



Madeira, Beach of Funchal



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



Madeira, Funchal, Rua de Ferro



# ANUÁRIO

N.º 5 • 2013

## OS PORTOS DA MADEIRA E DAS CANÁRIAS NA LITERATURA DE VIAGENS [OLHARES (AS)SIMÉTRICOS?]

CLÁUDIA FARIA



**ANUÁRIO 2013**

CENTRO DE ESTUDOS DE HISTÓRIA DO ATLÂNTICO

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

**PP. 301 - 318**

**REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA**

**CLÁUDIA FARIA** Cláudia Maria Ferreira Faria, natural de Santa Luzia, Funchal, nascida a 12 de Maio de 1971, professora de Inglês/ Alemão no ensino Secundário na Escola Básica do 2º e 3º Ciclo de S. Roque, Funchal, ilha da Madeira.

CEHA

Tem o Bacharelato em Técnicas de Turismo (ISAL) e licenciatura em Línguas e Literaturas Modernas pela Universidade da Madeira (UMA). Frequentou o curso de mestrado em Cultura e Literatura Anglo-americanas (UMA) onde defendeu a tese intitulada *Phelps, Percursos de uma família britânica na Madeira de Oitocentos*, sob orientação do Professor Doutor João Adriano Ribeiro, trabalho que foi alvo de publicação em 2008 na coleção Funchal 500anos.

É doutoranda na Universidade Nova de Lisboa na especialidade de estudos culturais com o tema o *Diário de Mary Phelps (1839-1843): um retrato britânico da Ilha da Madeira*, sob orientação da Professora Doutora Maria Zulmira Castanheira.

Neste momento encontra-se destacada no Centro de Estudos de História do Atlântico (CEHA) e é membro do Centre for English, Translation and Anglo-Portuguese Studies (CETAPS) de Lisboa.

## RESUMO

Nestes últimos anos, as cidades portuárias têm assumido maior protagonismo no âmbito das ciências sociais essencialmente devido à dinâmica que se desenvolve em torno dos portos, das praias e das zonas ribeirinhas. Nesse sentido, não temos dúvidas quanto ao papel desempenhado quer pela Madeira quer pelas Canárias no contexto da navegação Atlântica. A documentação oficial assim o atesta. Todavia, e conscientes de que os relatos de viagens dos estrangeiros que passaram pelos dois arquipélagos poderão ser uma mais valia para o aprofundamento desta vivência portuária/marítima, tentámos estabelecer um estudo comparativo e assim entender e sentir as (as) simetrias destes olhares estrangeiros.

**Palavras-chave:** cidades portuárias, Madeira, Canárias, literatura viagens

## ABSTRACT

During the last years, port cities have assumed a leading role within social sciences mainly due to the dynamic that develops around the seashore. We have no doubts about the major role both Madeira and Canary Islands, as leading Atlantic port cities, have had throughout times. Official documentation can testify their position. Nonetheless, we believe there could be another path. Consequently and well aware of the importance of travelogues, we have decided to establish a comparison between what travelers have registered when passing by the two archipelagos thus trying to find out whether it is possible to establish a common pattern or not.

**Key-words:** Port cities, Madeira, Canary Islands, travel literature



## I – nota introdutória

**O**s relatos de viagens dos estrangeiros que passaram pelos arquipélagos da Madeira e das Canárias merecem, no nosso entender, um olhar mais aprofundado, já que estas ilhas atlânticas, além de partilharem a localização geográfica, partilham uma atmosfera e um carisma ilhéu (*l'îleté*) que atraiu o olhar dos visitantes que, enebriados pela paisagem sublime e pela hospitalidade das gentes, deixaram registadas as impressões da sua passagem. São estes textos, relatos de viagem, narrativas *de si e dos outros*, das quais nos apropriamos para enterdermos melhor quem somos, já que, como nos diz MacIntyre...*it is because we all live out narratives in our lives and that we understand our own live ...*(MacIntyre, 1984:212)

Estes *travelogues*, terminologia que pedimos emprestada ao glossário anglístico – guias, diários, cartas, etc – apesar de terem uma tipologia e até mesmo uma agenda comum, podem servir, no nosso entender, como uma excelente fonte para estudos comparativos entre as duas realidades arquipelágicas para além do campo da história. E este caminho está ainda por fazer.

O nosso objectivo é exactamente levantar questões (que continuam pertinentes). Escolhemos alguns autores. Não era de todo possível chamar para aqui todos aqueles que escreveram sobre as ilhas. A nossa escolha foi aleatória. Tivemos apenas alguma preocupação cronológica e quisemos também incluir textos escritos no feminino (não por questões feministas, mas porque a literatura de viagens (foi) é também feita por mulheres).

Neste nosso estudo, e tendo por base os textos estrangeiros, propusemo-nos ir à procura dos traços comuns e das diferenças entres os portos da Madei-

ra, Grã-Canária e Tenerife – no sentido de perceber a dinâmica que caracteriza o *hinterland* e o *foreland* dessas mesmas cidades e que contributo poderão ter dado / ou não para o desenvolvimento económico, cultural, e social dessas populações e sobretudo perceber de que modo o visitante olhou e entendeu a realidade insular.

A temática sobre cidades portuárias têm sido amplamente estudada nos últimos tempos uma vez que, apesar do incremento das ligações aéreas, o transporte de carga e pessoas, e em particular, o turismo de cruzeiros, têm vindo, paulatinamente, a sofrer um incremento, tendo, em alguns casos, forçado a revitalizar portos mais antigos. Nesse sentido, as relações que se estabelecem entre os locais receptores e os visitantes são dinâmicas e complexas, além de assumirem diferenças entre si, já que, e tal como sustenta Franklin Knight, ali se desenvolvem relações interculturais densas e diferenciadas – é ali que os estranhos se encontram (e tudo pode acontecer) (Knight: 15). Aliás, este conceito de constante mobilidade e dinâmica havia sido postulado por Montaigne, através do seu *homme ondoyant et divers* e será retomado ao longo dos tempos pelos grandes nomes da filosofia, da literatura e das artes. É neste sentido que Alastair Pennycook nos diz que as cidades portuárias *... have always been diverse places of linguistic and culture mixing ...* (Pennycook, 2012:5).

No caso particular dos portos localizados no Atlântico, as ilhas portuguesas e espanholas assumem um papel preponderante, essencialmente durante o período colonial. Até ao aparecimento do barco a vapor, estes espaços atlânticos dominaram e evidenciaram a dinâmica e a constante mudança que a economia e a própria história impunham. Knight lembra que as cidades portuárias foram decisivas durante o século XIX mas acrescenta que, já entre 1650 e 1850, *port cities provided a window of enlightening*

*the struture of economy, politics, culture and society.* (Knight: 17)

Quer a Madeira, quer as Canárias e porque localizadas na rota de passagem da travessia Atlântica – ida ou regresso das Índias Ocidentais e Orientais – foram-se ajustando às demandas, criando infraestruturas de apoio aos barcos, não apenas para a ancoragem e descarga de mercadorias e pessoas, mas também uma série de serviços de apoio, tais como abastecimento de água, carvão, comunicações telegráficas, indústrias de reparação de pequena dimensão, entre outras. Paulatinamente, o sistema Atlântico apercebeu-se de que era parte integrante de um sistema mundial (global). É nesse sentido que não podemos ter dúvidas de que as ilhas atlânticas constituíram muito mais do que simples portos de passagem e abastecimento. Pelo contrário, o Funchal, Las Palmas e Santa Cruz foram centros de troca de mercadorias e serviços e de contacto entre pessoas. Foram na verdade, e acima de tudo, polos intelectuais, já que ao lado das mercadorias viajaram as ideias. Aliás, muitos concordam que a história e a geografia marcaram a vida do Atlântico nos últimos cinco séculos. Terá chegado a altura de se perceber que marcou tanto ou mais a literatura [de viagens]?

Em todos estes casos, o primeiro contacto dos visitantes com as ilhas fez-se pelo porto – porta de entrada para uma ampla sala de visitas, ora mais ampla ora mais restrita, de acordo com os contactos e influências que os próprios *viajeiros* detinham. A cidade, fosse ela o Funchal, La Luz ou Santa Cruz concentrava no *foreland* (litoral) todo o seu pulsar.

Segundo Alberto Vieira, o Funchal definiu-se no percurso histórico como uma cidade portuária, já que havia uma dominância de uma economia baseada na exportação, situação que determinou o ritmo económico, social e até mesmo urbanístico da capital madeirense. Note-se que já durante o século XVIII a cidade perdeu os seus traços de ruralidade e a malha urbana foi-se desenvolvendo, de forma acentuada, no perímetro citadino que circundava a praia/ porto.

Neste caso particular, o comércio do açúcar e mais tarde do vinho, foram determinantes para esta evolução urbanística e social, para esta mutação quase constante. E se até 1485, o crescimento da então vila do Funchal foi desordenado e quase feito ao acaso, a verdade é que a partir daí, foi definido um plano

encabeçado por D. Manuel. Os acessos foram melhorados assim como se dotou a cidade de instituições e infraestruturas capazes de responder às demandas do trato comercial e ao movimento portuário.

