

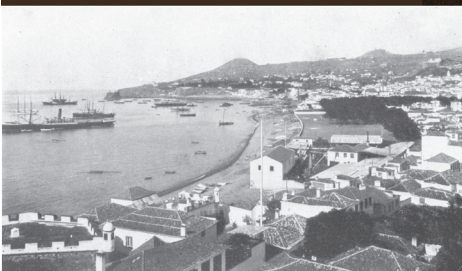
Madeira. Beach of Funchal



B. P. 114-Madeira, Funchal (praia). Registered.



Madeira, Funchal, Rua do Praia



ANUÁRIO

N.º 5 • 2013



ANUÁRIO 2013

CENTRO DE ESTUDOS DE HISTÓRIA DO ATLÂNTICO

ISSN: 1647-3949,

FUNCHAL, MADEIRA (2013)

REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

ANUÁRIO

DO CENTRO DE ESTUDOS DE HISTÓRIA DO ATLÂNTICO

N.º 5

2013

SECRETARIA REGIONAL DA CULTURA, TURISMO E TRANSPORTES
CENTRO DE ESTUDOS DE HISTÓRIA DO ATLÂNTICO
FUNCHAL

TÍTULO: Anuário do Centro de Estudos de História do Atlântico

N.º: 5

ANO: 2013

EDIÇÃO:



Centro de Estudos de História do Atlântico
Rua das Mercês, n.º 8, 9000-224 Funchal
Telef.: 291 214970 / FAX: 291 223002
Email: geral.ceha@gov-madeira.pt
Webpage: <http://www.madeira-edu.pt/ceha>

TIRAGEM: 500 exemplares

IMPRESSÃO: Ogami - Impressão Digital, João Duarte, Unipessoal, Lda

DEPÓSITO LEGAL:

ISSN: 1647-3949

O conteúdo dos artigos é da exclusiva responsabilidade dos seus autores.

DIREÇÃO

- *Alberto Vieira.*

CONSELHO REDATORIAL

- *Alberto Vieira;*
- *Ana Madalena Trigo de Sousa;*
- *Filipe dos Santos;*
- *Nélio Pão.*

CONSELHO CONSULTIVO

- *Ana Viña Brito, Universidad de La Laguna (Canárias);*
- *Antonio Abreu Xavier, Universidad Central de Venezuela;*
- *António Barros Cardoso, Universidade do Porto;*
- *Antonio Macías Hernández, Universidad de La Laguna (Canárias);*
- *Antonio Malpica Cuello, Universidad de Granada (Espanha);*
- *Augusto Nascimento, Instituto de Investigação Científica e Tropical;*
- *Avelino de Freitas de Meneses, Universidade dos Açores;*
- *Daniel Campi, Universidad de Tucuman (Argentina);*
- *David J. Hancock, University of Michigan (EUA);*
- *Eddy Stols, Katholieke Universiteit Leuven (Bélgica);*
- *Fátima Sequeira Dias, Universidade dos Açores;*
- *Gaspar Manuel Martins Pereira, Universidade do Porto;*
- *Genaro Rodriguez Morel, Real Academia de la Historia de Santo Domingo;*
- *Inês Amorim, Universidade do Porto;*
- *Iordan Avramov, Center for Science Studies and History of Science (Bulgária);*
- *Javier Maldonado Rosso, Universidad de Cádiz (Espanha);*
- *Joám Evans Pim, Instituto Galego de Estudos de Seguranza Internacional e da Paz (Galiza);*
- *Joaquim Romero de Magalhães, Universidade de Coimbra;*

