o vapor ainda não pôde descarregar e portanto não sai amanhã* (DINIS, 1919: 283). Este assunto voltará a ser retomado num romance de 2012, *O Fotógrafo da Madeira*, cuja narrativa é situada no século XIX: à Madeira, no dia 23 de janeiro de 1843, chega Afonso Elias Ayres Drumond, um filho da ilha, como cônsul honorário francês, a bordo do vapor Victoria. O mar, porém, impede o barco de atracar. O atraso fá-lo refletir numa situação, a seus olhos, incompreensível: *Enquanto saboreava o café quentinho, analisando o que a vista abrangia, verificou que já se justificava a construção de um cais a sério na Pontinha* (CARVALHO, 2012: 17).

A forma é (d)escrita a chegada não é tão poética. Alguns autores referem as formalidades a que os barcos e os passageiros são sujeitos, os atrasos, o desembarque para as lanchas, as escadas do cais e o alívio de estar em terra.

De acordo com estudo de Alberto Vieira,³ esta ideia de que o Funchal não era um ancoradouro seguro surge antes do século XVIII e é referenciada por alguns autores - Hans Sloane é um deles. Fala de ventos e de borrascas, sobretudo durante os meses de inverno; fala da dificuldade de aportar quando a vaga não era aproveitada da forma correta, dada a forte ressaca existente na zona.

Por estes e outros motivos, os madeirenses tiveram de lutar desde o século XV por um porto que oferecesse condições mínimas de segurança. Fizeram-no até ao século XX. Adolpho Loureiro, Inspetor Geral de Obras Públicas, descreve-o detalhadamente, assumindo, no seu discurso, que a situação referida se reporta ao passado [ou não fosse este um momento de

dar conta do trabalho feito] - veja-se quer os tempos verbais utilizados, quer o advérbio “antigamente”:

No Funchal, o desembarque fazia-se antigamente esperando uma vaga de maior altura e força, e n'essa ocasião remando rapidamente para terra, lançava-se aos homens que estavam na praia, aguardando os passageiros, um cabo comprido, que se elevava rapidamente com o auxílio de uma junta de bois, enquanto outros homens, quasi nus, tomavam nos possantes braços a embarcação e a mantinham direita, ao montar com a vaga por cima dos calhaus do littoral. § No acto do embarque a operação era outra. Varado o barco sobre os calhaus, os passageiros e tripulantes entravam n'elle, e esperando uma onda maior, muitos homens, entrando na agua, empurravam o barco por sobre umas varas assentes na praia, enquanto os marinheiros com os remos em punho procuravam vencer a vaga, remando com força para o largo, logo que o barco caía na agua e flutuava, precisando os marítimos de muita perícia para não o atravessarem ao mar. Só se conseguia obstar a que o barco se voltasse, quasi nunca se evitava que se molhassem e enxovalhassem os passageiros, mesmo quando o mar era manso. Ainda hoje se fazem assim os embarques e desembarques nas praias de calhaus, onde é mister que grande numero de homens estejam meio nus, metidos na agua, para receberem as embarcações que pretendam varar. Não se empregam geralmente as juntas de bois para a varagem das embarcações, mas tem de proceder-se sempre a uma manobra difficil e trabalhosa. § O barco, que vae de proa a terra, deve encalhar pela popa, e por ter, quando chega proximo da costa, de fazer uma conversão completa, voltando a ré para terra, offerece essa manobra o grande perigo de poder ser mettido no fundo por alguma vaga maior que o apanhe de través, ou lhe quebre em cima.

(LOUREIRO, 1894: 16-17)

São as peripécias do ato de embarcar e de desembarcar, do movimento de um porto sem cais. Repare-se, ao longo deste texto, os referentes indicadores do perigo que esta operação implicava: primeiro, era preciso *esperar* pela vaga, *montar* a vaga, *vencer* a vaga, como se a vaga fosse um animal de se domar; depois, tinha de se contar com a *muita perícia* dos marítimos para que o barco não virasse, uma *manobra*

3 VIEIRA, Alberto, *História da Cidade do Funchal, A Economia de uma Cidade Portuária*.

diffícil e trabalhosa que oferece (...) grande perigo.

Depreende-se que “dantes” estas manobras dependiam do estado do mar, do aproveitamento das ondas que vinham rebentar à praia, da força e da perícia dos homens que empurravam, que remavam, que protegiam os passageiros, não conseguindo, contudo, evitar o incômodo de os molhar e lhes enxovalhar os fatos.

A meio do texto, porém, um “ainda hoje” remete o autor para alguma atualidade na descrição e para muito perigo nos atos de embarcar e de desembarcar nas “praias de calhau”, incluindo-se nelas as do Funchal.

O mesmo autor voltará a falar deste calhau e das características do porto num outro livro mais técnico:

O porto do Funchal oferece grande capacidade e bom fundo, e é limitado do lado da terra por uma praia de calhau, por sobre a qual se expandem as ondas espumantes. Pode considerar-se abrigado o porto de todos os ventos, excepto os que sopram de SSE. a SSW, pelo S. Com estes ventos correm os navios fundeados grande perigo, não tendo onde acolher-se. Por isso, quando não teem podido prevenir-se, fazendo-se ao largo, ou acolher-se ao abrigo da ilha do lado do N., se os seus ferros não resistem ao temporal, é quasi certo que venham a costa.

(LOUREIRO, 1910: 21)

Ao longo das escritas de finais do século XIX e, mesmo do século XX, continuamos a encontrar esta ideia de aventura à chegada e à partida: nas palavras Alfredo Carlos Franco de Castro⁴, de Julião Quintinha, referenciado na Seleta de 1949, de Cabral do Nascimento⁵, ou no relato da chegada da *Excursão às Ilhas adjacentes – Memórias e impressões de viagem*, do Pe. Francisco Alves Pinheiro, um livro de 1950.

Para fundamentar a nossa teoria de que, apesar do movimento do porto do Funchal, nos diversos momentos da História da Ilha, chegar a terra não era empresa fácil, recorremo-nos de um pequeno elucidação do quotidiano madeirense, da autoria de Abel Caldeira que escreve assim, em 1964:

Os passageiros em trânsito, que vinham a terra, tinham para os conduzir, ao cais, quando viajando em 3ª classe, barcos a remos tripulados por catraeiros que paravam antes de chegar às escadas de desembarque para cobrar as importâncias correspondentes ao transporte para terra e vice-versa. Quando se tratava de passageiros de 1ª e 2ª classe eram utilizados no seu transporte as lanchas a gasolina. Os turistas dos barcos de recreio algumas vezes tinham que desembarcar, utilizando uma prancha de madeira colocada em fragatas acostadas às escadas do cais. Tornava-se assim mais fácil. Os serviços de pilotagem eram feitos em barcos a remos por marítimos contratados pelas agências aonde vinham os navios consignados. Todos os barcos que entravam no Funchal fundeavam ao largo, sob a orientação dos improvisados pilotos que mostravam competência para ocupar esse serviço.

(CALDEIRA, 1964: 117)

Um parágrafo de *Torna Viagem* dá-nos outras indicações sobre o momento de embarcar: o movimento e o som. Por um lado, a periclitância da lancha que o mar embala; por outro, as gargalhadas nervosas das estrangeiras a quem o vento roubava os chapéus:

Desceu o Artur a escada do cais e saltou para dentro da lancha que se achava já repleta de passageiros. O gasolina desapegando-se da sapata que o mar babujava, lento e lento, aos haustos activos e passivos, fendeu o movente domínio de Neptuno e acercou-se do paquete. Gargalhavam as estrangeiras querendo segurar os chapéus de palha regionais postos na cabeça, ao mesmo tempo que, com a outra mão livre, tentavam agarrar-se à corda dos balaústres da escada íngreme do grande barco.

(GOUVEIA, 1979: 97)

[Fazendo uso de alguma liberdade especulativa, ousaríamos dizer que talvez não ouvissemos estas gargalhadas se as mulheres que embarcavam fossem madeirenses, pois embarcar não era, ao tempo desta narrativa e neste contexto, motivo de alegria. Viajar implicava deixar a terra, deixar a ilha, deixar os seus. Viajar era não saber se havia regresso.]

