



Madeira, Beach of Funchal



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



Madeira, Funchal, Rua de Ferro



# ANUÁRIO

N.º 5 • 2013

**A CÂMARA DO FUNCHAL E A ACTIVIDADE  
PORTUÁRIA: SAÚDE PÚBLICA, ABASTECIMENTO  
E PODER (1750-1832)**

ANA MADALENA TRIGO DE SOUSA



**ANUÁRIO 2013**

CENTRO DE ESTUDOS DE HISTÓRIA DO ATLÂNTICO

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

**PP. 213 - 231**

**REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA**

**ANA MADALENA TRIGO DE SOUSA**

Investigadora Auxiliar do Centro de Estudos de História do Atlântico (CEHA), Funchal, Madeira. Desenvolve investigação no domínio da história da instituição municipal do arquipélago da Madeira. No âmbito das publicações dentro desta temática, mencionam-se, entre outros, os seguintes estudos: *O Exercício do Poder Municipal na Madeira e Porto Santo na Época Pombalina e Pós-Pombalina*, Funchal, CEHA, 2004; “A Elite Municipal do Funchal, Ponta do Sol e Porto Santo: Identificação e Perfil Sócio - Económico (1834-1878)” in *Anuário do Centro de Estudos de História do Atlântico*, nº 1, 2009, pp.515-657; “O Município do Funchal entre 1896 e 1910: Funcionamento Institucional e Constrangimentos Financeiros” in *República e Republicanos na Madeira 1880-1926*, Funchal, CEHA, 2010, pp.373-423; “As Finanças do Município do Funchal na Época Pombalina e no Final da Monarquia Constitucional: Uma Abordagem Teórica e Comparativa” in *Anuário do Centro de Estudos de História do Atlântico*, nº 3, 2011, pp.306-342. Email: [anamtrigosousa@sapo.pt](mailto:anamtrigosousa@sapo.pt).

**RESUMO**

Este ensaio pretende apresentar uma análise sobre a relação que existiu entre o poder municipal funchalense e o porto da cidade do Funchal, entre os anos de 1750 e de 1832. Tendo em consideração a amplitude do exercício do poder municipal durante o Antigo Regime, pretende-se demonstrar a forma de actuação desta municipalidade no universo da actividade portuária, manifestada em três grandes vertentes: a responsabilidade de zelar pela saúde pública, prevenindo a entrada das epidemias, oriundas de além-mar; a responsabilidade de zelar pelo abastecimento de géneros alimentares, essenciais à sobrevivência da população, trazidos pelas embarcações nacionais e estrangeiras; por último, ter-se-á em consideração que o controle da entrada e saída dos navios constituía uma prerrogativa susceptível de entrar em conflito com outros poderes actuantes no universo da actividade portuária.

**Palavras-Chave:** Funchal; Município; Actividade Portuária; Saúde Pública; Abastecimento

**ABSTRACT**

This essay aims to present an analysis about the relation that existed between the municipal authority of Funchal and its harbour, during the years 1750 to 1832. We demonstrate how the city council acts within the harbour activity in three major areas: the public health ensure, preventing epidemics from overseas; the food supply ensure, provided from the ships that came to this city; and, finally, it will be appreciated that controlling the ships movements constituted a prerogative which could conflict with the other authorities acting within Funchal's harbour activity.