No geral, o olhar de quem chega derramou-se na paisagem – no assombro natural, sobretudo nos casos das ilhas da Madeira e de Tenerife. Após vários dias em mar alto, o avistar de terra era quase sempre sinónimo de objectivo alcançado e, por conseguinte, de alguma satisfação.

Todavia e, passado este deslumbramento inicial, e diga-se em muitos casos altamente compensatório, o olhar do visitante prendeu-se nas dificuldades de aproximação do barco à baía, acrescida às dificuldades do desembarque – a falta de um cais acostável tornava o transporte de mercadorias e pessoas uma tarefa difícil – que era feito em pequenas canoas que só com mestria chegavam ao calhau em segurança. De seguida e, no caso particular dos relatos das viajantes, o olhar detinha-se nos transportes, ou melhor, dizendo, na falta deles, uma vez que a deslocação para o hotel era feita a cavalo, em rede ou palanquim (para os *invalids*) ou simplesmente a pé. As bagagens eram transportadas em corsas. As ruas mal pavimentadas, sujas, acolhiam estes primeiros visitantes que se detinham a descrever os locais e os seus hábitos – o transporte de mercadorias à cabeça, a indumentária, os edifícios. E regra geral, a estranheza, embora ligeiramente matizada por um toque de exotismo, toma conta destas páginas. São *unexpected places*, uma designação cunhada por Alastair Pennycook<sup>1</sup>, são lugares portadores de cores, sons, cheiros diferentes, gentes diferentes, hábitos desconhecidos aos quais o recém-chegado precisa de se habituar/convidar mesmo que temporariamente.

Em relação às ilhas Canárias, também a chegada de estrangeiros e o movimento portuário foram decisivos para a transformação da traça urbanística/social. No caso particular da ilha de Tenerife, sabemos que o pico Teide foi um grande foco de atenção para a comunidade científica estrangeira, tendo-se mesmo discutido, durante muito tempo, a criação de um Observatório del Teide, tal como nos explica Fernando de Ory Ajamil (1997), citando os historiadores Vieira e Clavijo que, em 1776, explicavam que *el des-*

<sup>1</sup> Pennycook, Alastair, 2012, *Language and Mobility: Unexpected Places*, Channel View Publications.

*tino del Teide ha sido en todos los tempos el de ser considerado como el sitio del mundo más a propósito para las observaciones del cielo y la atmósfera* (Ajamil, 1997: 23). Os defensores deste projecto advogavam que esta infraestrutura iria beneficiar o desenvolvimento do movimento portuário transatlântico pois facilitaria as comunicações radiotelegráficas entre o arquipélago e o resto do mundo. Foi igualmente este cunho científico que levou ao estabelecimento do Jardim de Aclimatación de La Orotava. Fica claro, igualmente, que a rivalidade entre as comunidades britânica e alemã pelo controlo destas paragens em termos de navegação marítima e infraestruturas de apoio se fazia sentir em ambos os arquipélagos.

## II - O olhar estrangeiro sobre os portos insulares

Importa notar que os visitantes nem sempre forneceram dados relevantes sobre o porto e as infraestruturas portuárias atlânticas. Na realidade, a aproximação da embarcação ao destino/ilha e o deslumbramento pela paisagem tomou conta das páginas destes autores e, se o porto era, de facto, a porta de entrada na cidade, a verdade, é que foram poucos os que se detiveram na sua descrição, e mesmo nos casos em que a ancoragem era uma operação difícil e perigosa e até mesmo quando a ausência de infraestruturas obrigava o navio a ficar ao largo, tais constrangimentos acabam por ser omitidos ou apenas referidos ao de leve. O mais importante é registar o mais fielmente possível a paisagem, a atmosfera e o ambiente que os acolhe após vários dias em mar alto. No entanto, fomos em busca de como os portos atlânticos foram descritos e registados e optamos por ordenar cronologicamente a informação. Dividimos, então, o trabalho em duas grandes partes: os viajantes que passaram exclusivamente ora no porto do Funchal ora nos portos das ilhas Canárias e os viajantes que passaram em ambos os arquipélagos e cujos relatos permitem estabelecer uma comparação mais apurada em relação à realidade portuária de cada um deles.

### O porto do Funchal

De acordo com Hans Sloan<sup>2</sup> (1660-1753), cujo relato data de 1687, entre os meses de Novembro e Março, a baía fica exposta a ventos que causam naufrágios. Além disso, a pouca profundidade das águas é também um grande inconveniente pois é difícil amarrar os cabos no fundo do mar. Tudo isto, na sua opinião, afugenta os marinheiros e causa danos à actividade comercial.

Até os relatórios consulares salientam estas dificuldades. Em 1767, o cônsul francês testemunha esta situação, referindo a necessidade de a escala ser breve, pois *a perda de um quarto de hora pode causar a de um navio*. A dificuldade aumentava com a passagem das armadas, pois a baía não oferecia as necessárias condições de abrigo e protecção. É o mesmo cônsul que refere em 1779 que

*...será perigoso no Inverno fazer abordar e ancorar na Madeira um grande número de embarcações, numa aberta e algumas vezes sujeita a fortes e violentas rajadas de ventos.*

A difícil ancoragem será apontada ao longo dos tempos pela grande maioria dos estrangeiros. Por vezes, e dependendo da direcção dos ventos, era difícil e até mesmo perigoso desembarcar no Funchal.

De acordo com investigação de Alberto Vieira, sabe-se que o cônsul francês falava da construção de um cais em 1750 e, que em 1755, se iniciaram os trabalhos de ligação do litoral ao ilhéu. Em 1766 construiu-se uma escada de madeira para o desembarque que ainda existia em 1817, apesar de ter pouca utilidade, uma vez que a Câmara teve que mandar construir outra para desembarque da Princesa Carolina Leopoldina da Áustria. A distância deste local da Pontinha ao centro da cidade e a dificuldade de comunicação, por falta de estrada, indicavam a necessidade de um novo local. Até à construção da estrada da Pontinha, este foi um problema para o cais do ilhéu, cuja utilização não era permanente. Assim, refere que o autor *o molhe da Pontinha seria, portanto, utilizado sempre que o cais do Funchal o não*

2 Médico, naturalista e colecionador irlandês de origem escocesa. Autor da obra *A voyage to the islands Madera, Barbados, Nieves, S. Christopher's and Jamaica, with the natural history*, London, 1902

*pudesse ser, mas só então, em vista do seu grande afastamento da cidade e da alfândega.*

Maria Riddel, em 1792, explica que desembarcou no dia 25 de Abril ao largo da baía do Funchal e confessa que nunca antes vira uma ressaca tão grande. Passados alguns anos, em 1806, John Barrow<sup>3</sup> (1764-1848) sustenta que:

*The bay of Funchal, at all times indifferent as a place of Anchorage for shipping, is considered as extremely dangerous, when the strong southerly winds cause a high and rolling swell of sea to be thrown in upon the shore. (Barrow: 5)*

Mais tarde, em 1819, George Keith, tenente da marinha, elogia a calma da baía, nota as várias fortificações e, em especial, o pequeno forte localizado no topo de uma rocha basáltica rodeado de mar – o Loo Rock<sup>4</sup> (designação inglesa) – mas fornece, com algum detalhe, informações sobre a melhor forma de proceder à ancoragem para assim evitar acidentes.

Passados cerca de 30 anos, Edward Harcourt<sup>5</sup> (1825-1891) lamenta ainda a falta de segurança, alertando mesmo para o perigo de naufrágios e evidenciando que, afinal, a situação se mantinha inalterada. O visitante era transportado numa pequena embarcação e levado ao colo para terra firme:

*The beach is a mile from the Anchorage – two men jump into the water and waiting for a wave, run you up high and dry on the beach. (Harcourt, 1851: 3)*

John Adams Dix<sup>6</sup> (1798-1897), que visitou a Madeira em 1843, expressa sem qualquer constrangimento a desilusão que sentiu quando chegou ao

porto do Funchal: *não há porto. Apenas um ancoradouro. Não pode ser pior. Não há abrigo para os barcos* – são as expressões que usa. Além de não oferecer facilidades nenhuma, a segurança é pouca, o que no seu entender é uma enorme inconveniência para uma cidade comercial.

Desde 1823 que se falava da necessidade da construção de um novo cais para a cidade, apontando-se a área próxima da fortaleza de Santiago ou a Praça da Rainha. Para o efeito, o brigadeiro António Raposo veio ao Funchal fazer estudos em concreto na zona baixa da praia de Santiago e a concepção do projecto foi entregue a Paulo Dias de Almeida, Tenente-coronel do Real Corpo dos Engenheiros.