Encontrámos este tema do (des)embarque em alguns textos publicados em finais do século XX e, mesmo, no século XXI. Escrever a memória é encon-

⁴ *A este tempo tínhamos fundeado. Pouco depois atracavam os diferentes escaleres que conduzião quer o comandante do porto, quer a visita de saúde, ou a da alfandega.* In CASTRO, s/d, p. 33.

⁵ NASCIMENTO, João Cabral, 1949, *Lugares selectos de Autores que escreveram sobre a Madeira*, Funchal, p. 159.

trar o pretexto para regressar ao passado, andar com o tempo para trás e reencontrar a juventude. Este é um exercício que as crónicas facilitam. Neste excerto publicado, pela primeira vez no *Diário de Notícias da Madeira*, de 04-6-1999, Maria Amélia Carreira inicia o texto com o verbo da saudade: *recordo*. Assim:

Recordo como dantes sair da Ilha era difícil e raras eram as pessoas que o faziam. (...) Um feito que tinha honras de notícia nas colunas mundanas do diário: “Embarcou ontem, no Lima, com destino a Lisboa onde vai gozar umas merecidas férias, o Sr. Fulano, funcionário superior da casa Tal, etc., etc.”

(AAVV, 2007: 201-202)

Um cruzeiro de Sonho – que é o título desta crónica – regista a dificuldade de viajar, a dificuldade de atracar. Por esta altura – o nome dos navios aponta para o princípio dos anos 60 – os barcos de grande porte ainda ficavam ao largo e o embarque [porque é do início da viagem que se fala] nem sempre era simples, a atentar para a linguagem da autora: o *susto*, o *esperar pela onda*, a *íngreme e balanceante escada*. A esta escada, Francisco Fernandes chama, ainda *lodosa*, sentindo o leitor a insegurança deste momento, acrescentado ao transbordo do navio em *lanchas ronceiras* – que, no texto concreto, dá acesso a um vapor do Cabo⁶.

Efetivamente,

Só a partir dos anos sessenta, os grandes navios de passageiros começaram a atracar no Porto do Funchal, entre eles o maior do mundo, o “France”, actual Norway. Anteriormente, os navios referidos como “grandes”, de carga ou de passageiros, além dos que aportavam no Funchal em curta visita, permaneciam fundeados ao largo(...) A lancha dos Pilotos indicava o local do fundeadoiro e mal a âncora chegava ao fundo, aproximavam-se várias embarcações que prestavam os mais diversos serviços, desde os fornecimentos de água, carvão, frescos (legumes), até aos barcos-bagageiros ou de correio, o batelão de recolha de lixo e as lanchas de transporte de passageiros, além da “lancha da visita”, com os agentes sanitários e autoridades fiscalizadoras, que eram os primeiros a

embarcar a bordo através das escadas que, entretanto, surgiam junto do casco do navio. (...).

(CAIRES, 2008: 35)

O porto, com toda a sua mística, faz parte do imaginário literário da cidade do Funchal. Na memória, e apesar do progresso e do aeroporto que lhe retirou protagonismo, ele continua a ser, para o ilhéu, a possibilidade de sonho, porque abre as portas do mar [*Ah, sobre o mar quanto sonhamos! / É tudo irreal, etéreo*, (NASCIMENTO, 1979: 110)].

Nesta construção literária do porto – que às vezes é baía, outras cais, muitas vezes “Pontinha”, é recorrente a ideia do movimento. O Funchal é um lugar de barcos. O apito dos vapores faz parte dos quotidianos das gentes.

Os passageiros – de passagem ou não – animam e alegam a cidade, sobretudo desde o século XVIII em que o volume de passageiros atinge uma dimensão considerável. Junto dos autores portugueses, esse movimento é expresso em vários testemunhos literários: em 1870, Júlio Dinis escrevia: *Este ano a afluência de doentes à Madeira é considerável. Estão todas as casas alugadas e as hospedarias bem fornecidas (...). Este ano a Madeira é uma Babel*. (DINIS, 1919: 365). Uns anos mais tarde, o Visconde de Ervedal da Beira refere-se à entrada do paquete no porto do Funchal, *abrindo caminho por entre inumeráveis navios ali ancorados* (BEIRA, 1894: 18).

Abel Caldeira diz-nos que *Nos primeiros lustros do século em que vivemos era o porto do Funchal frequentado por numerosas embarcações de diversas categorias e nacionalidades. A média de entradas de barcos mercantes era de 130 a 140 em cada mês. O porto de abrigo era a bacia do velho Molhe, entre a terra e o Ilheu da Pontinha. Destinava-se o mesmo às pequenas embarcações do serviço do porto e navegação costeira. Os navios de escola ou que vinham abastecer-se de mantimentos fundeavam ao largo. Nessa época o Funchal era visitado por muitos navios de guerra e veleiros que permaneciam no porto alguns dias.*

(CALDEIRA, 1964: 117-118)

Ao longo do século XX, o movimento do porto do Funchal sofre algumas oscilações. A ação do romance, *Madeira, Mar de Nuvens*, situada entre 1938

⁶ *Depois desembarcam em lanchas ronceiras e sobem a medo a escada lodosa do cais (...)*, in «Março», FOURNIER, António, org., 2008, *Doze Meses no Funchal*, Funchal 500 Anos, p. 31.

e 1939, mostra a diferença da sua atividade antes da guerra e durante o conflito. Veja-se que, em dezembro de 1938, *Raros eram os dias que não se encontrassem seis, sete e algumas vezes catorze, quinze vapores fundeados na baía do Funchal. Grandes transatlânticos só ao serviço do turismo e vapores de carga e passageiros para diversas partes do mundo* (MARTINS, 1972: 205). A segunda Guerra veio alterar esta imagem: *Vapores que eram esperados, deixavam de passar pela Madeira, seguindo para os países da sua nacionalidade* (MARTINS, 1972: 208).

Com o progresso, porém, o mundo começa a chegar por ar, tirando ao porto do Funchal [como aos portos do mundo inteiro] alguma visibilidade. Maria Lamas, porém, não deixa de referir na sua obra a importância do porto, não sabendo ainda que o avião [e ela refere-se, naturalmente ao hidroavião que, em 1956, voava para a Madeira] havia de alterar a paisagem humana deste lugar:

E continuaram sempre a chegar ou a passar, cada vez em maior número, nos cargueiros, nos transatlânticos, nos iates, nos aviões. Já não partem apenas de Lisboa, como as naus das descobertas: vêm de todo o mundo. Na baía do Funchal fundeiam barcos das mais diversas tonelagens e categorias: desde palácios flutuantes a navios de emigração, os das carreiras insulares, de África, do Brasil, da Venezuela ou do Curaçau e o dos cruzeiros de turismo.

(LAMAS, 1956: 26)

Os barcos de que fala Maria Lamas *fundeiam na baía*. O porto já não é o mesmo, já não oferece o perigo de outras eras. Sabemos que, por meados do século XX, o cais de acostagem do porto tinha outras condições; que, em 1939, tinha sido aumentado em 317 metros; que o Cais Regional já havia sido contruído em 1955.

Na sua leitura do comércio do centro do Funchal, Vitor Gomes⁷ aponta as razões para a quebra do tráfego marítimo: a crise económica dos anos 30, os conflitos mundiais, sobretudo a Segunda Guerra e a regularização dos transportes aéreos.

Diz Alberto Vieira: *A chegada ou partida de embarcações despertava muitos interesses e gerava a natural ansiedade entre os distintos intervenientes*

na atividade portuária (VIEIRA, 2011: 752).

Partindo desta afirmação, percorremos os textos à procura da forma como este interesse quase ansioso ficou plasmado na literatura portuguesa. Júlio Diniz fala em alvoroço do coração⁸, quando os vapores chegam à ilha. No caso particular de um homem angustiado pela doença, um homem só, numa cidade onde nada acontece, numa cidade *monótona*, é *geralmente um dia de febre o da chegada dos vapores* (DINIS, 1919: 283). Por eles, chegam cartas, notícias de casa, jornais com notícias do mundo.