- *João José Reis*, Universidade Federal da Bahia (Brasil);
- *John G. Everaert*, Universiteit Gent (Bélgica);
- *Jorge Freitas Branco*, Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa;
- *Jorge Nascimento Rodrigues*, Editor, Tradutor e Revisor;
- *José Ángel Rodríguez*, Universidad Central de Venezuela;
- *José Curto*, York University (Canadá);
- *José Eduardo Franco*, Instituto Europeu de Ciências da Cultura Padre Manuel Antunes;
- *José Viriato Eiras Capela*, Universidade do Minho;
- *Luís Filipe Barreto*, Universidade de Lisboa;
- *Manuel Lobo Cabrera*, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria (Canárias);
- *Maria Beatriz Rocha-Trindade*, Universidade Aberta;
- *Maria Helena da Cruz Coelho*, Universidade de Coimbra;
- *Maria Isabel Rodrigues dos Santos*, Universidade Católica Portuguesa;
- *Miguel Angel de Puig Samper*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas (Madrid);
- *Miguel Real*, Centro de Literatura de Expressão Portuguesa da Universidade de Lisboa;
- *Mónica Teixeira*, doutorada em Literatura Moderna Portuguesa, Madeira;
- *Naidea Nunes Nunes*, Universidade da Madeira;
- *Óscar Zanetti Lecuona*, Academia de Ciencias de Cuba;
- *Ottmar Ette*, Universität Potsdam (Alemanha);
- *Paulo Esteireiro*, Gabinete Coordenador de Educação Artística, SREC – RAM (Madeira);
- *Pedro Luís Puntoni*, Universidade de São Paulo (Brasil);
- *Timothy Joel Coates*, The College of Charleston, South Carolina (EUA);
- *Vera Lúcia Amaral Ferlini*, Universidade de São Paulo (Brasil);
- *Victor Pereira da Rosa*, University of Ottawa (Canadá).

SUMÁRIO

7	APRESENTAÇÃO	280	Graça Alves
10	Alberto Vieira		Ao cair do texto, o porto. [Visões literárias do porto do Funchal: séculos XVII-XX(I)]
	Do lugar, da cidade e do porto do Funchal		
178	Helena Paula F. S. Borges, Maria da Fonte Coelho	301	Cláudia Faria
	Manuscrito evangelhos e juramentos mesa grande da Alfândega do Funchal 1616		Os portos da Madeira e das Canárias na literatura de viagens [olhares (as)simétricos?]
190	Filipe dos Santos		OUTROS ESPAÇOS
	Temporais, Naufrágios, Piratas e Corsários no Oceano Atlântico e, em particular, nos Mares do Arquipélago da Madeira, a partir da Correspondência dos Provedores da Real Fazenda do Funchal – 1648-1691	320	António Barros Cardoso
213	Madalena Trigo		O porto do Porto da primeira metade do século XVIII - Homens, negócios e mercadorias
	A Câmara do Funchal e a Actividade Portuária: Saúde Pública, Abastecimento e Poder (1750-1832)	352	Miguel Suárez Bosa
232	Nelly de Freitas		Elder Dempster. Precusores del comercio en África Occidental 1852-1972 / 1973-1988
	Partir sem ser visto: a emigração clandestina no arquipélago da Madeira no final do século XIX	357	Dinis Gouveia Pacheco
243	Nélio Pão		A rota comercial entre os Açores e a Madeira de 1785 a 1795
	O Príncipe Albert I do Mónaco na Madeira em 1888: Observações sobre o Porto do Funchal, as Ilhas Desertas e a História Natural do Arquipélago		VÁRIA
261	Cláudia Faria, Graça Alves	383	Edivaldo M. Boaventura
	Atividades socio-poéticas: o bombote, a mergulhança		Crónica de Viagem: Madeira verde e bem florida
		391	Alexandra Spranger
			O Direito Romano: breve incursão
		413	Notícias
		418	Notas de Leituras

APRESENTAÇÃO

O porto é fundamental para a economia de uma região insular como a Madeira. Foi ele, até à segunda metade do século XX, a única porta de saída e entrada da ilha, altura em que perdeu importância, em termos de movimento de passageiros, mas continuou a firmar-se como espaço privilegiado para a circulação de mercadorias. Durante algum tempo, perdeu a animação do movimento de gentes que chegam e partem, em favor dos aeroportos, mas agora recupera espaço, através de um novo serviço de cruzeiros, a nova aposta do turismo do século XXI.