**Keywords:** Funchal; Municipality; Harbour Activity; Public Health; Supply



**É** propósito deste ensaio apresentar uma análise sobre a relação que existiu entre o poder municipal funchalense e o porto da cidade do Funchal, durante a segunda metade do século XVIII e o primeiro quartel do século XIX, uma relação que se estruturou em torno de três realidades: a da saúde pública, a do abastecimento e a das relações de poder. No decurso dos séculos anteriores, a Madeira foi consolidando a sua posição estratégica no contexto da navegação transatlântica. Pelo porto da cidade do Funchal faziam escala muitas embarcações destinadas ou oriundas das Américas, de África e do Oriente. Com este enquadramento, interessa colocar a questão sobre o papel da Câmara do Funchal perante a actividade portuária. Tendo em consideração a amplitude do exercício do poder municipal durante o Antigo Regime, pretende-se demonstrar a forma de actuação desta municipalidade com responsabilidade de zelar pela saúde pública e de estar atenta a potenciais surtos epidémicos, oriundos de além-mar, ao mesmo tempo que era responsável pela garantia do abastecimento de géneros essenciais à sobrevivência da sua população. Igualmente, há que ter em consideração que controlar a entrada e saída de navios constituía uma prerrogativa susceptível de entrar em conflito com outros poderes actantes no universo da actividade portuária.

O arco cronológico deste estudo abrange o período que decorre entre 1750 e 1832. Tal justifica-se por duas grandes razões. Em primeiro lugar, porque o ano de 1750 representa o início do reinado de D. José, apogeu da fase histórica do Antigo Regime e de uma forma específica do exercício do poder municipal que acabaria, precisamente, em 1832. Em 1834 era instituída, no Funchal, a edilidade do Liberalismo, com atribuições e poderes renovados. A segunda razão tem a ver com as fontes históricas que constituem os alicerces deste estudo. Com efeito, entre 1750 e

1832 existe, no arquivo da câmara do Funchal, um conjunto vasto e constante de séries documentais, designadamente, os livros de Vereações, do Registo Geral, da Correspondência do Senado, dos Editais, e do Registo dos Navios entrados e Despachos da Casa da Saúde. É um conjunto documental que se revelou da maior importância pois permitiu-nos compreender o exercício do poder municipal, concretamente, no âmbito da saúde pública e do abastecimento da população da sua cidade e, de igual modo, no âmbito da sua problemática relação com a actividade portuária.

### 1- A Madeira e o Comércio Transatlântico

A Madeira assumiu, desde os séculos XVI-XVII, um papel importante no contexto da navegação do oceano atlântico, revelando-se um pólo dinamizador do comércio entre a metrópole e as posições portuguesas da África, do Oriente e da América do Sul, tal como as restantes ilhas atlânticas integradas no império português. Porém, pela especificidade da sua localização geográfica, a Madeira adquiriu um “papel estratégico de encruzilhada deste vasto espaço oceânico”, nas palavras de José Manuel Azevedo e Silva, que nos chama a atenção para uma outra importante realidade: os factores condicionantes da navegação à vela<sup>1</sup>. Assim, pela natureza dos ventos e das correntes, isto é, dos alísios de nordeste e da corrente das Canárias, a navegação à vela nas viagens a caminho do sul e do sudoeste vêm-se muito facilitadas. Nesse percurso, a escala na ilha da Madeira, mais concretamente no porto da cidade do Funchal, torna-se obrigatória para os navios portugueses, primeiro no decurso das viagens de descobrimento; posterior-

1 SILVA, 1995, *A Madeira e a Construção do Mundo Atlântico* [...], p.33.

mente para as viagens com objectivos comerciais<sup>2</sup>.