Em *O Último Cais*, romance entre memória e ficção, é apresentada uma descrição deste *sentimento* que invadia o povo, quando um barco se avistava no mar:

Dia de navio era dia de festa. E ir ao porto, mesmo sem pretexto de partida ou chegada, significava muito mais do que um gesto mundano, era um acto social. Implicava encontro e convívio, nostalgia do desconhecido e desejo de viajar (...) reconfortante certeza de que o resto da Terra, afinal, não esquecera a Madeira.

(MARQUES, 1993: 21)

O porto é o lugar onde se quebra a insularidade, o isolamento de se ser ilha, muitas vezes esquecida pela metrópole, longe dos centros de decisão. O porto é o local onde mora a esperança de melhorar a vida, porque a cidade anima-se, o comércio faz-se. Daí a festa da chegada, no “dia de São Vapor” – dia de santo padroeiro do pão na mesa e do sorriso da família: Ferreira de Castro há de escrever que, nestes dias, *Toda a baía era uma risada* (CASTRO, 1977:35), imagem da alegria de que a cidade se revestia por estes dias de barco.

É o palco da memória e do desejo [quase infantil] de Manuel - personagem bentiana - que quer descobrir o que está para além do horizonte e saber o que esconde a linha azul que a vista alcança é, efetivamente e do nosso ponto de vista, o sonho dos insulares.

Os passeios ao cais faziam-no reviver por associação de imagens no espaço e no tempo os seus dez anos quando, do alto da figueira lá da sua aldeia do Norte, pesquisava o horizonte e, deslumbrado, surpreendia os grandes navios que demandavam a ilha.

⁷ GOMES, Vitor, 1995, *O Comércio no Centro do Funchal*, CEHA, Funchal.

⁸ *Funchal, 10 de Abril de 1869 (...) Recebi com inexprimível prazer a sua carta. Na monótona vida que passo nesta ilha, é a chegada dos vapores de Portugal o acontecimento que mais me alvoroça o coração*, in DINIS, 1919, p. 280.

(...) Mas, se dez anos transcorridos, o que o impressionava eram os barcos que velejavam ao longe e lhe davam motivo a que a sua imaginação jornadeasse através de um mundo de utopias, havia pouco descobrira a vida, sentia que ela resumava beleza, e que a vida viajava nos grandes paquetes de luxo, alegrava os extensos conveses e ao seu corpo de rapaz insuflava uma alma nova.

(GOUVEIA, 1975: 153)

Quando chegava um barco, o mundo chegava à ilha, vestido de *roupas felizes*, como canta o Max em *Pomba Branca*. A cidade enchia-se de possibilidades, sobretudo na forma de *Inglese* – nome dado a todo e qualquer estrangeiro que não falava português, porque (...) *vapores mesmo a sério, eram os da Union Castle, na carreira entre Southampton e Cape Town. Tão regulares como o relógio da Sé. E tão importantes que em dias de barco não havia horários nem folgas no comércio da cidade. Quando os Vapores do Cabo trocaram a escala da Madeira por Canárias no retorno de África, choveram protestos, exposições, diligências diplomáticas, o Deputado da Nação, Dr. Araújo compôs um inflamado discurso e todos nos sentimos atraídos* (JARDIM, 2008: 44).

A vida do porto do Funchal mexia com a vida da cidade. Completamente. Ou não fosse esta uma cidade portuária. Os autores registam essas movimentações, esse cenário, como lhe chama Brandão :

um cenário deslumbrante com pretensões a vida sem realidade e desprezo absoluto por tudo que lhe não cheira a inglês. Letreiros em inglês, tabuletas em inglês e tudo preparado e maquinado para inglês ver e abrir a bolsa. Eles saem dos paquetes - e logo o Funchal se arma como um teatro - (...) ouço o apito do vapor, e já sei o que se vai passar: muda a armação como um cenário de mágica. Surgem homens de grandes chapéus de palha para vender bordados, colares falsos de coral, cestos de frutas; iluminam de repente as lojas(...). Mas as máquinas de bordo dão o sinal e uma hora depois esta vida fictícia desapareceu e tudo reentra no isolamento e no silêncio. Apagam-se as luzes, correm-se os tapais e os vendedores mergulham na pacatez da vida quotidiana.

(BRANDÃO, 1926: 272-273)

Em 1956, Maria Lamas também escreve sobre este movimento diferente que a cidade regista quando há barcos no porto, diz que não há horas para a abertura ou o encerramento das lojas que se situam nas ruas mais ribeirinhas.

Nestas chegadas escritas, há o colorido dos carros de bois que, ainda nos anos setenta do século XX fazem concorrência aos táxis que se enfileiram para transportar os turistas, há o sorriso das floristas que ofuscam as cores dos cestos de vimes que mostram a ilha em flores diversas, há os gestos dos bomboteiros que querem convencer os turistas, há risadas à *l'anglaise* que se misturam com os gritos das gaviotas.

E mesmo mais tarde, quando o progresso e a economia da cidade deixou de depender tanto dos vapores que vinham de outras partes, o cais, a Pontinha, o porto continuaram lugares de *peregrinação: Contemplada do porto ou da ponte-cais – o «pica-deiro» da população e dos turistas – a panorâmica do Funchal é sempre maravilhosa e plena de fascínio* (CALLIXTO, 1976: 19).

A segunda metade do século XX verá esbater [grande] parte da atividade portuária. A literatura revela-o, quer na clareza das palavras, quer no silêncio dos não-ditos. O aeroporto é, agora, a nova fronteira:

Quem pretende ir à Madeira, tem que ir forçosamente de avião, o que, como é sabido, não agrada a pessoas que ainda receiam os transportes aéreos. E, além disso, há também, quem deseje aliar ao prazer que proporciona uma visita à Madeira, o prazer que sempre oferece uma boa viagem por mar. Daqui que se conclui que as ligações marítimas entre Lisboa e o Funchal, sendo benéficas ao turismo madeirense, devem quanto antes ser restabelecidas. Além do mais, não faz sentido que a Madeira seja visitada somente por navios estrangeiros, vindos de portos estrangeiros.

(CALLIXTO, 1976: 12).

E depois? Com que linhas se cosem as palavras que continuam a dizer da magia de um lugar que continua a atrair visitantes e madeirenses⁹, mesmo

⁹ O Molhe da Pontinha, fronteiro à Avenida do Mar, «chamou» por nós. Lá fomos – Rua da Pontinha fora – cuja abertura data de 1895 – à beira das águas do porto, apreciando todos o pitoresco da praia popular em que se transforma esta faixa ribeirinha, uma praia de calhau de todos os tamanhos e feitios(...) Foi este molhe construído

depois do aeroporto e da modernidade e das diversas obras por que foi passando o porto do Funchal? Como nota – e apenas isso – pareceu-nos significativa a quantidade de entradas que o *Elucidário Madeirense*¹⁰ apresenta à chamada *Porto do Funchal*: porto do Funchal; cais, Funchal (Praia do), Junta Autónoma das Obras do Porto, Madeira (aspectos hidrográficos), Marés, Movimento do Porto, Naufrágios, Navegação aérea e Pontinha.

Na literatura contemporânea e, de uma forma particular, naquela que se faz na Madeira, o porto, o cais ou a Pontinha assumem um outro significado.

Que importa

que o cais seja

um santuário gasto

de noite e ouro?

(VIVEIROS, 1982: 47)

Encontrámos este sentimento de lugar especial em outros autores, sobretudo ligados à Ilha: Irene Lucília Andrade, João Carlos Abreu, Fátima Pitta Dionísio, João David Pinto Correia, entre outros.

O porto é o guardião das emoções, simbolizadas nos lenços de adeus, nesta quadra de João Perpétuo¹¹:

De todo o lado ondeavam

Lenços, bandeiras de dor.

E os corações protestavam

Esse atentado ao amor.

Já minúscula se fazia

A muralha da Pontinha,

E entre tantas já não via,

A minha orfã cozinha.

(MARINO, 1959:597)

A muralha da Pontinha é a fronteira entre a ilha e o mundo, entre a casa e o desconhecido. Isto, como diz Irene Lucília Andrade, no tempo dos *barcos vagarosos / com alguns dramas dentro* (ANDRADE, 2002: 83).

O porto é um lugar onde *todo o tempo é feito de demoras* (DIONÍSIO, 2010:82), porque de esperas e de sonhos velhos que a saudade recorda: *Cais deserto onde embarquei outrora, / (...)/Sonho agora/ (...)* ou ainda, *Ao mar chegam navios / (...)/ Tecidos de mil fios / E de lágrimas de saudade* (CARLOS, 1990: 57).