O porto é um espaço e uma realidade em permanente mutação, realidade que muitas vezes ignoramos. São vários os momentos da evolução dos sistemas portuários que acompanham a evolução dos barcos que servem a sua ligação com outros portos. Desta forma, para poder cumprir a sua missão e se tornar competitivo no espaço atlântico em que se integra, as autoridades devem estar atentas às realidades e conjunturas que envolvem a sua afirmação e valorização.

Adaptar esta infraestrutura às exigências de cada época e atribuir-lhe as mais-valias do progresso tecnológico é uma obrigação que nem sempre foi assumida em pleno pelas autoridades portuguesas, lançando a região para situações recessivas de falta de competitividade, que arrastaram consigo outras realidades mais graves da vida interna da cidade e do meio rural, provocando, por vezes, a emigração e a fome.

Ora, tudo isto acontece porque nem sempre os políticos estiveram à altura das conjunturas e nem foram capazes de apresentar as soluções que melhor servissem e firmassem a atividade do porto. Moveram-se múltiplos interesses particulares e regionais que fizeram com que aquilo que se tornava premente, numa dada conjuntura, não tendo sido atendido, pode provocar consequências de tal modo desastrosas, que nem a História é capaz de compor. Atente-se à necessidade de construção do porto do Funchal, cujo projeto foi permanentemente adiado em favor, por exemplo, do de Ponta Delgada, em S. Miguel (Açores), de forma que a entrada em pleno de funções vai acontecer num momento onde já eram cruciais os aeroportos, situação onde também estivemos muito tempo a aguardar por soluções e respostas.

A proximidade das Canárias, arquipélago subordinado a diferente soberania, foi sempre um problema para os madeirenses. Las Palmas, Puerto de La Cruz e Santa Cruz de Tenerife, ou Santa Cruz de La Palma, estarão sempre melhor posicionados para os desafios da navegação oceânica, por razões geográficas, ou por soluções políticas, como a criação do porto franco, ou, ainda, por adaptação imediata às necessidades técnicas dos serviços.

A Madeira reclamou, de forma insistente, a necessidade de serem criadas condições portuárias para a competitividade da economia da ilha, em termos das suas exportações, nomeadamente do vinho e do turismo. São constantes as insistências relativas

à falta de condições oferecidas pela baía do Funchal à navegação oceânica, que tornam perigosa e custosa a sua operação portuária. Mas, do outro lado do Terreiro do Paço um problema parece que ninguém ouve ou sente esta necessidade, não obstante a tendência permanente á para a diminuição da receita.

Mercadores e demais operadores do porto, autoridades locais e deputados madeirenses juntam-se em coro a reivindicar atenção e medidas para a solução destas dificuldades e da falta de competitividade do porto madeirense, em favor da navegação oceânica. Tudo caiu em saco roto e as obras do porto parece terem sido, por muito tempo, uma miragem, ou as obras de Santa Engrácia ou de São Nunca. São obras que se adiam, que perdem oportunidade da conjuntura da sua realização e que retiram competitividade ao porto madeirense na navegação atlântica, em favor dos das Canárias.

Enquanto as autoridades nacionais tardam em entender a situação, surgiram os portos de Canárias, com elevadas condições de competitividade na navegação oceânica. Apostou-se na construção do porto de Ponta Delgada, nos Açores, por força de interesses políticos açorianos com peso nacional. Esvaziaram-se os cofres da Madeira, segundo acusação de deputados e políticos madeirenses, para a construção e modernização do porto de Leixões. E, entretanto, a Madeira ficará, na expressão dos populares, a ver navios. Navios que passam ao largo, buscando outras paragens e outros portos.