Na relação dinâmica que a ilha da Madeira estabeleceu com o oceano Atlântico, o desenvolvimento da vinicultura, ao longo do século XVII, e da exportação do vinho tiveram um papel absolutamente preponderante<sup>3</sup>. Porque, como afirma Albert Silbert, “o comércio do vinho da Madeira integra-se admiravelmente no tráfico atlântico”<sup>4</sup>. Qual a razão para essa “admirável integração”? Uma vez mais, são as palavras de Albert Silbert que nos elucidam: “É, com efeito, nas viagens de ida que a Madeira é sobretudo frequentada pelos navios que rumam para as Índias, Antilhas e mesmo América do Norte. É uma escala interessante, onde se descansa de uma viagem algumas vezes tormentosa e onde se respira fundo antes de mergulhar no coração do oceano, ao sabor dos ventos alísios. A Madeira desempenha o papel de porta de saída do velho mundo ocidental”<sup>5</sup>. Sendo assim, esses navios estão aptos para carregar produtos para consumir pelas tripulações e/ou para vender nos locais de destino, seja no Oriente, seja na América (central e do norte). Qual o produto que a Madeira tem para exportar? Precisamente, o seu vinho que, rapidamente, se tornou extremamente apreciado, quer pela sua qualidade intrínseca, quer pela sua capacidade de conservação em viagens de longo curso<sup>6</sup>. A Madeira produz e exporta vinho, com abundância, contudo, revela-se deficitária em cereais. O espaço agrícola está longe de ser capaz de satisfazer as necessidades da população madeirense, sobretudo, a do Funchal, a mais numerosa e mais dependente, porque residente num contexto urbanizado. Logo, é preciso importar os alimentos, principalmente, os cereais e as farinhas. Desta forma, completa-se esse círculo tão dinâmico: a Madeira vende o seu precioso vinho às embarcações que fazem escala no porto do Funchal que, por seu turno, trazem carregamentos de alimentos (cereais, carnes e peixes salgados) e de produtos manufacturados, dos quais se destacam as madeiras, em tábuas ou em aduelas, para a construção de pipas, fundamentais para garantir a exportação do vinho. Esta relação entre a Madeira o mundo atlântico atinge o seu auge durante a segunda metade do século XVIII<sup>7</sup>. Vejamos, a título exemplificativo, alguns dados estatísticos sobre a exportação do vinho da Madeira e concomitante importação de cereais e mantimentos, no ano de 1787. Com efeito, nesse ano exportaram-se, no total, 10.831 pipas de vinho para 177 navios que passaram pelo porto do Funchal. Do conjunto dessas embarcações destacam-se as oriundas das Ilhas Britânicas e da América do Norte<sup>8</sup>. Revela-se, com igual notoriedade, o conjunto das importações donde se destacam os cereais, em farinha e em grão, e em muito menor quantidade os produtos de origem animal (carne e peixe salgados, manteiga) e o sal. O documento em apreço quantifica 13.662 barris de farinha, 6057 moios de milho e 3146 moios de trigo. Em relação aos produtos de origem animal, sobressai o bacalhau, cujo total importado atingiu 7249 quintais. Mencionamos, de igual forma, os peixes fumados, as carnes salgadas (porco e vaca) e a manteiga, cuja quantidade importada é significativamente diferente: 3661 barris de arenques, 1060 barris de carnes e 815 barris de manteiga. O sal quantificado atinge os 984 moios<sup>9</sup>. Como afirma Albert Silbert, “o mecanismo das trocas entre a Madeira e os britânicos aparece pois em toda a sua simplicidade”<sup>10</sup>.

As trocas comerciais, que temos vindo a referir, ocorriam na baía do Funchal pois, nesta época, as embarcações não tinham nenhum sítio onde pudessem atracar. A precariedade das condições físicas, aliada a factores climáticos por vezes adversos, nomeadamente os ventos do quadrante sul, fazia com que os navios ficassem um pouco afastados da costa, a cerca de 500 metros, com a finalidade de se proporcionarem as condições de segurança tidas por necessárias<sup>11</sup>. De acordo com Alberto Vieira, os navios ancoravam na baía, mas na época de Inver-

2 SILVA, 1995, *A Madeira e a Construção do Mundo Atlântico* [...], p.33.

3 Veja-se VIEIRA, 2003, *A Vinha e o Vinho na História da Madeira* [...], pp.293-298; pp.328-361; pp.375-395.

4 SILBERT, 1997, *Uma Encruzilhada do Atlântico* [...], p.97.

5 SILBERT, 1997, *Uma Encruzilhada do Atlântico* [...], p.97.

6 VIEIRA, 2003, *A Vinha e o Vinho na História da Madeira* [...], pp.293-298; pp.328-361; pp.375-395.

7 SOUSA, 1989, *O Movimento do Porto do Funchal* [...], p.102; GUIMERÁ RAVINA, 1990, “Las Islas del Vino” [...], pp.900-932; RIBEIRO, 1993, “Alguns Aspectos do Comércio da Madeira” [...], pp.389-401; SANTOS, 2010, *O Sal na Ilha da Madeira* [...], pp.75-82.