Ao Cais e à Pontinha associam-se dois verbos de decisão: ficar e partir. *Duas linhas de força* que marcam os lugares de grandes emoções, segundo Pinto Correia, a páginas 14 da Margem 2, n.º 25 dedicada ao *Viver (n)o Funchal* e coordenada por Thierry Proença dos Santos. Nesta publicação evocativa dos 500 anos desta *Cidade com desejo de partir, anseios de imprevisto mais fortes do que o mar*¹², o porto aparece como referente real ou onírico, metáfora de mundo, de distância, de liberdade.

O porto, o cais, a Pontinha e tudo o que os envolve é, portanto, apropriado pela literatura que fixa a sua importância em vários domínios: económico, social e poético. *O encanto da cidade estava na vizinhança com o mar*, escreverá Nelson Veríssimo¹³. É isso. Ponto final.

AS OBRAS DO PORTO – alguns testemunhos

A Ilha – qualquer ilha – tem o mar aos pés. A baía do Funchal – no caso particular da Madeira – apresenta-se, deste modo, como a sua sala de visitas, o lugar onde se recebe o mundo e onde se serve a primeira impressão do que virá a seguir.

Uma crónica de Maria Amélia Carreira, «Um Cruzeiro de sonho», publicada pela primeira vez no Diário de Notícias de 04-06-1999 e à qual já fizemos alusão, narra o transbordo necessário quer para chegar, quer para partir. Fá-lo com a voz da memória,

nos fins do século passado, quando se ligou ao litoral o pequeno e rochosos ilheu em que assenta a seiscentista fortaleza do Ilheu... in CALLIXTO, 1976, p. 21.

10 SILVA, Pe. Fernando Augusto da, 1978, *Elucidário Madeirense* (4ª edição), SREC.

11 João Perpétuo nasceu no Funchal no primeiro quartel do século XX. Emigrou para o Curaçau, em 1944, no vapor “Cuba”. Descreve a sua viagem num opúsculo em verso intitulado, “Memórias de um emigrante”, citado por MARINO, 1959, p. 597.

12 CASTRO, Maria Emília Osório de, «Funchal – 12 notações sobre uma cidade revisitada», 2008, *Margem 2*, n.º 25, CMF, p. 63.

13 VERÍSSIMO, Nelson, 2005, «O Santo e a Vizinha», *Girão*, n.º 1, Câmara Municipal de Câmara de Lobos, p. 30.

num discurso (quase) direto, de conversa com o leitor – *nem queiram saber* – fazendo uso do Pretérito Imperfeito do Indicativo, a acentuar a proximidade e a atualidade desse passado na lembrança:

Os navios de longo curso (Vera Cruz, Santa Maria, Infante D. Henrique, Pátria, etc.) quase nunca atracavam – a Pontinha era mais pequena -. E então tomava-se uma lancha no cais da cidade até ao barco. Se o mar estivesse mais agitado, nem queiram saber o susto que era “esperar pela onda” e ser agarrada por dois possantes marinheiros que nos deixavam no patamar inferior de uma íngreme e balanceante escada que conduzia ao cimo do navio.

(AAVV, 2007: 201-202)

A cidade talvez já não viva tanto da chegada dos navios. O aeroporto é o lugar de chegada dos novos tempos. Terá, contudo, desaparecido a importância do porto do Funchal? Se sim por que motivo se continua a investir em obras para lhe melhorar as condições? E de que forma a literatura em língua portuguesa apresenta essa mudança que o tempo foi exigindo?

Mais do que o desejo de um lugar seguro para aportar, as obras no porto do Funchal são apresentadas como uma necessidade. Por vezes, as descrições do desembarque que as nossas fontes nos oferecem são relatos de verdadeiras aventuras, com riscos grandes para a salvaguarda de pessoas e de bens. Daí a necessidade de realizar obras, no sentido de construir um molhe que protegesse e um cais onde fosse viável a acostagem de navios de algum porte. Durante muito tempo, esta foi uma aspiração dos madeirenses e uma reivindicação junto dos poderes de decisão.

Sem poder desembarcar, Afonso Elias Ayres Drumond, *O Fotógrafo da Madeira*, explica a necessidade de *construção de um cais a sério na Pontinha*.

E repetiu mentalmente a expressão “a sério” porque sabia, de acordo com o que fora publicado uns anos antes num jornal francês, que um engenheiro incompetente havia projetado para ali um cais que a força da natureza facilmente deitara abaixo, afogando nessa derrocada rios de dinheiro. Este facto indignava-o. Podia o reino português dar-se ao luxo de deitar ao mar o seu erário? Seria este um mau prenúncio da caracte-

ristica principal das obras de interesse público a realizar no futuro, em que o dinheiro enchia os bolsos de irresponsáveis imunes a qualquer punição? A realidade é que o Funchal era um porto muito concorrido pela sua posição geográfica no mapa mundial e era necessário facilitar o embarque e o desembarque de passageiros e mercadorias, era preciso acompanhar o progresso e o futuro. Por isso, na sua opinião, a obra perfeita naquela baía seria um cais que ligasse a costa ao pequeno ilhéu de São José, e este ao grande ilhéu de Nossa Senhora da Conceição, resultando daí um grande porto de abrigo.

(CARVALHO, 2012: 17-18)

Este texto levanta questões que ultrapassam o desejo e a necessidade de um porto “a sério” que acompanhasse o futuro – a indignação da personagem [e do povo], o despesismo, a falta de cuidado na gestão dos dinheiros públicos, a incompetência, a desonestidade.

Apesar do movimento deste porto - *muito concorrido pela sua posição geográfica no mapa mundial* -, a verdade é que, no amanhecer do século XX, ainda não reúne as condições mínimas para dele se fazer a porta segura da ilha. Adolpho Loureiro reconhece que *Infelizmente, este porto, tão visitado de ha longos annos pela grande navegação, não foi ainda objecto de um estudo regular hydrographico* (LOUREIRO, 1910: 42).

Mais à frente, numa referência muito concreta às obras do porto, o autor refere-se a uma deliberação da Câmara Municipal – em sessão de 22 de abril de 1843 – para a construção de *um caes de pedra, para commodidade dos passageiros que visitavam a ilha, principalmente de inverno* (LOUREIRO, 1910: 42), em frente da entrada da cidade. E avança dados: orçamentos, nomes dos elementos das sucessivas comissões, quantias, outras obras que se pensavam complementares *ao caes contiguo á alfandega e o da entrada principal da cidade, (...): começando-se pelo caes da Pontinha e continuando successivamente em direcção á Ribeira de S. João e á alfandega* (LOUREIRO, 1910: 44-45).

Apesar destas ideias e intenções, a verdade é que, em 1913, um lamento de Manuel Teixeira Gomes nos faz entender que está tudo igual: *N’esta ilha abençoada não há porto, não há estradas...* (GOMES,

1913: 230). Nesse mesmo ano, é então criada a Junta Autónoma da Obra do Porto do Funchal.

As obras não correm, porém, ao ritmo desejável. Quando Oldemiro César visita a ilha, em 1934, toma a seguinte nota de viagem: *arrastam-se as obras do porto com uma morosidade que a falta de recursos explica* (CÉSAR, 1944: 149). Este é um dos vários registos que focam os problemas que observa na sua segunda visita à ilha – o abandono das propriedades do Estado, nomeadamente as quintas, a ruína de muitas habitações, a concorrência da China e das Filipinas relativamente ao bordado, o logro dos sírios, a crise bancária, a existência de 200 desempregados, o mau estado e a falta de estradas. Em suma, *nada de novo ... de progressivo ou de interessante em matéria de urbanização da cidade* (CÉSAR, 1944: 149).