Foi a República, em 1910, que trouxe a possibilidade de uma solução, há muito tempo adiada, que acaba, porém, por nunca se adaptar, de forma adequada, às condições e exigências da navegação oceânica e dos transportes marítimos.

Finalmente, em 1913, tivemos uma Junta para coordenar as obras de construção do porto. O porto foi surgindo, quase totalmente a expensas dos madeirenses e, quando se apresenta pomposo para servir à navegação, já os grandes desafios estavam na navegação aérea. Foi uma luta inglória contra o tempo, o progresso e a classe política continental que obrigaram a esta situação de atraso das economias e sociedade madeirense, com peso evidente nos cofres regionais e nacionais, mas também na economia familiar.

Entretanto, a cidade continuou por muito tempo separada do porto. Duas realidades se cruzavam no vale e baía do Funchal: dum lado, o burburinho do calhau, onde se cruzavam, funcionários da alfândega, bomboteiros, barqueiros, mercadores e agentes, visitantes em trânsito, prostitutas e demais observadores e moradores da beira-mar; do outro lado, o burburinho da cidade dentro de muros, em que o do clero e a nobreza, os “escolhidos” das sociedade, raramente se cruzam com a demais população. Os que trabalham e labutam a diário estão no calhau e nas casas humildes da periferia, encosta acima; os que mandam e se consideram como tal vivem e convivem portas adentro, nos palácios, ou casas apaçadas. Redescobrem e presenciam a vida do porto através das torres avista-navios ou quando precisam de sair da ilha.

Sabemos tudo ou quase tudo da História e conhecemos as estórias em torno da construção do porto, das suas funções, das políticas e das pautas definidas por agentes alheios à ilha e de fora, mas pouco ou nada a História tem contado sobre este mar de gente que se apinha no calhau, misturado com batéis, mulas, e cavalos e bois do cabrestante, à espera de uma oportunidade qualquer.

Sabemos, ainda, das estórias e vivências destas gentes que se apinhavam à volta do calhau, do porto, e dos navios quase só por um ou outro testemunho, por descrições, por vezes mal humoradas, de visitantes estrangeiros. É a outra História, vista de debaixo que importa recuperar, a dos bomboteiros e dos demais que fizeram do calhau a sua morada e que também faz parte da História do porto do Funchal e que nós queremos recuperar e valorizar com o projeto memórias [<http://memoriadasgentes.blogspot.pt/>].

A cidade, desde a quatrocentista à oitocentista, fechou-se ao mar com muralhas e portões, dizia querer salvaguardar a sua segurança da ação de vândalos, piratas e corsários, mas o que está na sua mira é a intencional forma de cobrança de direitos, que sabemos entrarem nos cofres da alfândega mas que, depois, vão seguir direitinho para os cofres continentais. Para a ilha, o que sobrava, era, quase sempre, o contrabando, atividade privilegiada de muitos. É por essa oportunidade que espera esta chusma de gente que acontece, a diário, ao calhau.

Sobrevive-se à beirinha do mar, com os olhos na

linha do horizonte e no calhau. Aguarda-se a oportunidade, um sinal de alguém, para uma oportunidade de serviço ou de contrabando e conta-se quase sempre com a complacência de um ou outro guarda. O burburinho oficial do calhau fervilhava do nascer ao pôr do sol. Ao tanger do sino de recolher, os portões da cidade fechavam-se e fora de portas continuará outro movimento que termina com o atrair dos primeiros raios de sol e da reabertura dos portões.

A cidade do século XIX começou a perder o medo do mar e derrubou muralhas e portões, abrindo caminho para o pleno casamento da cidade com o porto, da plenitude da afirmação da cidade-portuária, que sai do calhau e invade as ruas ribeirinhas. A partir de meados do século XIX, o Funchal afirma-se como uma cidade-portuária, de facto.

Recuperar e afirmar a memória histórica do porto do Funchal é o objetivo especial da publicação do presente número do anuário do CEHA.

Alberto Vieira