8 A.H.U., *Madeira e Porto Santo, Documentos Catalogados, Caixa 5, Documento nº 977*.

9 A.H.U., *Madeira e Porto Santo, Documentos Catalogados, Caixa 5, Documento nº 977*.

10 SILBERT, 1997, *Uma Encruzilhada do Atlântico* [...], p.103.

11 FERRAZ, 1994, *Dinamismo Sócio - Económico do Funchal* [...], p.43; SANTOS, 2010, *O Sal na Ilha da Madeira* [...], p.211.

no ficavam junto ao Ilhéu da Pontinha. Aliás, era a fortificação deste Ilhéu que controlava o movimento das embarcações<sup>12</sup>. Toda e qualquer embarcação que entrasse neste espaço tinham de dar conhecimento da sua presença aos oficiais da alfândega do Funchal, tendo em vista o cumprimento das formalidades exigidas. Quais eram essas formalidades? Precisamente, as visitas e controles a efectuar pelos oficiais da câmara do Funchal, com a finalidade de averiguar o estado de saúde da tripulação e prevenir a entrada de doenças na ilha; pelos oficiais da alfândega, com a finalidade de impor a respectiva taxação às mercadorias a desembarcar; e pelos membros do governo e capitania general, com a finalidade de trocar cumprimentos com os capitães das embarcações e aceder a informação de teor político e diplomático<sup>13</sup>. Só na sequência do cumprimento destas formalidades se processava o desembarque de pessoas e de mercadorias, realizado numa multiplicidade de batéis ou lanchas que proliferavam em todo o espaço da baía do Funchal, proporcionando a ligação entre o navio, estacionado ao largo, e terra<sup>14</sup>.

## 2- O Poder Municipal e a Actividade Portuária

O dinamismo gerado pela presença dos navios na baía do Funchal e pelo consequente desembarque de pessoas e mercadorias no calhau, terá colocado alguns desafios e problemas ao município do Funchal. No contexto do exercício do poder municipal durante o Antigo Regime, integram-se duas importantíssimas atribuições, a saber: a adopção de medidas de profilaxia das epidemias e zelar pelo abastecimento dos géneros alimentícios essenciais à sobrevivência da população. Conforme referimos algumas linhas acima, eram três as entidades oficiais que tinham acesso às embarcações que ancoravam na baía do Funchal: o município, a alfândega e o governador. Se o acto de controlar a entrada e a saída dos navios era uma prerrogativa tripartida, é lícito colocar a questão

sobre o modo de actuação da câmara do Funchal no âmbito dessa mesma prerrogativa.

### 2.1.Zelar pela Saúde Pública

As competências do município no domínio sanitário estiveram, quase sempre, relacionadas com a adopção de medidas de prevenção face à eventual entrada de doenças contagiosas, algo que ocorreria, necessariamente, por via marítima. Sendo a baía do Funchal assiduamente frequentada por navios das mais variadas proveniências, revelou-se imprescindível a adopção dessas medidas de carácter preventivo. A actuação dos guardas-mores da saúde, devidamente integrados na estrutura da administração municipal funchalense, estava direccionada para a inspecção e certificação de condições de sanidade dos tripulantes e passageiros dos navios, assim como das mercadorias trazidas a bordo, com a finalidade de salvaguardar a saúde pública<sup>15</sup>. Tal actuação estava devidamente enquadrada pelo disposto no Regimento da Saúde, elaborado em 1512<sup>16</sup>. Este Regimento determinava, de forma clara e inequívoca, a obrigatoriedade da vistoria e despacho, por parte dos oficiais da saúde, de pessoas e mercadorias desembarcadas na ilha da Madeira<sup>17</sup>.