Passados alguns anos, Sousa e Faro escreve *Portugal no Atlântico* e, no primeiro volume desta obra, enaltece a beleza da ilha que, do mar, encanta os viajantes: *féerico, exuberante, maravilhoso, único*; refere-se às potencialidades de um lugar assim, do ponto de vista do turismo: *esse conjunto atrai a atenção dos turistas, fazendo-os desembarcar à cata de impressões e de distrações, sendo dêstes adventícios que resulta uma muito importante fonte de receita* (FARO, 1938: 131-132), mas insiste em alguns problemas que continuam por resolver, apesar de reconhecer algum trabalho da Junta Autónoma, relativamente a obras e aplicação de verbas destinadas para esse efeito. Veja-se:

Na parte que respeita à ilha da Madeira, considerando o seu porto principal, formado na enseada do Funchal, tem-se verificado ser desabrigado dos ventos que sopram frequentemente durante a quadra invemosa dos quadrantes do Sul, principalmente do sudoeste; também, pelas condições desvantajosas dos seus grandes fundos, difícil seria construir-se uma grande muralha que, investindo pelo mar dentro numa obra hidráulica colossal, possa vir a garantir espaço bastante para abrigar os grandes navios ou mesmo oferecer-lhes fundeadouro temporário com a necessária segurança, quando soprem rijamente os referidos ventos. § Não obstante, torna-se digno de ser notado modernamente, um certo movimento de interêsse pelas obras do porto, indicando já um franco progresso, porque felizmente a Junta Autónoma que as dirige, possuindo importantes receitas próprias

acumuladas durante anos sucessivos, está em condições de poder levar por diante o seu plano para a construção de um quebramar ou muralha; continuação essa que está em curso, com a execução de trabalhos de prolongamento do já existente muro-cais da Pontinha.

(FARO, 1938: 150-151)

No final dos anos trinta do século XX, uma excursão às ilhas adjacentes é tema de um livro que virá a ser publicado em 1950. O padre-jornalista-escriptor, Francisco Alves Pinheiro, descreve a chegada à baía: *Estamos em frente da baía do Funchal. O vapor suspendeu a marcha; já as grossas correntes de ferro das amarras fazem descer a âncora para prender o navio. Tudo se movimenta com ansiedade* (PINHEIRO, 1950:25). Uma vez mais, encontramos no seu relato, marcas claríssimas da importância da chegada do vapor e a referência ao cais, como um lugar de esperas que acolhe muita gente - *No cais, fervilha grande multidão* - (PINHEIRO, 1950: 25). Havemos de encontrar outra expressão semelhante em *Lágrimas correndo mundo: O cais gorgulhava de gente* (GOUVEIA, 1959: 157).

No ano da publicação deste livro, a história de uma outra viagem realizada em novembro de 1950 já fala da Pontinha¹⁴ e de outras obras que apoiam os viajantes: *De corrida com o paredão da beira-mar, apercebem-se edifícios pretensiosos, avenidas extensas, jardins que polvilham a paisagem em manchas de frescura, e uma ponte-cais pelo mar dentro, a estender a mão amiga aos que ali aproam* (VALENTE, 1953: 17). A zona ribeirinha do Funchal começa, pois, a ser sentida como uma sala de visitas. Note-se que esta zona havia sido descurada, a avaliar por esta observação:

O frontispício da cidade era emoldurado com uma praia inestética, onde se cultivavam abóboras, pimpinelas e hortaliças, parecendo um lugar rústico e nunca arredores do cais da cidade, onde diariamente desembarcavam os nossos visitantes.

O cais insuficiente para o movimento do porto foi mais tarde ampliado (n.r. O cais da Entrada da cidade foi aumentado com 80 metros e inaugurada a obra, com grande satisfação para os

¹⁴ *Paramos junto ao molhe da Pontinha, onde desembarcaremos logo que venha a visita da saúde e se cumpram as demais formalidades.* In VALENTE, 1953, p. 15.

funchalenses, em 28 de Maio de 1933, aniversário da Revolução Nacional.)

(CALDEIRA, 1964: 7)

Horácio Bento de Gouveia acrescenta alguns pormenores na descrição deste cais: as escadas e o varão de ferro: *A custo espreitou par ao patamar inferior da escada. (...) Frenética, esperou o primeiro gasolina de bordo do paquete(...) Debruçou-se do varão de ferro que resguarda a beira do cais* (GOUVEIA, 1959: 157).

Das obras que analisámos, será o Conde do Funchal a dar-nos a notícia da inauguração oficial da obra, numa *Reportagem* de 244 páginas. Em tom jornalístico, faz a cronologia dos trabalhos, a lista das autoridades presentes e as novas características do porto:

No dia seguinte, pela manhã, efectuou-se a inauguração oficial da obra do porto do Funchal e da instalação para o fornecimento de combustível líquido à navegação. § Data de 22 de Março de 1756 a primeira ordem para estudo das obras e da exploração do porto do Funchal, emanada de D. José I, que em carta régia dessa data assim o determinou ao Governador e Capitão-general da Ilha da Madeira, Manuel de Saldanha de Albuquerque, nomeando, para assistir, riscar e delinear as obras, o engenheiro Francisco Tossi Colombina. As primeiras obras realizadas consistiram na ligação do ilhéu da Pontinha à terra e foram executadas entre os anos 1757 e 1762, há duzentos anos, portanto. § A cerimónia de entrega efectuou-se numa tribuna propositamente erguida no próprio cais, e logo após a chegada do Chefe de Estado, o Director Geral da Hidráulica, engenheiro Palma Carlos, leu a acta inaugural das obras do porto que resumidamente consistiram em aumentar a área abrigada de 13 hectares para 36 e de prolongar o cais acostável de 390 para 1000m.

(CONDE DO FUNCHAL, 1962: 199-200)

Por ele se sabe também que, no ato de inauguração, usaram da palavra, o Presidente dos Portos da Madeira, o deputado Dr. Agostinho Cardoso e o Engenheiro Arantes e Oliveira, então Ministro das Obras Públicas. Do seu discurso, o Conde do Funchal destacou o seguinte excerto:

(...) fica o porto do Funchal a dipor de quase um quilómetro de cais acostável, na sua maior

extensão, com profundidades que permitem a atracação de grandes navios. O importante aumento da superfície dos terraplenos e da área abrigada darão a este porto condições de funcionamento satisfatório no futuro imediato(...) Esta obra de ampliação do porto do Funchal ficará registada no número das mais gratas que têm sido confiadas ao Ministério das Obras Públicas.

(CONDE DO FUNCHAL, 1962: 203)

A República tinha, finalmente, entendido a necessidade desta obra, a avaliar pelas palavras do Presidente da República, no encerramento da sessão: *Esta ilha viveu muitos anos do turismo. E as comodidades do turismo moderno não dispensam um cais acostável nos portos, com abastecimentos rápidos de combustíveis* (CONDE DO FUNCHAL, 1962: 203).

Entre crónicas, estórias e reflexões, Horácio Bento de Gouveia, regista um momento considerado muito importante na vida da ilha:

Amanhã se concretizará o acabamento do cais, o qual durante longos anos foi um desvairado sonho do madeirense. Quem haveria que não desejasse ter a sensação de demorar nele os olhos, embevecido!

(GOUVEIA, 1966: 154-155)

Apesar das críticas. Apesar dos “pesares”, o mal-dizer do ilheu: *No entanto, em despeito do prazer alucinante que foi deslumbrando os olhos e os habituando a uma certeza não enganosa da vista, a muralha começou a empanar a vista. § - É pena... não se vê o horizonte! § Sabem os senhores a história pitoresca, simultânea da vida de relação das primeiras tribos: o velho, o rapaz e o burro.* (GOUVEIA, 1966: 154-155).

Porém, numa publicação do ano seguinte, encontramos uma referência que nos indica que o trabalho feito ainda não era o suficiente, que o cais acostável é curto, que não permite a atracação de mais de quatro navios, que está mal apetrechado. Agora, são navios de cruzeiro que chegam à cidade, porque as viagens, as outras, começam a ser feitas de avião que é o transporte do futuro e, já hoje, preferido para curtas férias (AAVV, 1967: 31).

Trata-se de um excerto de *O destino Turístico da Madeira* e tem como nota “Ouvindo o Sr. Joaquim Ferraz Simões, um dos mais categorizados elementos

ligados ao Turismo Madeirense". Ora, o autor compara o trabalho feito nesta área na Madeira, com aquele que as Canárias estavam a desenvolver:

(...) encontramos as Canárias a trabalhar já no aumento dos seus cais acostáveis e em breve construirão outros novos que possam corresponder à afluência de tais navios. O preço do combustível líquido a fornecer à navegação já não concorre com as Canárias que, além do mais, possui zonas francas. Este seria um dos grandes problemas que, suponho, em muito contribuiria para um maior afluxo de navios se fosse encarado de frente. Antigamente os navios tinham como combustível o carvão de pedra e se não tivessem sido instalados os depósitos de «fuel» etc., não teríamos o movimento de navios que, apesar de tudo, ainda nos demandam o porto.