Uma vez que o elevado número de passageiros e, em particular, a vinda para a ilha de personalidades pertencentes à aristocracia europeia não se compadecia com as condições do porto funchalense, em 1848, o Governador José Silvestre Ribeiro foi obrigado a improvisar um cais na pontinha para receber a visita da Rainha de Inglaterra e do Príncipe Alexandre dos Países Baixos, pois como se refere *este cais he o único ponto de embarque e desembarque de que vae dotada a cidade do Funchal na qual ainda se desembarca no calhao do mar, com em uma costa habitada por selvagens*. Mais tarde, em 1850, a dita construção sofreu obras e foi talhada na própria rocha, oferecendo assim mais segurança. É considerado o primeiro cais de desembarque da ilha, local por onde, em 1852, o referido Governador Civil José Silvestre Ribeiro acolheu a Imperatriz do Brasil D. Maria Amélia e a sua filha.

Todavia, S. G. Benjamim, em 1878 escreve que durante todo o ano os barcos aportam no Funchal. Diz que a praia é o varadouro e confessa-se impressionado pela segurança do ancoradouro. Contraria assim a opinião anteriormente expressa.

Nesta mesma linha, João José Abreu de Sousa sustenta que o porto era seguro e que a manobra de ancoragem também não oferecia grandes perigos e explica que, entre 1727 e 1802, do movimento total de 21.998 embarcações apenas se registaram 52 naufrágios. (Sousa, 1989: 16)

No que diz respeito ao tráfego do porto do Funchal, o referido autor apurou que este era dominado por navios estrangeiros que utilizavam a capital ma-

3 Membro da Royal Society, da Royal Geographical Society e professor de Matemática. Foi o autor da obra *A voyage to Cochinchina in the years 1792 and 1793*, London, 1806.

4 Todos os visitantes mencionam esta pequena massa basáltica.

5 Cientista e naturalista inglês. Esteve na Madeira em 1850. Escreveu *A Sketch of Madeira, containing information for the travellers, or invalid visitor*, London, 1851.

6 Militar e político americano natural de New Hampshire. Ganhou prestígio dentro do partido Democrático do qual se tornou um proeminente dirigente. Liderou também algumas escolas em Nova Iorque. Foi editor da revista literária *The Northern Light*. Foi senador entre 1845 e 1849. Publicou três obras das quais destacamos *A Winter in Madeira and a Summer in Spain and Florence* (1850).



deirense de modo “transitário” e que cerca de 3/5 do total do movimento do porto estava nas mãos dos britânicos. Aliás, já Albert Silbert havia evidenciado que Madeira *fut toujours comercialmente sous l’ influence anglaise* (Silbert: 47). Talvez seja por isso que Henry Nelson Coleridge, ao desembarcar no Funchal, em 1825, tenha ilustrado o seu contentamento, dizendo que a hospitalidade inglesa é principesca.

Quer em La Luz, quer no Funchal, a necessidade de uma infraestrutura portuária capaz de responder às solicitações do tráfego marítimo transatlântico faziam-se sentir, desde há muito tempo. Se a população reivindicava um cais acostável onde as mercadorias que vinham do interior da ilha fossem descarregadas de modo mais célere e adequado, assim como a construção de infraestruturas de apoio onde os produtos pudessem ser armazenados, os visitantes, por seu turno, exigiam uma atracagem mais segura e cómoda assim como condições adequadas para a descarga da sua bagagem e para as formalidades alfandegárias.

Uma outra reivindicação madeirense prende-se com a instituição de um porto franco no Funchal, que, em 1852, havia sido decretado em Canárias pelo governo de Bravo Murillo – abrindo-se assim a expansão da atividade comercial.

### Os portos de Grã-Canaria

Em 1724, a Academia das Ciências francesa enviou às Canárias o padre, astrónomo e botânico Louis Feuillée. Este fez várias escalas pelo arquipélago e, ao desembarcar em Garachico, notou que o *puerto habia sido destruído dieciocho anos antes por una colada del Teide*. (Pique, 1987: 20). Depois de terem realizado várias observações astronómicas, a equipa dirigiu-se para Orotava, uma pequena vila sem muralhas edificada numa escarpa montanhosa e onde se cultivava malvasia. Na verdade, e segundo Feuillée, Tenerife exportava anualmente cerca de 400.000 piastras em vinho.

George Glas<sup>7</sup> registou a sua passagem pelas Ilhas

Canárias em 1764. Começa em Lanzarote e no *puerto de Naos*, localizado na zona sudoeste, formado por uma fileira de rochas submersas que rodeiam uma baía calma. Glas refere que, por vezes, este ancoradouro é procurado para fazer pequenas reparações nos barcos. Adianta ainda que neste porto apenas tem armazéns onde se deposita milho mas que não há ali nem cidade nem povoação. Menciona igualmente o *Puerto de Caballos*, também ele formado por uma enseada rodeada de rochas, acrescentando que entre estes dois ancoradouros existe um ilhéu no qual se ergue um castelo, de planta quadrangular e feito em pedra e que defende os barcos. Refere ainda que, no lado norte da ilha, há um porto – El Rio – cujo canal estreito separa a ilha de Lanzarote da ilha de Graciosa [desabitada]. Desaconselha o uso deste canal durante o Outono, já que os ventos poderem ser perigosos.

No que diz respeito a Grã-Canaria, o comerciante explica que do lado nordeste existe uma península, que dá origem a uma baía, imprópria para a navegação, embora seja procurada por pequenos barcos e onde os nativos procedem a reparações. Do lado oposto deste istmo, surge uma baía arenosa conhecida como Puerto de la Luz [Puerto de la Isleta] que é muito boa para todo o tipo de navegação e com todo o tipo de vento. Glas informa os seus leitores de que os navios com mercadoria ficam fundeados ao largo [cerca de uma milha]. O desembarcadouro localiza-se na dita baía e num recanto ergue-se uma capela dedicada da Santa Catarina e um pequeno castelo. A uma légua de distância, surge a cidade de Las Palmas.

Do lado sudoeste, há o porto Gando, que Glas não visitou mas que considera bom para a navegação e onde se pode fazer a aguada e carregar produtos frescos. A noroeste, temos Agaete, um porto que engloba um castelo. Explica que é frequentado pelos navios que transportam mercadorias e que fazem a ligação para Santa Cruz de Tenerife. Este último, localizado na ilha do mesmo nome, é o porto mais frequentado do arquipélago. O visitante esclarece que os barcos ficam fundeados a cerca de oito braçadas da praia e que, quando bem amarrados, ficam em segurança por vários dias.

Em relação ao porto de Orotava, o escocês George Glas<sup>8</sup> (1725-1765) descreve-o como grande

<sup>7</sup> Apenas tivemos acesso ao livro na versão espanhola. *Descripción de las Islas Canarias*, 1764, La Laguna, Instituto de Estudios Canarios.

<sup>8</sup> Médico cirurgião de origem escocesa que comandou um navio



centro de comercio vinícola: *en lugar de desembarco se encuentra de la mitad de la ciudad, donde hay una pequeña cala o abrigo entre las rocas*. (Castillo, 1998:29). No entanto, passados alguns anos, Jules Leclercq nota que o movimento portuário decaía consideravelmente: (...) *pero el odio ha matado la prosperidad del Puerto, que se ha quedado triste y silencioso. Los ingleses lo han abandonado, y los barcos extranjeros sólo aparecen, de vez en cuando...* (Castillo, 1998:30).

É sabido que havia uma rivalidade antiga entre os dois portos canarinos – La Luz e Santa Cruz, onde o porto havia já construído anteriormente.

No que diz respeito à ilha de Tenerife, sabe-se que o primeiro cais data de 1502 e foi construído com o aproveitamento de uma enseada a norte de praia de la Carnicería, e que, passados quatro anos, adquiriu a designação de porto real e cerca de vinte anos mais tarde a de porto principal. O porto de Orotava ganhou peso quando o pequeno porto de Garachico<sup>9</sup>, que fora anteriormente o melhor porto da ilha, foi posto de lado, na sequência de um terramoto<sup>10</sup>. Tratava-se de um porto muito pequeno e Jules Leclercq<sup>11</sup> que visitou a cidade em 1879 diz que a cidade [ainda] estava morta.

No que diz respeito ao porto de La Luz, o francês Leclercq explica que o desembarque é difícil em Las Palmas devido ao mar agitado mas que a uma légua de distância, *hay un puertecito más abrigado, llamado Puerto de la Luz, en el que se refugiam los barcos en caso de mal tiempo*. (Castillo, 1998:31). Será apenas por volta de 1883 que este porto adquire projecção e dinâmica, na sequência do novo fôlego dado pela *Swanston & Co* ao aceitar levar a cabo o projecto que havia sido planeado por León y Castillo para a

infraestrutura portuária.

Claret de Fleurieu<sup>12</sup> (1738-1810), comandante da fragata *L' Isis* segue rumo às Canárias depois de uma breve escala no Funchal. Chega a Santa Cruz de Tenerife no dia 15 de Agosto de 1769, onde procedeu a medições relativas à localização do arquipélago, trabalho mais tarde, em 1771, completado pela expedição de *La Flore* que dedicou especial atenção às marés e aos novos aparelhos de medição. No relato desta comitiva, fala-se que as águas são puras, salubres e abundantes nas ilhas de Grã Canária, Tenerife, Palma e Gomera tendo-se igualmente destacado as produções de vinho, azeite, frutas, açúcar, seda e algodão, evidenciando, no nosso entender, um movimento portuário animado.