Como é que se processava esta vistoria e despacho? Quando consultamos os Livros de Registo dos Navios entrados no Porto do Funchal e Despachos da Casa da Saúde, ficamos com uma informação sobre o acto em si, embora muito escassa<sup>18</sup>. Com efeito, são vários os itens que encontramos num despacho da Casa da Saúde, isto é, o local junto ao calhau onde estavam sedeados os guardas-mores, a saber: a data da chegada da embarcação em causa; a proveniência da dita, assim como o nome do seu capitão; o número de dias de viagem e o número de pessoas a bordo; a carga (sem especificação quantitativa); se traz ou

12 VIEIRA, 2012, "A Madeira e o Contrabando no Espaço Atlântico" [...], p.42.

13 SOUSA, 1989, O Movimento do Porto do Funchal [...], pp.22-23; VIEIRA, 2012, "A Madeira e o Contrabando no Espaço Atlântico" [...], p.42.

14 SOUSA, 1989, O Movimento do Porto do Funchal [...], pp.22-23; VIEIRA, 2012, "A Madeira e o Contrabando no Espaço Atlântico" [...], p.42.

15 SOUSA, 2004, O Exercício do Poder Municipal na Madeira e Porto Santo [...], p.126.

16 O nome completo é Regimento e ordenança de postura feita sobre o guarda do mar da cidade do Funchal feito pelos oficiais da Câmara e do senhor Capitão, de 10 de Janeiro de 1512, transcrito no Arquivo Histórico da Madeira. Boletim do Arquivo Distrital do Funchal, Volume XVIII, 1974, pp.538-542.

17 Arquivo Histórico da Madeira [...], pp.538-542.

18 Veja-se Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Navios entrados no Porto do Funchal e Despachos da Casa da Saúde, Livro 583 até Livro 606.

não carta de saúde, isto é, um documento passado no último porto de escala e que atestasse a inexistência de perigo de doença contagiosa a bordo. Ficamos, a saber, de igual modo, que o capitão, após juramento sobre os Santos Evangelhos, afirmava vir de um porto onde se gozava de boa saúde<sup>19</sup>. Esta é a fórmula usual, e quase constante, que encontramos no decurso da época em análise. Acrescente-se que estes despachos eram, maioritariamente, feitos por comissão do guarda-mor da saúde, o que nos leva a colocar a questão da presença deste oficial no acto de vistoria das condições sanitárias das embarcações e respectivo despacho. Na vereação de 29 de Julho de 1754, alegavam os guardas-mores que não eram obrigados a ir a bordo dos navios ancorados, e tal só deveria acontecer no caso de não trazerem as embarcações a respectiva carta de saúde ou se fossem oriundas de algum porto “suspeito”. Acrescentavam aqueles oficiais que se podia proceder aos interrogatórios no calhau, sem haver o incómodo de se deslocarem aos navios<sup>20</sup>. Porquê a recusa de ir a bordo das embarcações? Uma resposta plausível relaciona-se com o estatuto social dos próprios guardas-mores e da sua forma de eleição. Pois, não nos esqueçamos, tratava-se do exercício de um cargo de honra, sendo os seus titulares escolhidos, em vereação, dentro do grupo da oligarquia municipal e para um mandato trimestral, não remunerado<sup>21</sup>. Tal será uma realidade até ao início do século XIX, altura em que se coloca a hipótese de se criar o ofício vitalício de guarda-mor da saúde. Perante tal cenário, a câmara do Funchal revelou a sua absoluta oposição, com o fundamento de não querer perder a regalia que significava eleger as pessoas adequadas para o exercício das ditas funções, uma regalia que lhe fora devidamente confirmada pelo Alvará de 30 de Maio