(AAVV, 1967: 31)

Só em 2004, porém, o Plano Diretor do porto do Funchal viria a ser aprovado. No século XXI, a cidade reaprende a virar-se para o mar.

A sátira, o humor e as obras ou *ridendo castigat mores*

Ao longo do tempo, as obras do porto –ou a falta delas – foram motivo de conversas, de debates, de artigos de jornal. E, porque encontrámos este tema num livro de poemas de João França, com títulos muito óbvios para a matéria que procurávamos: *obras do porto* (como título de dois textos) e *obras públicas*, fomos à procura de mais, de outros textos que, com humor, se referissem a este tema.

O primeiro, datado de 1933¹⁵, ano da conclusão do molhe da cidade, começa com um verbo "dizem que" que transporta o leitor para o plano do boato, do *será verdade que?*, do *não acredito*.

*Dizem que já se acabou
aquela "graxa" rendosa
que criou barriga airosa
em muito "home" que ficou*

*depois que a Holanda deixou
as obras do nosso cais.*

A graxa, metáfora clara a eventuais fraudes ou desvios de verbas públicas vem a transformar-se em "torresmo":

*Pois a "graxa" derretida
não foi de todo perdida
porque o "torresmo" ficou,
em obras boas e más*

Às obras do porto chama "o morto", talvez numa alusão à sua morosidade, ou aos problemas que provocou:

*E já que a luz é fogueira,
levai-a até mais além
para alumiar o "morto"
que se chama "obras do porto"
e morreu antes ...da mãe.*

No ano seguinte, 1934, um outro texto com o mesmo nome¹⁶, vem publicado na mesma publicação – o *Re-nhau-nhau*. Nele se retoma a ideia do "dizem que", transformado em "*Hoje tem-se como certo* ou *até parece mentira!*". O poeta refere-se ao "finalmente" das obras: a abertura do caminho, a execução do projeto, a maqueta, as críticas. Apresentamos na íntegra este texto, publicado no *Re-nhau-nhau* em janeiro de 1934 e inserido na antologia já citada:

*Hoje tem-se como certo
até parece mentira! –
O caminho já aberto
p'ra passar, "num vira—vira",
as obras do nosso porto.
Oxalá que o plano feito
seja um plano bem direito,
embora em terreno torto.*

15 FRANÇA, 2008, p. 135.

16 FRANÇA, 2008, p. 173.

*Torto, direito ou quebrado,
o que se quer é arranjado
esse malfadado porto...*

*Pois o povo já despreza,
aquela sua incerteza,
onde andava quase morto.*

*A Imprensa começou
a dar fé ao burgo inteiro.*

*Haja forças e dinheiro,
que a fé nunca nos faltou.*

*Haja obras que andam braços
enferrujados, sem pelos,
que há muito que nem ganham
pra olear os cotovelos.*

*Os pedreiros, de contentes,
andam a mostrar os dentes
em jubilosas caretas....
E já pedem a Vulcano
que lhes mande em todo o ano
a chuva das picaretas...*

*Disse-me agora um amigo
que, p'lo "croquiz" publicado,
achou o porto de abrigo
um porto desabrigado.*

Atrás destes dois textos, curiosos pela forma como o Gato e o Zé Povinho Madeirense leram estas obras,¹⁷ folheámos essa publicação humorística à busca de reações, das palavras e das caricaturas d' esta *coisa de se obrar* (FRANÇA, 2008: 178), como se referiu João França em *Obras públicas*.

Limitamo-nos, assim, a um "coup d'oeil" sobre a forma como este jornal tratou o assunto "Obras no porto", não cabendo no âmbito deste trabalho comparar a sátira com a notícia, nem analisar os

textos apresentados à luz de qualquer verdade. Apresentamos, assim, uma série de notas que fomos recolhendo da observação desta publicação dirigida por Gonsalves Preto e João Miguel:

31 DE DEZEMBRO DE 1929 – na capa do número 2, o ano velho entrega ao ano novo o projeto das obras do Porto do Funchal. Entre os dois, a passagem de um problema complicado, sem fim à vista:

Ano velho:

*Com votos de boa entrada/neste mundo assaz
bicudo/ofereço-te a trapalhada/ contida neste
canudo*

Ano novo:

*leva p'ra longe esse rôlo/em que ninguém quer
pegar/porque eu não serei tão tôlo/que nele me
vá enrolar...*

10 DE JANEIRO DE 1930 – com ilustração a acompanhar, critica-se o cais, sob o título *Cronica (do turismo ou o turismo ou o turismo crónico)*. Uma vez mais em verso, o desembarque do Bife – caricatura do turista é apresentado assim:

*Mal o recreio ancorou /cá no porto do Funchal/
logo o Bife reparou /Que havia um cais colos-
sal.... / - onde de salto saltou. //E de ventas no
calhau/ Como uma fragata em terra/...*

1 DE MARÇO DE 1930 – O Dr. Pestana Reis assina uma rubrica – *A Profilaxia do beijo*, onde a palavra "burla" parece associada à palavra "pôrto": *Tudo o que não fôr legal/é para mim um abôrto: /O beijo é tão imoral/ como era a burla do Pôrto*.

7 DE JULHO DE 1931 – o jornal noticia obras efetivas do porto do Funchal:

*toda a gente vendo nisso um maná, rejubilou
com as obras do porto cuja vinda está anuncia-
da há cêrca de século e meio e só agora está na
sua "delivrance" laboriosissima. (...) ainda bem,
sr. Engenheiro, temos obras. E sua Exa^a satisfei-
ta de ver-nos a andar murmurou: ainda bem, é
preciso obrar.*

17 Personagens centrais do jornal, *O Re-nhau-nhau*.

14 DE JULHO DE 1931 – “Roberto” mostra, em verso, a polissemia da palavra *Obra* – nome ou forma verbal – relativamente ao trabalho no cais, às escolhas realizadas e ao resultado final que se presume vir a obter.

Vedes amigo leitor,
Além na ponta do cais,
Um guindaste de valor
E varios engenhos mais,
Obrando com muito ardor?

É que agora finalmente,
A Junta do nosso pôrto,
Um pouquinho irreverente,
Alegue este critério tôrto:
Vai obrando para a gente...
(...)
Vendo que obravam no pôrto,
Então, pensativo absôrto
e de espanto meio môrto,
Ante este critério tôrto,
Ante este tremendo abôrto,

Eu fui-me ao cais em questão,
E, apreciando a manobra,
Tive logo esta impressão.
É que ali apenas se obra
...Para todo o cidadão!

4 DE NOVEMBRO DE 1931 – Uma das maiores polémicas à volta do porto teve como protagonista a Fumasil Company Limited, envolvendo grandes discussões públicas, campanhas e reclamações (...) Os responsáveis (...) questionavam e contestavam a legitimidade do contrato nos seus aspectos técnicos e legais (SOUSA, 2004: 274). É a anulação desse contrato o motivo do júbilo transcrito neste texto:

O celebre «cambão» das obras’ do Porto, que o nosso jornal reduziu a cinza, pó e nada, vive ainda na memoria de todos aqueles que se-

guiram de perto a famosa historia. § A Fumasil queria alapardar-se com a concessão das obras para reduzir a Madeira a pão e laranjas, mas nós não a deixamos obrar e os nossos artigos fulminantes fizeram-na morrer de morte macaca e violenta. § Nessa altura chamaram-nos nomes feios, disseram-nos palavras exquisitas, mas, a verdade é que nós vencemos e a Fumasil foi para o Maneta com botas e tudo. § A vitoria era nossa: § O dia em que o contracto foi anulado, foi para nós um dia de grande gala, um dia em cheio. O sol brilhou com um brilho mais brilhante e a propria natureza parecia sorrir para nós, deixando os loureiros cair sobre a nossa cabeça varias coroas de loiro com que pelo Natal engalanamos a carne de vinho e alhos familiar. § Ah! Que grande e luminoso dia esse em que o contracto morreu, sem os sacramentos da sua santa Madre... Fumasil! § Depois veio a historia da famigerada indemnisação, e, nessa altura, a nossa pena independente e justa fulminou novamente a estulta pretensão com varias larchas da nossa lavra e purinhas da parreira. § De então para cá andamos sempre de olho vivo não vá a Fumasil por malas-artes do grima conseguir ainda obrar no Porto do Funchal com a ajuda de qualquer medicamento de efeitos drásticos ... § E como toda a gente dizia que a Fumasil só conseguiria os seus fins no dia de S. Nunca, ao chegarmos ao dia dois de Novembro, que por ser dia de todos os santos é o dia de S. Nunca, sentimos varias colicas intestinais e estavamos na expectativa de qualquer surpresa. Mas como essa surpresa não apareceu, resemos todos, leitores, por alma da Fumasil pedindo a quem de direito que ella vá obrar onde quizer, menos aqui, nas barbas de todos nós.