Também Jean- François Galup de la Pérouse<sup>13</sup> (1741-1788?) passou pela Ilha de Tenerife, em 1785. Uma vez mais, a Academia das Ciências Francesa elaborou um plano detalhado de acção que abarcava várias áreas do conhecimento: astronomia, navegação, física, história natural, antropologia, entre outros. Nota curiosa é o facto de terem reclamado do elevado preço do vinho praticado na Madeira - entre 1.300 a 1.400 libras a pipa,- quando comparado com o preço de Tenerife- 600 libras. Consequentemente, a expedição rumou para Tenerife onde se fundeou durante dez dias, o tempo necessário (e demasiado segundo o relato – o problema foi a lentidão dos estivadores em fazerem o carregamento) para carregar 60 pipas de vinho de Orotava.

O comandante William Bligh<sup>14</sup> (1754-1817) zarpou de Inglaterra no dia 23 de Dezembro de 1787 a bordo do *Bounty* e *determino aportar a la bahia de Santa Cruz, considerándola más apropiada que Funchal, de acordo con el criterio sostenido por el Capitán*

mercantil que se dirigia para a Costa de África. Daqui partiu em 1764 e chegou a uma localidade que apelidou de Port Hillsborough. De seguida partiram em direcção a Lanzarote mas a embarcação foi atacada e Glas, a mulher e a filha conseguiram fugir para Tenerife onde foram feitos prisioneiros. Mais tarde foram libertados e embarcaram de volta a Inglaterra. No entanto, os membros da tripulação esfaquearam Glas e jogaram a mulher e a filha bordo fora. Em 1764 Glas publicou em Londres a obra intitulada *The History of the Discovery and Conquest of the Canary Islands*, a tradução de um manuscrito da autoria de Juan Abreu de Galindo.

9 Glas diz que Garachico es aún una ciudad de categoria y bastante grande ... se dedica a un pequeño comercio de vinos y aguardentes (Castillo, 1998: 25)

10 Catástrofe ocorrida em 1706 e que quase destruiu a cidade.

11 Jules Leclercq, *Viaje a las Islas Afortunadas. Cartas desde las Canárias en 1897*, Madrid, Gobierno de Canarias, 1990.

12 Explorador e político francês, nascido em Lyon, que foi nomeado Ministro da Marinha e das Colónias por Luis XVI. Era membro do Instituto da França. Foi membro do Senado e agraciado com o título de Grande Oficial da Legião de Honra. Em 1805 foi nomeado governador do Tuilleries e do Louvre. Em 1808 era conselheiro de estado e foi encarregado de investigar o motivo da derrota francesa em Trafalgar.

13 Explorador e oficial da marinha francesa que estudou num colégio jesuíta e depois frequentou a escola naval de Brest. Em 1759 ficou ferido na Batalha de Quiberon Bay e feito prisioneiro. Depois de libertado prosseguiu a sua carreira de militar naval. Casou em 1783 com uma crioula que tinha conhecido aquando da sua passagem pelas ilhas Maurícias. Em 1785 foi nomeado para liderar um expedição à volta do mundo que lamentavelmente afundou na Oceania.

14 Oficial da British Royal Navy nascido em Cornwall. Em 1776 foi escolhido por James Cook para o acompanhar na sua terceira expedição. Passou pelas Canárias e faleceu em Londres.

Cook. (Pique, 1987: 87) Apresentados os respeitos ao Governador e tratadas as formalidades, Bligh detêm-se na cidade, irregular com ruas mal pavimentadas mas casas amplas e arejadas e consegue observar que *hay un grado de pobreza y necesidad entre la clase más baja del Pueblo, que en outro lugar no es tan común como entre los establecimientos españoles y portugueses*. (Pique, 1987: 87) Também este comandante britânico sustenta que Tenerife produz muito vinho – vinte mil pipas por ano.

Ainda no mesmo ano, o relato de uma expedição inglesa refere que *aunque el puerto de Santa Cruz no tiene nada de notable, es sin embargo, el mejor de las Canarias (...) a causa de la comunicación mas frecuente con Europa, con preferencia a la Gran Canaria, donde se encuentra la iglesia metropolitana e el palácio del obispo* (Pique, 1987: 92) e por isso ali se faz escala – água e alimentos frescos. No entanto, o médico da frota, John White acrescenta, acerca do porto, que *este muelle está construído de la manera más cómoda para hacer aguada. Los barcos pueden aproximarse tanto que se llenan facilmente los toneles aplicando un caño al grifo destinado a este uso. El desembarco y el embarque de mercancías se realiza con la mayor rapidez*. (Pique, 1987: 93). E ainda conclui de forma clara *...creo indicar este puerto como muy favorable a los navios que emprenden largas travesías, cuando se trata de hacer la aguada y de refrescar a los tripulantes, particularmente en la estación de las frutas*. (Pique, 1987: 93).

Todavia, por volta de 1875, Canárias era ainda um arquipélago predominantemente agrícola e quase sem nenhuma indústria assente num corpo social de cariz marcadamente tradicional.

Em 1887, Oliva Stone passou pelas Canárias – Tenerife, Gomera, Hierro e Palma. Tratou-se de uma viagem muito bem planeada e sobre a qual o casal publicou posteriormente um relato de viagem. Em Las Palmas, os recém-casados instalaram-se na *Fonda Europa*<sup>15</sup>, um hotel que mais tarde passaria para as mãos da família Quiney. Mrs Stone explica que, durante a *season*, se construía na baía de las Isletas um dique que abrigava os vapores e bergantins.

Alfred Lewis Jones<sup>16</sup> (1845-1909), viajante que

saiu de Liverpool e passou pelas Canárias notou igualmente a situação portuária do arquipélago dizendo que os portos não passavam de *fundeadores humildes onde unas gabarras habían facilitado la operación de carga y descarga* de algumas toneladas de carbón (Lezcano, 1992: 53) e foi isto que o motivou a tornar-se sócio da Elder Dempster, já que Jones reparou de imediato na supremacia britânica no que dizia respeito à navegação. No caso particular de Las Palmas, Jones explica que a enseada era fortemente fustigada por *el furioso oleaje y por los ventos* (Lezcano, 1992: 54) e, nesta sequência, várias instituições juntaram esforços no sentido de se construir um novo porto aproveitando a Isleta. No entender deste britânico, dotar a cidade de um porto adequado era condição *sine qua non* para o sucesso comercial e, na verdade, após a construção de um dique e do molhe de Santa Catarina, a cidade estendeu-se e desenvolveu-se em torno do porto. Note-se que a ascensão do Porto de la Luz na sequência da atribuição do estatuto legal de Puerto de Refugio, significou a ruína do antigo porto de San Telmo. Além do mais, o desenvolvimento desta infraestrutura portuária está intimamente ligada ao surgimento da firma *Swanston and Company* por volta de 1883 que assim inaugurou *la aparición de los ingleses en Las Palmas* (Lezcano, 1992:136). Tendo em conta as condições naturais da baía de las Isletas, foram construídos pequenos molhes onde operavam as companhias concessionárias (maioritariamente estrangeiras<sup>17</sup>) e os trabalhos ficaram apenas concluídos por volta de 1902. Deste modo, Lezcano faz notar que *la navegación internacional en aguas del Atlántico oriental encontro en La Luz Port una escala de valor logístico inmejorable*. (Lezcano, 1992:136). O facto de se ter tornado um porto de escala, moderno e bem equipado (quase todo o equipamento tecnológico se devia a investimento estrangeiro) propiciou um significativo aumento do movimento de barcos que atingiu o auge entre 1885 e 1913.

Jean Mascart<sup>18</sup>(1872- 1935) viajou para Tenerife

tendo viajado por África. Em 1891, foi-lhe oferecido a direcção da dita companhia que havia sido comprada pela Elder, Dempster & Co. Esteve ligado ao turismo e ao comércio da banana nas Canárias. Foi fundador da Liverpool School of Tropical Medicine e ainda membro do Bank of British West Africa assim como presidente da British Cotton Growing Association.

17 Note-se que desde muito cedo empresas britânicas operam igualmente em Puerto de la Cruz e em La Orotava. Temos como exemplo os Blandy (sediados no Funchal), os Wood & Miller e os Cory Brothers.