de 1603<sup>22</sup>. A câmara do Funchal argumenta que o exercício vitalício do cargo “daria azo à corrupção e afrouxamento na execução das suas obrigações por parte do guarda-mor”, ao que acrescentava a questão do ordenado ou emolumento que tal funcionário deveria receber, pagamento esse que não deveria ser suportado nem pelo município, nem pela fazenda régia nem tão pouco pelos comerciantes da praça do Funchal<sup>23</sup>. Contudo, por carta régia de 22 de Janeiro de 1818, foi dada a propriedade do ofício (vitalícia) a Francisco Vicente da Câmara, apesar dos protestos da edilidade que considerava o nomeado um indivíduo cujo carácter e idoneidade não garantiam nem “segurança nem conhecimentos positivos”<sup>24</sup>. Nos finais desse ano, a vereação funchalense apresentava os seus protestos e argumentos, que em nada divergem dos já anteriormente expressos. Agora, descrevem o novo guarda-mor como “um mancebo pobre e de nenhuma apresentação nem bens e que vai ocupar um ofício nobre que deve manter com decência em uma cidade de tanto luxo e despesa”, logo, “dar-se um tal ofício é pô-lo no perigo de se aproveitar dele com prevaricação”<sup>25</sup>. E, com alguma nostalgia e pesar, rematam: “esta era quase a última jurisdição de honra e vigilância pública que tinha esta câmara cujos arrolados serviam por bem do público apesar do seu trabalho, perigo e comprometimento com os negociantes ricos”<sup>26</sup>.

Pelo testemunho do médico madeirense, Nicolau Caetano Pita, de 1819, ficamos com informações mais precisas sobre o funcionamento da Casa da Saúde e do papel do guarda-mor no contexto da actividade portuária. A Casa da Saúde era o “primeiro tribunal” onde os capitães dos navios davam entrada<sup>27</sup> e se prestavam ao cerimonial acima descrito e que consta dos Livros de Registo dos Navios entrados

19 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Navios entrados no Porto do Funchal e Despachos da Casa da Saúde, Livro 583, fl.1vº.

20 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1354, fl.58vº-60. Esta situação surge na sequência de uma ordem do governador e capitão - general para os então guardas-mores, Francisco de Ornelas Frazão e Roque Acciaioly, procederem à visita e inspecção sanitária de todos os navios que fizessem escala no Funchal. Não tendo aqueles oficiais concordado com a determinação do governador, apelaram à câmara do Funchal que acabou por lhes deferir a pretensão, com o fundamento de estarem os guardas-mores a seguir o estipulado no Regimento da Saúde, não tendo, portanto, de seguir as ordens do governador.

21 SOUSA, 2004, O Exercício do Poder Municipal na Madeira e Porto Santo [...], p.126.

22 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1365, fl.86vº.

23 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1365, fl.86vº.

24 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Registo Geral, Livro 1225, fl.248vº e seguintes.

25 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Registo Geral, Livro 1225, fl.187vº e seguintes.

26 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Registo Geral, Livro 1225, fl.187vº e seguintes. Será pertinente voltarmos aos problemas do cargo vitalício de guarda-mor no ponto 2.3., a propósito dos conflitos de jurisdição suscitados pelas visitas aos navios.

27 A.H.U., Madeira e Porto Santo, Documentos Catalogados, Caixa 16, Documento nº 4651.



no Porto do Funchal e Despachos da Casa da Saúde<sup>28</sup>. Ainda segundo Nicolau Caetano Pita, os navios eram visitados apenas pelo guarda - bandeira e intérprete (obviamente, pelo seu conhecimento das línguas estrangeiras) que tinha a faculdade de “desembarçar” os navios cujos capitães apresentassem a respectiva carta de saúde; em contrapartida, as embarcações que não possuísem tal documento ficavam impedidas de ter qualquer contacto com terra, até serem visitadas pelo guarda-mor da saúde, acompanhado por um médico e pelo escrivão da câmara. Cabia ao médico a decisão sobre o estado de saúde dessa tripulação<sup>29</sup>. Tinham um regime de excepção as embarcações de guerra, nacionais e estrangeiras, isentas da visita da saúde, assim como aquelas que levassem a bordo “pessoas da maior distinção” e que, por isso, não podiam ficar expostas “a rigorosa quarentena”<sup>30</sup>. Contudo, e no caso das embarcações de guerra, importa referir que o regime de excepção acabava por não vigorar, quando a população se queixou da admissão no porto de uma embarcação trazendo alguns membros da sua tripulação severamente doentes<sup>31</sup>. Perante a potencial gravidade da situação, o médico da saúde fora fazer uma visita à embarcação, por ordem do governador e capitão – general em sintonia com o senado da câmara, e verificara haver cerca de 35 homens a bordo com febres contraídas na costa da Barbéria, devido à ingestão de águas contaminadas. De acordo com o parecer do médico, alguns doentes deveriam tratar-se “com ar puro e comendo alguns vegetais” e que tal poderia, segundo o governador, ser feito em terra. O mesmo não sucedendo com os restantes, cuja severidade dos sintomas previa um desenlace fatal. A vereação, perante a possibilidade do desembarque destes homens, decidiu solicitar ao governador que tomasse as providências necessárias com a finalidade de evitar consequências graves para a população local<sup>32</sup>. Esta terá sido uma situação puramente excepcional na medida em que a documentação compulsada revela um constante cuidado