Entre 11 DE JUNHO DE 1932 e 23 DE DEZEMBRO DE 1932 – Ao longo de vários números do jornal - 86, 87, 93, 99 e 103, o motivo de escárnio foi o lançamento de um Bloco para a construção do porto : Depois de meio Funchal ter andado em bolandas com o nariz no mar, para ver o bloco das pré-historicas obras do Porto, foi o dito lançado às salsas ondas do mar, na pedreira dos Franceses. E afundou. O autor, “O Homem dos sete instrumentos”, reveste-o de humanidade: tem mau olhado, não sabia nadar, sofre uma praga da “Fumasil”, tem uma sêde devoadora, dá mostras duma grande indisposição intestinal, re-

zou o acto de contrição, deu o seu último suspiro, (...) e mergulhou silencioso. Na hipótese de o ressuscitar, o autor assina a opinião do próprio jornal: “Re-nhau-nhau” que é um peste p’ra ideias, lança esta, à companhia das Obras do Porto: Deixem estar o bloco onde êle mergulhou por sua livre vontade, e para aproveitá-lo mudem o Cais para a Pontinha e aumentem os oitenta metros da praxe.

O turismo continua a ser uma das mais importantes razões encontradas para a execução destes trabalhos: *O que ficamos agora é à espera dos outros que se lhe hão-de seguir, para decência do Cais e comodidade desta terra de turismo... que nem tinha um Cais onde recebesse amavelmente os visitantes.*

6 DE ABRIL DE 1934 – Um desenho de Ivo, legendado, apresenta o Dr. Américo Correia da Silva – representante da Companhia Fumasil, a ser lançado ao mar alto por uma draga da nova Companhia das Obras do Porto.

24 DE NOVEMBRO DE 1934 – novos problemas, novas críticas: *Com a última agitação do mar, que não foi assim uma coisa por aí adiante, verificamos, nós que não somos engenheiros mas que temos dois olhos na cara, que o mar chamou um figo às instalações das obras do porto (...) tenham muito cuidado com a brincadeira, porque o público que está a pagar as obras não está com disposição de apanhar mais sustos, vendo o mar dar cabo daquilo que já está feito.*

18 DE ABRIL DE 1936 – A lancha do correio vai ao largo buscar a correspondência. Na legenda, uma breve referência à modernidade de outros lugares em comparação com a falta dela no Funchal: *vai a bordo buscar a mala, num barco a remos, tal qual nas grandes cidades os zepelins.*

10 DE DEZEMBRO DE 1937 – na inauguração náutica do porto: *Chegou e ...varou!...§ O novo pôrto do Funchal foi há dias inaugurado, nauticamente falando, pelo vapor “Carvalho Araújo”.§ Pela primeira vez um vapor roçou o seu casco pelo dorso do novo molhe. § Mas... para não se perder a embocadura do costume, logo que estreiou, porcou. § Na ocasião*

de atracar, o “Carvalho Araújo” que ia cego e louco para possuir a virgindade do molhe, atirou-se para ele com tanta ferocidade, que amolgou os cascos, e meteu uma aduela dentro...§ (...) § Há quem veja no arrombamento de costelas um mau princípio para o molhe...§ Mas quase sempre é preferível um mau princípio de que um mau acabamento.

6 DE AGOSTO DE 1938 – o título da notícia continua a ser *Obras no Porto*. O assunto, agora é *a construção da muralha para a nova avenida marginal*. O autor chama-lhe “muralhão” e critica o facto de, em nome da despesa, não terem acabado com o calhau, dando ao passeante apenas como panorama a grande vastidão do mar. Mais uma vez, sem qualquer tipo de medo, a crítica é muito clara: *a Companhia das Obras tinha já a obrigação de saber que quem não pode com uma carga não se alomba a ela.*

21 DE JANEIRO DE 1953 – na capa, um título – o *Sr. Mau Tempo....* O Ilheu da Pontinha transformado em navio à deriva pela força dos ventos e do mar. Na legenda, o vento – já representado no desenho com figura humana – afirma: *Como vês, perante a minha furia não serves para porto de abrigo nem de castanhetas....*

23 DE JANEIRO DE 1953 – o desenho – de capa também – reúne barcos e aviões, mar e terra. A olhar o porto com uma mão a fazer de pála e outra a segurar um lenço – acessório de cais – a estátua de João Gonçalves Zarco assume, em legenda, o estatuto de Sr. e pronuncia: *- Vamos lá com obras nesse porto, que ja ando eu por aqui ha mais de quinhentos anos á espera de obras, e só agora, conforme resam as gazetas, é que vão principiar e oxalá que as veja concluídas antes da minha morte, mesmo feito de bronze....*

21 DE OUTUBRO DE 1964 – De joelhos, aos pés do novo presidente da Junta Autónoma, Coronel Fernando Homem Costa, *um grupo de Bomboteiros proibidos de entrarem no Molhe da Pontinha para venderem artefactos já não sabem que voltas dar á sua vida....*

20 DE MARÇO DE 1965 – três elementos compõem o desenho inicial do jornal: um barco – *O maior do Mundo...* é o título da capa – o Zé Povinho *que desde que se conhece andou sempre a ver navios* - e o cais. O navio ainda não cabe no porto: - *Desculpa não te mandar entrar para a sala é pequena. Mas podes ficar nesse “terreiro”*. O quintal do porto é, ainda o largo, na segunda metade dos anos sessenta. Ainda há obras por fazer e os madeirenses continuam, ainda também, à espera, *a ver navios*, portanto.

30 DE JUNHO DE 1966 – A Pontinha, tal como a conhecemos, vazia de navios. E esta legenda: *Zé Povo passa a ver por um óculo os barcos ingleses que passam tão longe que nem sequer se lhe vê o fumo....*

A ironia, o sarcasmo e o mar fazem, desta forma, parte da História do Porto do Funchal, das suas infraestruturas, da quase infinita reclamação dos madeirenses. Outros temas relacionados com o Porto continuaram a abrir este trimensário: o porto franco, por exemplo.

AO CAIR DO TEXTO, O PORTO... AFINAL.

[como se fosse uma conclusão]

Todas as ilhas têm o seu mar. E o seu porto. Passámos em revista o nosso, sob o olhar atento dos autores que, de dentro ou de fora da ilha, o viram, o sentiram, escutaram as suas vozes – porque todos os portos têm voz e alma, e vida. Percorremos os caminhos que as palavras semearam e encontramos lugares, gentes, atividades e preguiças, sonhos e desencantos. Cruzámo-nos com tipologias de texto diferentes, com sensibilidades diferentes. Encontrámo-nos com histórias e com poemas, com lembranças e ironias.

Falar do porto – entendemos – é também falar de dentro, de um tempo e de um espaço que moram [ainda] nas memórias que quem escreveu guardou. E das quais nos apropriámos para tecer este texto.

Não esgotámos as palavras escritas sobre este

tema. Fomos convocando textos que acompanhassem os nossos passos.

Ao cair do nosso texto, o porto. Porque porta do mar. Porque porta do mundo.