18 Nasceu em Paris e estudou na Escola Normal Superior e no

15 Os Stones acharam a estadia barata: 7 pesetas e 50 centimos por full board.

16 Nasceu em Liverpool e foi aprendiz da African Steamship Company

em 1910 com o objectivo de proceder a observações astronómicas. Conta que a chegada a esta ilha foi de algum modo decepcionante para os passageiros já que a neblina impediu de admirar a paisagem. Esclarece que à medida que barco fazia a aproximação a Santa Cruz, o porto principal, um bando de canoas, umas com frutas e artigos vários e outras com rapazes que, gesticulando e gritando, pediam o arremesso de uma moeda. [mergulhança, tal como acontecia no porto do Funchal] <sup>19</sup>

O cientista explica que, na actualidade, os transatlânticos chegam a Tenerife vindos de Hamburgo e de Southampton. Aproximando-se pelo lado norte, os barcos avistam a *punta de Anaga* onde um farol assinala a proximidade de terra firme. À medida que o barco avança em direcção ao porto, rasgando as ondas, distinguem-se as casas, as palmeiras e alguns jardins, e Mascart admite que a paisagem natural associada a um sol intenso parece ser sinónimo de magia. Em seguida, o navio é invadido: *los vendedores, desalinhados y pintorescos, acosan al viajero, lo empujan, literalmente lo secuestran, lo embarcan y lo dejan en tierra*. (Currel: 156)

Mascart elogia as boas condições portuárias para a descarga rápida e eficiente de mercadorias assim como para o abastecimento de combustível. Elogia igualmente a segurança, mas sugere que o alargamento do espigão iria melhorar ainda mais todo este processo.

Tal como sucedeu no Funchal, o movimento portuário de La Luz decaiu durante as Grandes Guerras. Apesar de possuir uma boa infraestrutura para o abastecimento de carvão, não tinha as mesmas condições para o abastecimento de combustível líquido. Além do mais, é notória a supremacia das Companhias Britânicas: em 1885, 66% das embarcações aportadas tinham bandeira inglesa; em 1903 o número tinha subido para 58% e, em 1909, tinha alcançado 48,8%.

É importante notar que a concessão do porto ao consórcio Swanston/ Miller foi decisivo para o

desenvolvimento de La Luz, e na verdade, quer a aguada, quer o abastecimento de carvão era um monopólio exclusivo estrangeiro, ou seja, britânico – daí se entender o desabafo de alguns quando sustentam que *La Luz Port era na realidade un “feudo” del capital extranjero*. (Navarro: 52)

Em 1879, um edital refere que o molhe de San Telmo era apenas *...un montón informe de piedras sueltas que el mar traía y llevaba a su antojo ...* (Navarro: 24) acrescentando-se ainda que tanto o molhe com o abrigo construído para o desembarque que havia sido começado a ser edificado em 1863 em La Luz, estava parado. Atente-se que o porto de La Luz tinha sido construído com o propósito de servir de escala à navegação intercontinental (rivalizando assim com o Funchal) – onde os barcos se abasteciam, pelo que não tinha um *hinterland*, ou seja, uma estrutura económica de suporte em seu redor que justificasse e sustentasse a sua construção. De acordo com Francisco Navarro *diversas companhias que abasteciam a sus unidades en San Vicente, Funchal o Santa Cruz de Tenerife preferieron el refugio de La Luz como lugar más idóneo por sus mejores condiciones y por las facilidades que les ofrecieron*. (Navarro: 43)

De um modo geral, a cidade de Las Palmas era tida como mais elegante quanto comparada com Santa Cruz de Tenerife. As ruas eram mais amplas já que em Tenerife as ruelas eram estreitas e contorcidas. Olivia Stone, quando ali chegou comentou que *Parece que hemos dejado Europa en Tenerife y llegado a Africa en Gran Canaria* (Lemus: 52)

Refira-se que o Puerto de La Cruz, cujo esplendor se registou durante o século XVIII, foi o primeiro porto a se relacionar com a Inglaterra e com os Estados Unidos. Todavia, e apesar de se ter desenvolvido, continuou sendo um pequeno núcleo populacional descrito por John Whitford, como *um lugar melancólico y sin interés alguno*. (Lemus: 92). Na verdade, quase todos os viajeros quando chegavam aos portos de La Laguna e La Orotava, por exemplo, manifestavam alguma desilusão. Por exemplo, Piazzzi Smyth em 1856 sustenta que *las calles eram intransitables y la tranquilidad reinaba por todas las partes* (Lemus: 92), opinião partilhada por Elisabeth Murray que de forma desolada comenta que *la población, una vez pasado su gran momento, presenta ahora un aspecto desolador y solitario* (Lemus:92). Em 1888, Charles

Observatório de Paris. Em 1899 doutorou-se em Ciências e ficou encarregue de organizar o laboratório de astronomia da Faculdade de Ciencias. Realizou em 1910 uma expedição científica a Tenerife. Em 1912 foi nomeado director do Observatório de Lyon.

19 Tivemos acesso à obra em espanhol intitulada *Impresiones y observaciones de un viaje a Tenerife*, 2003, Taller de História, Gobierno de Canarias.



Edwards<sup>20</sup> informa que durante a segunda metade de oitenta, e além dos barcos de cabotagem, apenas se notava o movimento de um ou outro barco de pesca e uma vez por semana, saía uma embarcação que transportava pessoas e mercadorias entre o Puerto de la Cruz e La Palma. Edwards acrescenta que, de quando em vez, chegava um vapor, transportando visitantes *que eran desembarcados en botes hasta el muelle por el precio de 1 peseta, igual que en Santa Cruz. Por los equipajes, los bultos o maletas tenían que pagar media peseta por cada uno.* (Lemus: 93). Efectivamente, o desenvolvimento do Puerto de la Cruz apenas aconteceu aquando da abertura do primeiro sanatório em 1886.

As actividades marítimas, na sequência do desenvolvimento do barco a vapor, transformaram os portos de Santa Cruz e de La Luz em escalas de abastecimento de carvão e viveres. Nos anos 50, a ligação entre Canárias e Inglaterra faziam-se saindo de Liverpool e era monopolizada pelas seguintes linhas: *African Steam Ship* (1852), *British and African Steamer* (1869), *Elder, Dempster and Co.* Os vapores saíam ao Sábado e faziam escala no Funchal, em Tenerife e em Las Palmas. (Lemus:84)

Ao chegar ao molhe de Santa Cruz, o barco tinha de aguardar pela visita do oficial de saúde que subia a bordo e com a ajuda de um tradutor passava a autorização para desembarcar. Os agentes hoteleiros também iam a bordo, recolhiam a bagagem e preenchiam a papelada. (Lemus:101) Este procedimento ocorria de igual modo no Funchal.

Os viajantes dormiam uma noite em Santa Cruz embora o seu desejo fosse visitar o vale de Orotava. Nada os retinha em Santa Cruz e, se por um lado, os doentes vinham em busca de descanso, os que gozavam de boa saúde e os aventureiros queriam, por sua vez, escalar o Teide. (Lemus: 102)

O vale de Taoro tinha uma saída natural por mar pelo Porto do Orotava. Desde o século XVI era utilizado para o desembarque dos portos de San Telmo e San Filipe. Era um bom porto de verão, mas no inverno, os barcos eram forçados a soltar as amarras devido ao vento de noroeste. Na praia, as lanchas varavam e faziam a descarga de mercadorias tal como

relatou com entusiasmo George Glass.

Apesar das vantagens naturais e apesar do molhe de Santa Cruz deter o monopólio do tráfico marítimo durante o século XIX, o desembarcador de Santa Barbara do Porto de Orotava era o único com capacidade para ser considerado um porto no norte de ilha. Uma vez que a agricultura era importante para o desenvolvimento económico, foi pedido ao Governo Central para realizar um estudo para a construção de um molhe (1858).

No entanto, Orotava era o coração da ilha e os intentos de melhorar o molhe de Santa Barbara continuaram, (Lemus: 225) apesar de estar exposto às tempestades naturais tal como sucedeu em 1894.

Em 1882, o movimento de barcos no Porto de Orotava atingiu as 165 embarcações, apesar da sua pequena dimensão. Benjamin, atento ao movimento de mercadorias, relata que:

*Es en estos momentos cuando en el diminuto muelle se amontonan los odoríferos bulbos y las barcasas son remadas hacia fuera, a través del estrecho pasillo entre las rocas, superando las fuertes marejadas...* (Lemus: 226)

O movimento portuário evidencia que o município de Orotava necessitava de um porto de onde se poderia proceder à exportação de produtos. Por outro lado, a proximidade entre as ilhas de La Palma e La Gomera e Orotava também exigia o mesmo. Outra razão eram os iates particulares que também aportavam por aqui. No entanto e tal como sustenta Olivia Stone<sup>21</sup> *un puerto en Orotava seria casi un golpe mortal para Santa Cruz.* (Lemus: 230)

É significativo o facto das primeiras impressões aquando da chegada coincidirem com o que se dizia sobre a ilha de um modo geral: aspeto sombrio, triste e aborrecido.

Depois de 1838, e na sequência da crise comercial, o movimento portuário sofreu uma queda brutal e Charles Edwards regista com alguma consternação o silêncio e a pacatez do porto:

20 Não foi possível obter dados biográficos sobre este autor que passou pela Ilha de Tenerife entre 1887 e 1888. Visitou também as ilhas de La Palma e Grã-Canária.