com a prevenção da entrada de doenças eventualmente contagiosas, tendo em consideração os conhecimentos de medicina e saúde pública da época.

No âmbito da prevenção e da adopção de medidas adequadas, constata-se uma plena articulação entre a câmara municipal e o governador. Quando no final de 1770, havia notícia da existência de um surto infeccioso em Hamburgo e nos portos vizinhos, os guardas-mores ficaram incumbidos de vigiar, com a maior cautela, a entrada e despacho das embarcações oriundas daquela região, com a qual a Madeira tinha um regular contacto comercial. Relativamente ao governador, este ficou com a tarefa de vigiar as embarcações locais que iam a bordo dos navios ancorados na baía<sup>33</sup>. O papel do governador revela-se fundamental. Em Dezembro de 1799, a informação sobre a introdução em Portugal do “terrível mal da peste” levou o governador a transmitir um conjunto de ordens junto dos oficiais da fortaleza do Ilhéu, das quais se destacam a proibição de os navios ancorarem, durante a noite, sem expressa autorização deste governo e o não consentimento de os arrais estabelecerem ligação alguma com os navios ancorados, por intermédio das suas pequenas embarcações que circulavam pela baía, sem a existência de uma ordem escrita dada pelo mesmo governador<sup>34</sup>. A adopção de rigorosas medidas preventivas era, de igual modo, participada ao juiz da alfândega que não devia consentir que os navios descarregassem as suas mercadorias, sem ter dado “legítima entrada”, isto é, sem que o respectivo capitão apresentasse um bilhete assinado pelos guardas-mores da saúde, atestando as boas condições da tripulação e da carga<sup>35</sup>. O papel dos arrais dos barcos que circulavam pela baía do Funchal não pode ser descurado, pois eram eles que, repetimo-lo, estabeleciam a ligação entre a embarcação ancorada na baía e terra. Atendendo a essa circunstância, em Julho de 1818 a câmara do Funchal determinava por meio de edital, que os arrais não tivessem qualquer “prática com navio algum atento o perigo da peste que vai grassando pelo Mediterrâneo, parecendo querer-se avizinhar para a banda dos mares ocidentais e vir infestar as nossas

28 Veja-se Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Livros de Registo dos Navios entrados no Porto do Funchal e Despachos da Casa da Saúde, Livro 603 e Livro 604.

29 A.H.U., Madeira e Porto Santo, Documentos Catalogados, Caixa 16, Documento n° 4651.

30 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Registo Geral, Livro 1225, fl.149v°.

31 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1365, fl.53 e seguintes.

32 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1365, fl.53 e seguintes.

33 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1359, fl.50v° e seguintes.