BIBLIOGRAFIA:

- AAVV, 1967, *Portugal d'aquem e d'além-mar*, s.l.
- AAVV, *Girão*, nº1, Vol. II, Câmara Municipal de Câmara de Lobos, 1º semestre 2005.
- AAVV, org. de FIGUEIREDO, Fernando e outros, 2007, *Crónica Madeirense*, Campo das Letras.
- AAVV, sel. MOUTINHO, José Viale, 2003, *Saudades da Ilha, Evocações poéticas da Ilha da Madeira*.
- AAVV, coord. SANTOS, Thierry Proença dos, 2008, *Margem 2, Viver (n) o Funchal*, CMF.
- AAVV, 2011, org. de SANTOS, Thierry Proença dos e outros, *Funchal (d) escrito, Ensaios sobre representações literárias da cidade*, 7 dias, 6 noites
- ABREU, João Carlos, 1996, *Dona Joana Rabo de Peixe*, Éter.
- ANDRADE, Irene Lucília, 2002, *Água de Mel e Manacá*, Campo das Letras.
- BAPTISTA, José Agostinho, 2000, *Biografia*, Assírio & Alvim.
- BEIRA, Visconde de Ervedal da, 1894, *Narrativas Insulanas*, Modesto e Companhia.
- BRANDÃO, Raúl, 1988, *As Ilhas Desconhecidas*, [1ª ed. 1926], Ed. Comunicação.
- CAIRES, Victor, 2008, *Crónicas da Beira-Mar*, Funchal 500 Anos.
- CALDEIRA, Abel Marques, 1964, *O Funchal no Primeiro Quartel do Século XX*, JM.
- CALLIXTO, Vasco, 1976, *Pelas Estradas da Madeira e Porto Santo*, ed. autor.
- CARLOS, João, 1990, *Água no Mar*, Signo.
- CASTRO, Alfredo Carlos Franco de, s/d, *Júlia ou Recordações da Ilha da Madeira*, A.C. D'Almeida ed.
- CASTRO, Ferreira, 1977, *Eternidade*, 13ª edição, Lisboa.
- CASTRO, Maria Emília Osório de, «Funchal – 12 notações sobre uma cidade revisitada», 2008, *Margem 2*, n.º 25, CMF.
- CÉSAR, Oldemiro, 1944, *Terras de Maravilha (os Açores e a Madeira: notas de duas viagens de estudo)*, Lisboa.
- DINIS, Júlio, 1919, *Inéditos e Esparsos*, Lisboa.
- DIONÍSIO, Fátima Pitta, 2010, *No Amor das Coisas Gregas*, O Liberal.
- FARO, Sousa e, 1938, *Portugal no Atlântico, Portos principais*, Tip. Colonial.

- FINO, Carlos, 1986, *XXIII poemas de ilha mar*, DRAC .
- FOURNIER, António, org., 2008, *Doze Meses no Funchal*, Funchal 500 Anos.
- FRANÇA, João, 1979, *Mar e Céu por companheiros*, O Século.
- FRANÇA, João, 2008, *Cântico da Terra Ilhoa*, CMF.
- FUNCHAL, Conde do, 1962, *Cruzeiro Atlântico*, Lisboa .
- GOMES, Manuel Teixeira, 1913, *Cartas sem Moral Nenhuma*, Livraria Classica Editora.
- GOMES, Vitor, 1995, *O Comércio no Centro do Funchal*, CEHA, Funchal.
- GOUVEIA, Horácio Bento, 1959, *Lágrimas Correndo Mundo*, Coimbra editora.
- GOUVEIA, Horácio Bento, 1966, *Canhenhos da Ilha*, Junta Geral do Funchal.
- GOUVEIA, Horácio Bento de, 1975, *Canga*, Coimbra ed.
- GOUVEIA, Horácio Bento de, 1979, *Torna Viagem*, Coimbra ed.
- LAMAS, Maria, 1956, *Arquipélago da Madeira – Maravilha Atlântica*, Eco do Funchal.
- LOUREIRO, Adolpho, 1894, *Breves Noticias sobre os Archipelagos da Madeira, Açores, Canarias*, Lisboa.
- LOUREIRO, Adolpho, 1910, *Os portos marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, Imprensa Nacional.
- MARINO, Luis, 1959, *Musa Insular*, Eco do Funchal.
- MARQUES, Helena, 1993, *O Último Cais*, D. Quixote, Lisboa.
- MARTINS, Carlos, 1972, *Madeira, Mar de Nuvens*, Tipografia Minerva.
- MASCART, Jean, 2003, *Impresiones y observaciones de un Viaje a Tenerife*, C.C.P.C.
- MONIZ, Ana Isabel, Santos, Thierry Proença dos, 2011, «O Funchal na narrativa literária e na crónica», *Funchal(d)escrito, Escritos sobre representações literárias da Cidade*, 7 dias, 7 noites ed., Vila Nova de Gaia.
- NASCIMENTO, João Cabral, 1949, *Lugares selectos de Autores que escreveram sobre a Madeira*, Funchal.
- NASCIMENTO, Cabral, 1979, *Cancioneiro*, Porto Editora, Inova.
- NEPOMUCENO, Rui Firmino, 2008, *A Madeira vista por escritores portugueses (séculos XIX e XX)*, Funchal, Funchal 500 anos C.M.F.
- PATO, Bulhão, 1894, *Memórias*, Typ. da Academia Real das Sciencias, Lisboa.
- PINHEIRO, Francisco Alves, 1950, *Excursão às Ilhas Adjacentes – Memórias e Impressões de viagem*.
- RAMOS, Acúrcio, 1880, *Ilha da Madeira*, Typ. Gutierres da Silva.
- SILVA, Pe. Fernando Augusto da, 1978, *Elucidário Madeirense* (4ª edição), SREC.
- SILVA, Vítor Manuel Aguiar e, 1984, *Teoria da Literatura*, Livraria Almedina, Coimbra.
- SOUSA, Luis, 1950, *Dizeres da Ilha da Madeira*, Casa Figueira.
- TEIXEIRA, Mónica, 2005, *Tendências da Literatura na Ilha da Madeira nos séculos XIX e XX*, Ed. CEHA, Funchal.
- VALENTE, Álvaro, 1953, *Viagem de Maravilha*, ed. autor.
- VASCONCELOS, Francisco Paula de Medina, 1797, *Poesias Lyricas*, Lisboa.
- VASCONCELOS, Francisco Paula de Medina, 1806, *Zargueida, Descobrimento da Ilha da Madeira*, Lisboa, Livro X, LXXIV.
- VERÍSSIMO, Nelson, 2005, «O Santo e a Vizinha», *Girão*, n.º 1, Câmara Municipal de Câmara de Lobos.
- VIEIRA, Alberto, 2011, «Cartas da Ilha», *Actas do Colóquio das Mobilidades Humanas*, CEHA, Funchal. Disponível em: https://www.dropbox.com/s/ij6k13qa-m4slqax/2011_mobilidades_vieira.pdf. Consulta em: 10/12/2012.
- VIEIRA, Alberto, *História da Cidade do Funchal, A Economia de uma Cidade Portuária*. Disponível em: <http://www.docstoc.com/docs/40054224/Histria-da-Cidade-do-Funchal-Economia-de-uma-Cidade-Porturia>. Consulta em: 5/11/2012; 4/02/2013.
- VIEIRA, Alberto, 2012, *A Madeira e o Contrabando no Espaço Atlântico, Anuário 2012*, Centro de Estudos de História do Atlântico ISSN: 1647-3949, Funchal, Madeira (2012), pp. 9 – 65. Disponível em: https://www.dropbox.com/s/tqrnfp4h1ggiwau/2012_aceha_vieira_1.pdf. Consulta em: 30/01/2013.
- VIVEIROS, Luis, 1982, *Primeiras Angústias*, CMF, Eco do Funchal.

Outros:

- RE-Nhau-nhau, 1930-1976. Disponível em Versão Digital na Biblioteca Digital do CEHA: 31/12/1929; 10/1/1930; 1/3/1930; 7/7/1931; 14/7/1931; 4/11/1931; 11/6/1932; 21/6/1932; 23/8/1932; 24/9/1932; 6/4/1934; 24/11/1934; 18/4/1936; 10/12/1937; 6/8/1938; 21/1/1953; 23/1/1953; 21/10/1964; 30/6/1966.