21 Era casada com o advogado John Harris Stone e depois do casamento em 1880, o casal viajou para a Noruega. Entre 1883 e 84 visitaram o arquipélago das Canárias onde permaneceram 6 meses. Nessa sequência publicaram a obra *Teneriffe and its six satellites* editado em Londres em 1887.

*Hay demasiados almacenes vacios en Puerto, o almacenes que una vez contenían toneles de Canary [vino], pero que ahora están llenos de maíz o pescado salado para consumo de los pobres. (Lemus: 244)*

Falar dos portos implica falar das firmas que mantinham ligações com a actividade portuária directa ou indirectamente. No caso dos dois arquipélagos, é notório que o capital estrangeiro foi responsável pelo dinamismo e carisma destes locais. Tanto num caso como noutro, os britânicos fizeram sentir o seu *know how* e o seu capital. Davies admite que *before Sir Alfred established the Grand Canary Coal-ing station at Puerto de la Luz in 1884, the port of Las Palmas was only an open roadstead and bout twenty ships per month called there, but four years later the monthly average had increased to a hundred...* (Hernandez, 1988: 56).

Efectivamente, vários dados apontam para o facto do comércio de carvão em Santa Cruz crescer diariamente. A quantidade importada por Hamilton alcançou as 13.000 toneladas em 1882. Na mesma altura, a firma Blandy Brothers, instalada na Madeira desde 1807, tinham estabelecido igualmente uma estação de carvão em Las Palmas. (Lemus: 87)

Trata-se apenas de um exemplo entre muitos e o mesmo ocorreu no porto do Funchal onde a firma Blandy Brothers exerceu durante largos anos um monopólio com o qual nenhuma firma local podia competir. Mais, quer a nível da navegação marítima de larga escala como na cabotagem, foram igualmente as firmas estrangeiras que exerceram forte domínio em ambos os arquipélagos.

### Os portos da Madeira e das Canárias – olhares (as)simétricos?

Alguns dos viajantes oitocentistas tiveram a oportunidade de passar tanto pela Madeira como pelas Canárias. Aventureiros, cientistas, políticos, missionários, comerciantes atravessavam o Atlântico em busca de novas oportunidades. É nesse sentido que Pique sustenta *que los puertos insulares [Madeira o Canarias] ofrecen las ventajas propias de una escala para el avituallamiento y para la obtención de*

*refrescos para las tripulaciones; la posición geográfica de las islas responde a las exigências de un primeira y necessária estación para las naves procedentes del norte. (Pique, 1987:3)*

Em Julho de 1776, James Cook deixa o porto de Plymouth e passados alguns dias chega ao porto de Santa Cruz de Tenerife onde a terceira expedição do comandante britânico parou para fazer a aguada. No seu relato, Cook recomenda a paragem neste porto já que *é perfectamente adecuado para servir de escala para la obtención de refrescos, orientación ...* (Pique, 1987: 71) O porto do Funchal foi igualmente escala durante as três expedições de Cook mas não há registo relevante acerca das condições do mesmo.

Em 1797, George Staunton<sup>22</sup> (1737-1801) refere igualmente que a expedição parou em Santa Cruz de Tenerife *a fin de procurar a la tripulación del Lion una pórcion de mejor vinho que el que habían podido adquirir en Madeira* (Pique, 1897:97). Todavia, o comandante relata que *el fondeadero es, generalmente, muy malo en Tenerife* mas em relação ao cais explica que *hay un buen muelle muy adelantado en el mar, en donde pueden atracar los botes en todo tempo.* (Pique, 1987: 98). Em relação ao porto do Funchal, Staunton indica que o *Loo Rock* serve de ancoradouro e que a baía se estende até ao Forte de São Tiago e adverte para os perigos da aproximação das embarcações quando feita por sudoeste. É por isso que acrescenta que *it is said that a very convenient landing-place may be found about two miles to the westward of Funchal bay, round the Pico da Cruz, perhaps at Praya.* (Staunton, 1797: 82)

A caminho do Brasil no ano de 1817, John Baptiste von Spix<sup>23</sup> (1871-1826) e Philippe von Martius<sup>24</sup> (1794-1868), escudeiros da Real Ordem da Bavária, e membros da Real Academia das Ciencias de Munique, fazem escala no Funchal. Apesar de largamente deslumbrados *with the prospect of this Island, which*

22 Oficial da *East India Company* e botânico nascido na Irlanda. Estudou num colégio jesuíta em Toulouse e na escola médica de Montpellier. Era membro da Royal Society. Ficou encarregue de escrever o relato oficial da embaixada à China. Morreu em Londres e foi sepultado na Abadia de Westminster.

23 Cientista, recebeu da Academia de Ciências da Baviera o encargo de pesquisar as províncias mais importantes do Brasil e formar coleções botânicas, zoológicas e mineralógicas.

24 Nasceu em Erlangen e faleceu na cidade de Munique. Foi médico, botânico, antropólogo e um dos mais importantes pesquisadores alemães que estudaram o Brasil, especialmente a região da Amazônia.

*seems to float like a pleasant garden on the bosom of the ocean* (Martius: 88) alertam para a demasiada exposição do porto aos ventos e dizem mesmo que quando se preparavam para desembarcar *a strong wind arising, which made the anchorage on the very steep rocky bottom still more unsafe and dangerous...* (Martius: 89) Quanto às ilhas vizinhas das Canárias, os dois cientistas apenas registaram o denso nevoeiro que cobria o arquipélago referindo que ainda tentaram ancorar em Lo Hierro, mas sem sucesso.

Em 1834, James Sanders Holman<sup>25</sup> conta que a embarcação ficava ancorada ao largo da baía do Funchal e que havia duas possibilidades de desembarque: o Loo Rock ou a praia de calhau, que ficava mais perto da Alfândega mas oferecia maior perigo dada a ondulação.

Ao chegar a Santa Cruz de Tenerife, Holman diz que o navio foi saudado por uma salva de 13 tiros e que antes de poderem desembarcar, receberam a visita do vice-consul, Mr Gregor. Estabelecendo uma comparação entre a Madeira e Tenerife, regista que *my friends were very much pleased with the clearly appearance of the town and good pavement, affording a striking contrast to Funchal, which like most Portuguese towns, was dirty and badly paved.* (Holman:32). Elogia a localização da vila e refere que está bem fortificada. Menciona ainda o porto de Orotava – *the principal for commerce* – localizado a norte da ilha. (Holman:33)

William White Cooper<sup>26</sup> (?), em passagem pela Madeira e Tenerife no ano de 1840, diz que ficou *disappointed* com a aproximação à ilha Portuguesa e lamenta igualmente algumas das formalidades como a visita do oficial de saúde e a ida obrigatória ao posto de polícia para poder adquirir o certificado de permanência na ilha. Notou o Loo Rock e uma torre gigante [Pilar de Banger] , esta última localizada na praia.

Em relação à ilha de Tenerife conta que tem um aspecto irregular, quase *desfeito* mas nota que Santa Cruz é limpa embora seja *less imposing* do que o Funchal. No entanto, acrescenta que as ruas de Santa Cruz são *superior*, quando comparadas com as do Funchal. Aponta o molhe que comanda a cidadela e

ainda a *famous smooth and level road running along by the sea side.* (Cooper: 65)

O secretário da *General Steam Navigation Company*, William Hadfield<sup>27</sup> (?-1854), passou em 1854 pelas ilhas da Madeira e Canárias. Destas últimas não fornece lamentavelmente informações relativas aos portos, mas no que concerne ao Funchal, explica que apesar do desembarque poder ser considerado perigoso, *the boats are well adapted for all emergencies* (Hadfield:7), dando assim segurança aos futuros visitantes. Hadfield notou também ele o Loo Rock e sobretudo a baía da capital madeirense *that opened before us, and a more beautiful sight cannot well be conceived ...* (Hadfield:6)

Philippe de Kerhallet<sup>28</sup>(1813-1882) passou igualmente pelas ilhas Atlânticas em 1880. Reparou de imediato no *rocher Loo* e ainda na *Pontinha*, os dois locais de desembarque lamentando, porém o facto deste último se localizar muito longe da cidade.

Em relação às Ilhas Canárias, regista que o porto de La Luz oferece abrigo para as embarcações além de ter um depósito de carvão. Explica ainda que *le port est relié à la capitale par une belle route ...* (Kerhallet: 3). Conta que o porto de Las Palmas ficava localizado no norte da ilha e que só serve para pequenas embarcações e barcas, acrescentando que o molhe existente tinha já sido alargado. Em relação ao porto de La Luz, está convencido de que deverá tornar-se *un port de refuge pour les navires de tout tonnage.* (Kerhallet:5) Ocupa algumas páginas fornecendo dados precisos e conselhos à navegação tais como direção do vento, profundidade do mar, cais, etc.

Paolo de Mantegazza<sup>29</sup> (1831-1910), médico italiano, viajou largos anos pela Europa, tendo aportado na Madeira e nas Canárias. Deixou registos sobre ambos os arquipélagos. Saiu do Rio de Janeiro e a primeira paragem fez-se em Tenerife, depois de um forte temporal. O desembarque foi atribulado já que o médico teve que lutar para conseguir para si e para a sua mulher um lugar no bote que transportava os passageiros para terra. Por fim, lá conseguiu chegar

25 Aventureiro, autor, sociólogo, oriundo de Exeter, na Inglaterra.

26 Cirurgião da Honorary Artillery Company; autor da obra *The invalids guide to Madeira with the description of Teneriff, Lisbon, Cintra, Mafra, etc and a vocabulary of the Portuguese and English language*, London, 1840.

27 Escritor inglês, autor da obra *Brazil, the river plate and the Falkland islands, with the Cape Horn route to Australia, including notices of Lisbon, Madeira, the Canaries and Cape Verds*, London, 1854.

28 Navegador francês, escreveu a obra *Madère, Les îles salvages et les îles Canaries*, 1880.

29 Neurologista, fisiologista, e antropólogo italiano também conhecido como escritor de ficção.



ao Lazareto, *inundados por el agua salada del mar y el agua dulce que caía a cántaros del cielo*. (Pomares: 46)<sup>30</sup>. Esclarece que as ondas eram tão grandes que tiveram que sair do bote às costas dos *barqueiros y asi fuimos depositados sobre la negríssima arena de la isla volcanica de Tenerife*. (Pomares: 46)

No que diz respeito à ilha da Madeira, Mantegazza inspirou-se na ilha e escreveu um romance epistolar. *Um dia na Madeira* é a história de um amor impossível entre Emma e William e além do romance, o autor incluiu umas notas sobre a ilha, o clima, as rotas e sugere alguma bibliografia sobre a Madeira. Neste apêndice, Mantegazza explica que a viagem de Liverpool até a Madeira dura seis dias e evidencia o domínio das companhias inglesas de navegação. Apesar de ser uma história ficcional, a descrição da chegada da personagem à ilha da Madeira é idêntica às que encontramos nos relatos e guias de viagem. Conta que à primeira vista, a Madeira assemelhava-se a um inferno dantesco. (Mantegazza:21) Fala, claramente, das massas de basalto e dos penhascos abruptos que sobem mar fora. E descreve ainda o desembarque:

*Depois, no meio de berros e de gritos, mal desembarcámos, tive de abrir caminho á força por entre gente meio despida que me propunha um cavalo; gente de casaca que me propunha um hotel, vendedores de bengalas, vendedoras de bordados; um mundo de outros homens e de outras mulheres que em óptimo português, em péssimo francês, e em mau inglês, queriam todos alguma coisa de mim, sem que eu quisesse alguma coisa deles*. (Mantegazza: 23)

A escala no Funchal foi curta e o Thames levantou ferro ao cair da noite. *Todos regressavam a bordo, cantando e rindo, felizes com o dia que tinham passado; os homens aquecidos com o vinho vulcânico da ilha, as mulheres inebriadas com o perfume das flores* (Mantegazza: 28) e para bordo levavam cestos de palha, bibelôs de madeira e bordados, ou seja, pedaços da ilha.

Lady Brassey passou também pelas duas ilhas. Sobre as infraestruturas portuárias de Las Palmas nada diz, mas em relação ao Funchal tomou nota do

Loo Rock, que avistou do seu iate, considerou ser um objeto pitoresco e interessante.

W. H. Koebel<sup>31</sup> (1872-1923), em 1909, publicou *Madeira: Old and New*. Trata-se de uma obra que se baseia em informação dada por Gaspar Frutuoso e que contou com a ajuda de alguns residentes britânicos, nomeadamente: Charles Cossart, Blandy, Graham, Reid, Welsh, Miles e o padre Ernesto Schmitz. No que diz respeito ao porto do Funchal, o autor explica em primeiro lugar que no Funchal, *as in the rest of the Island, repose is an art* (Koebel:91), acrescentando que até mesmo o edifício da Alfândega *dozes in dark blue tunic ...* (Koebel:91) e descreve a zona ribeirinha como *resting and languorous*. No entanto, assim que uma nuvem de fumo aponta ao longe, o cenário altera-se e o espaço que até então se encontrava vazio e adormecido, enche-se de vida: os oficiais da Alfândega, da saúde, os gerentes dos hotéis, os homens das canoas, os homens do carro de bois, a polícia, os comerciantes, entre outros, ocupam as suas posições, cooperando assim para demonstrar que *Madeira is very much awake*. [para receber o visitante] (Koebel:93)

Em 1919, foi dado à estampa um relato de viagem à ilha de Páscoa da autoria de Katherine Routledge<sup>32</sup> (1866-1935). A primeira paragem, no dia 13 de Abril, depois da partida de Inglaterra, foi o porto do Funchal, *a most inconvenient one from the point of view of making the necessary arrangements*. (Routledge: 17). Após três curtos dias na Madeira, Katherine lamenta não ter tido tempo para visitar a ilha como gostaria e partiu em direção às Ilhas Canárias. Chegada ao Porto de La Luz cujo aspecto era *depressing* mas que apesar de *not attractive, is at any rate prosperous*, (Routledge:19) verificou que existiam cerca de 6 a 7 companhias que dominavam o abastecimento de carvão. Todavia, a desilusão é enorme. Explica que visitante que ali chega, e sobretudo, como é o seu caso, se tiver passado antes pela Madeira, *is that of having been transported into the heart of Africa*, (Routledge:19) e remata, com evidente desalento que se o porto de La Luz não é bonito, *the road from it into Las Palmas is still less so*. (Routledge:22)

31 Escritor inglês, autor da obra *Madeira old and new*, London, 1909.

32 Nasceu no seio de uma família Quaker no norte de Inglaterra e frequentou o Sommerville Hall em Oxford onde se especializou em História Moderna. Foi professora e depois tornou-se arqueóloga tendo sido responsável pelo primeiro estudo feito na Ilha de Páscoa em 1914.

30 Tivemos acesso à tradução espanhola de Paolo de Mantegazza, intitulada *de Rio de La Plata a Tenerife*, 2004, Espanha, Escala en Tenerife.

Em 1930, saiu à estampa um guia de viagem que inclui os dois arquipélagos – *Madeira and the Canary Islands, a concise guide for the visitor* publicado por Alfred Samler Gordon Brown<sup>33</sup> cujo objectivo, indicado no próprio título é fornecer informações úteis para o visitante. Nesse sentido, os transportes e, em particular, a navegação marítima ocupam muitas das páginas desta obra. Na verdade, o guia informa, detalhadamente, o leitor acerca das várias companhias que operam entre os dois arquipélago, o Reino Unido, Lisboa, e até mesmo entre as ilhas.

No que diz respeito ao porto do Funchal, os leitores são informados de que existe um cais de desembarque situado na frente mar e um porto designado por Pontinha que é uma muralha construída de forma a ligar o Forte de S. José e o Loo Rock (Forte de Nossa Senhora da Conceição). Em relação a Las Palmas, o guia informa de que existe um cais onde as embarcações atracam: *a sceney of great activity, trronghed with taxies, lorries, and pedestrians* (Brown, 1930: 87). Aliás, e sendo o maior porto de Gran Canaria, o movimento de barcos atinge mais de 8,000 navios que transportam mercadorias e pessoas. O visitante é informado de que o Puerto de La Luz se encontra naturalmente protegido pela Isleta e de que possui dois cais. Informa ainda de que o porto se encontra a cerca de quatro milhas da Catedral e da parte velha da cidade. No caso de Fuerteventura, existe um porto que é a capital da ilha – Puerto del Rosario onde duas vezes por semana atracam os navios da *Transmediterranea Company* (os mesmos que aportam três vezes por semana em La Gomera) e onde existe uma pensão para alojar os visitantes. Em relação à ilha de Lanzarote, explica-se que o antigo porto e o Puerto de Naos são dois importantes centros piscatórios e adianta que um novo e mais moderno porto – Las Marmoles, está ainda em construção. No que diz respeito a La Palma, o leitor é informado de que a cidade se desenvolve em torno de um pequeno porto, que serve essencialmente o tráfego marítimo local mas cuja paisagem não se esquece: *The sea wall, flanked by na Esplanade with flowers beds and eletric lighting, streches in a curve for a full quilometre from the harbour mole to the far side of the town. From*

*the Esplanade in clear weather is a fine view of the Peak of Teneriffe and of the nearby Island of Gomera.* (Brown, 1930: 142) No caso da ilha de Hierro o porto – *Estaca* - consiste apenas numa enseada no sopé de uma ravina, onde existe um pequeno molhe. Os barcos da *Trasmediterranea* chegam duas vezes por semana à pequena ilha.

#### V- Dois arquipélagos – dois portos rivais?

Tem sido possível verificar que as preocupações quanto às infraestruturas portuárias foram (e são) transversais aos dois arquipélagos Atlânticos: Madeira e Canárias, assim como têm sido convergentes as opiniões expressas pelos forasteiros. Se, por um lado, as ilhas abraçam e acolhem todos os que por ali passam nem sempre a ancoragem e os serviços portuários correspondem, nem às necessidades, nem às exigências dos turistas.

Durante o período que ficou conhecido pela denominação de *Turismo Terapêutico*, a Madeira foi porta de entrada para muitos *invalids* que fugiam da Europa e procuravam a cura no bom clima e nos bons ares da capital madeirense. No entanto, sabemos que as ilhas Canárias, e o Puerto de Orotava em Tenerife, em particular, também ofereciam condições para o acolhimento destes doentes. Aliás, a comunidade científica levou a cabo várias medições da temperatura e dos níveis de humidade no sentido de apurar qual seria a localização mais indicada para o tratamento deste flagelo que assolava na Europa de Oitocentos.

Nicolás Lemus, no seu estudo, pergunta quais as razões que levaram alguns médicos a recomendarem Madeira em vez de Tenerife? E aponta algumas respostas.

Em primeiro lugar a existência de uma forte indústria turística ligada a interesses económicos que estavam nas mãos dos Britânicos, os quais gozavam de privilégios tais como o English Club, a Igreja e o Cemitério. Em segundo lugar porque a capital da Madeira possuía já uma adequada infraestrutura hoteleira: pequenos hotéis, pensões e quintas, a sua maioria, geridos igualmente por comerciantes ingleses. Além

33 Sabe-se que viajou para a Madeira e Canárias entre 1887 e 1888 e publicou em Londres no ano seguinte um guia intitulado *Madeira and Canary Islands* destinado aos doentes pulmonares. Este guia foi alvo de publicações sucessivas nas quais informações adicionais foram sendo acrescentadas.

disso, tinha também um hospital<sup>34</sup>. (Lemus: 65) Tudo isto somado aos laços de amizade (mais antigos entre Portugal e Reino Unido do que com Espanha e a monarquia de Além-Mancha) justificam o maior volume de visitantes britânicos a aportarem no porto da capital madeirense, sustenta o referido autor.

Em larga medida, existia ainda uma notória rivalidade entre os arquipélagos da Madeira e das Canárias que competiam em [quase] pé de igualdade por ocuparem a primazia entre os destinos turísticos Europeus. No entanto, Hernandez sustenta que a ilha da Madeira, assumia uma posição veterana no *tourism trade*, talvez por se encontrar mais perto do continente Europeu e sobretudo devido às já mencionadas alianças luso-inglesas. Apesar de considerar que ambos os arquipélagos se lançaram quase em simultâneo nesta aventura, nota que a presença do madeirense Luís Camacho nas Canárias, que considerava ser um hoteleiro pioneiro, confirma justamente a ideia de que os madeirenses dominaram primeiro e melhor o negócio hoteleiro e a arte de bem receber.

## VI- Notas finais

De notar que este desenvolvimento portuário só foi possível porque havia capital e *know-how* Britânico, situação que é comum aos dois arquipélagos. De notar igualmente que a grande maioria das actividades de apoio ao porto tais como abastecimento de carvão, água etc, assim como o acolhimento e transporte de visitantes acabou por se tornar também um monopólio estrangeiro, situação que, embora em menor dimensão, ainda subsiste na actualidade.

A partir de 1883, a agressividade espanhola patente na abertura dos portos francos de Las Palmas e Santa Cruz de Tenerife, arruina os portos portugueses. Tal como nos explica Alberto Vieira, *na Madeira o porto continuou a ser uma promessa adiada e os serviços de abastecimento de combustível adiados até 1956; só em 1964 foram inauguradas as instalações de recepção e armazenamento na Praia Formosa, o oleoduto que ligava a mesma estação ao porto e a subestação da Penha de França, num total de capa-*

*cidade de depósito de 36.800 m3 de combustível*<sup>50</sup>. Desta forma, a Madeira perdia irremediavelmente a oportunidade de competir com os portos do arquipélago vizinho das Canárias, o seu arqu-rival a quem tinha levado a melhor em épocas passadas.

Urge também não esquecer que ambos os arquipélagos sentiram os efeitos das duas Grandes Guerras visível na diminuição do tráfego de navios e passageiros.

Os visitantes, apesar de lamentarem as condições dos portos das ilhas, acabam por se sentirem recompensados dada a beleza natural e a hospitalidade das gentes. Além do mais, e se, em alguns casos, tomaram consciência do baixo nível de vida das populações, todavia, o élan romântico e o fascínio pelo pitoresco apoderou-se do seu olhar, impedindo-os assim de “querer ver com olhos de ver” o outro com quem se cruzaram nesta passagem pelas ilhas atlânticas.

Importa ainda sublinhar que a partir de 1900, as narrativas abandonam o cunho pessoal e íntimos característicos do registo [diário] de viagem e passam a ser guias de viagem escritos com o objectivo de dar informação precisa e objectiva ao turista sobre o destino que escolheu para visitar/ passar férias. Consequentemente as informações/descrições acerca das condições portuárias são escassas.

<sup>34</sup> Era propriedade do médico madeirense Henriques mas ali colaboravam o Dr Renton, o Dr Ross e o Dr Broughton.



**Referências bibliográficas:****Gerais**

- AJAMIL, Fernando de Ory, Ciencia y diplomacia hispano-Alemana en Canarias (1907-1916) El origen del Observatorio Meteorológico de Izaña
- BRUNER, Jerome, 1986, Life as Narrative, Social Research 54/1
- CASTILLO, Juan Francisco Martín del, 1998, Evolución Tecnológica Y Desarrollo Portuário, Castillo, Las Palmas de Gran Canaria
- LEMUS, Nicolás Gonzáles, 1998, Viajeiros Victorianos en Canarias, Imágenes de la sociedade isleña en la prosa de viaje, Las Palmas de Gran Canaria
- LEMUS, Nicolás Gonzáles, 1995, Las Islas de la ilusión, Británicos en Tenerife, Las Palmas de Gran Canaria
- NAVARRO, 1985, Pequeña Historia del Puerto de Refugio de La Luz, Las Palmas de Gran Canaria
- SOUSA, João José Abreu de, 1989, *O movimento do porto do Funchal e a conjuntura da Madeira de 1727 a 1810, alguns aspectos*, Sousa, Funchal
- SIMÕES, Jorge Sumares Alvaro, SILVA, Iolanda, 2002, *Transportes na Madeira*, S2002, DRAC, Funchal
- SILVA, 2008, *Passaram pela Madeira*, Antonio Marques da Silva, Funchal 500anos
- PENNYCOCK, Alastair, 2102, Language and mobility, Unexpected Places, United Kingdom
- PIQUE, Alfredo Herrera, Las Islas Canarias, escala científica en el Atlantico
- COOPER, William White, 1840, *The Invalid's Guide to Madeira with a description of Teneriffe, Lisbon, Cintra, Mafra etc*, Londres, Smith, Elder and Co.
- HADFIELD, William, 1854, *Brazil, the River Plate and the Falkland Islands, with the Cape Horn Route to Australia, including notices of Lisbon, Madeira, the Canaries and Cape Verdes*, London
- HARCOUT, Edward William, 1851, *A Sketch of Madeira containing information for the traveller or invalid visitor*, London, John Murray
- HOLMAN, James Sanders, 1840, *Travels in Madeira, Sierra Leone, Teneriffe, St Jago, Cape Coast, Fernando Po, Princess Island*, London
- MANTEGAZZA, Paolo, 2010, Um dia na Madeira, Tradução de Laura Moniz, Sopa de Letras
- KEITH, George Mouat Keith, 1819, *A voyage to South America and the Cape of Good Hope*, London, Printed for the Author
- KERHALET, Phillipe, 1880, *Madère, Les Isles Salvages et les Isles Canaries*, Paris
- KOEBEL, W. H., 1909, *Madeira Old and New*, London, Francis Griffiths
- STAUNTON, Sir George, 1797, *An Authentic Account of an Embassy from the King of Great Britain to the Emperor of China*, vol I, London, W. Bulmer and Co.
- SPIX, John Baptiste von, MARTIUS, Philippe von, *Travels in Brazil in the years 1817-1820 undertaken by command of his Majesty the King of Bavaria*, London, Longman, Hurst, Rees, Orme, Brown and Green
- ROUTLEDGE, Katherine, 2005, *The Mistery of Easter Island*, Cosimo Classics, New York

**Guias e narrativas de viagem**

- BARROW, John, 1806, *A voyage to Cochichina in the years 1792 and 1793*, London, T. Cadell and W. Davies
- BENJAMIN, S.G.W., 1870, *The Atlantic Islands as Resort of Health and Pleasure*, London
- BRASSEY, Lady, 1879, *A voyage in the Sunbeam: our home for eleven months*, London
- BROWN, A. Samler, 1932, *Brown's Madeira, Canary Islands and Azores*, a practical and complete guide for the use of tourists and invalids with 22 coloured maps and plans and numerous sectional and other diagrams 14th and Revised Edition, London, Simpkins, Marshall, Ltd.
- BROWN, Gordon, 1951, *Madeira a concise guide for the visitor*, plates, map and plans and suggestions for those spending three hours ashore, England, The Union-Castle mail steamship company, Limited