34 Arquivo Regional da Madeira, Governo Civil, Governo Interino, Livro 537, fl.174-174v°.

35 Arquivo Regional da Madeira, Governo Civil, Governo Interino, Livro 537, fl.175-175v°.



praias”<sup>36</sup>. Logo, era fundamental que os arrais cumprissem as ordens municipais e que, no prazo de dois dias, comparecessem diante do juiz de fora para assinar o respectivo termo de responsabilidade e aceitação das determinações camarárias<sup>37</sup>. Quando, algum tempo mais tarde, chegaram notícias sobre o fim da suspeita da existência de focos contagiosos em várias regiões do Mediterrâneo, a câmara determinou o cessar das quarentenas que tinham sido aplicadas às embarcações oriundas desses portos, ficando admitidas à “livre prática” por não haver qualquer perigo para a saúde pública<sup>38</sup>.

Quando havia suspeita de doenças a bordo, o navio era obrigado a ficar em quarentena na praia Formosa, na zona oeste da cidade. Caso contrário, era intimado a abandonar a baía do Funchal, “a tiro de peça” para que o povo ficasse livre de “algum mal”<sup>39</sup>. Porém, quando as condições deploráveis de uma tripulação eram muito evidentes, impunha-se agir com humanidade e solicitar a cooperação do cônsul da nacionalidade da embarcação em causa. Assim aconteceu quando uma embarcação francesa arribou no Funchal, em 1751, vinda da costa da Berbéria onde grassava uma epidemia. Inicialmente, fora dada ordem à embarcação em causa para que levantasse ferro e se fosse embora. Contudo, esta não cumprira essa ordem, causando grande apreensão tanto junto dos outros navios ancorados como dos habitantes da cidade<sup>40</sup>. A vereação acabou por solicitar a colaboração do cônsul francês. Após contacto com a mencionada embarcação, ficou acordado que a quarentena seria efectuada numa das Desertas, local onde as autoridades da cidade lhes prestariam os socorros necessários, visto que, para além do problema de poder haver algum membro da tripulação infectado, a embarcação estava danificada por um incêndio na carga do navio<sup>41</sup>.

#### A determinação de se colocar uma embarcação

suspeita em quarentena é uma realidade que surge, com alguma frequência, na documentação em apreço. Porquê e como se desenrolava o processo de quarentena de um navio em escala na baía do Funchal? De acordo com o Regimento da Saúde, quando aportava uma embarcação proveniente de um lugar suspeito, era obrigatório a colocação da mesma em quarentena, de forma que não houvesse qualquer comunicação com terra. Pela situação ocorrida com um navio proveniente da Berbéria, região do norte de África que no século XVIII estaria a ser assolada por surtos epidemiológicos, ficamos no conhecimento que a câmara mandara notificar o capitão do sobredito navio para que, num curto espaço de tempo, zarpasse da baía do Funchal, devendo ficar em regime de quarentena, isto é, sem qualquer comunicação com terra, podendo, para o efeito, ficar junto à praia Formosa<sup>42</sup>. Igual sorte teve um navio, também oriundo do litoral marroquino, mais concretamente de Mogador, com carga de mantimentos a bordo, e que só depois de se submeter à “respectiva quarentena” é que poderia fazer negócio no Funchal, se ainda estivesse interessado. Este caso, ocorrido em Julho de 1770, tem uma outra interessante particularidade relacionada com a carta de saúde trazida pelo capitão do navio, supostamente passada pelo vice-cônsul espanhol, residente em Mogador. Tal documento seria falsificado, pois o cônsul espanhol, residente no Funchal, afirmava não reconhecer o selo da carta e questão<sup>43</sup>. Entendiam as políticas de saúde pública da época que o perigo de contágio podia vir das pessoas mas, de igual modo, das cargas trazidas a bordo das embarcações que arribavam no Funchal. Por ocasião da chegada de um navio oriundo de Filadélfia, com oitenta dias de viagem, a câmara do Funchal decidiu, juntamente com os médicos do partido da câmara, “desimpedir” a tripulação por constar, em concordância com o exame feito pelo guarda-mor, haver “boa saúde”<sup>44</sup>. Porém, ficou assente que a carga, antes de ser descarregada em terra, deveria ser “posta no convés para receber ar puro e ser defumado com enxofre e vinagre todo o vestuário das pessoas vindas a bordo” e que todos

36 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Editais, Livro 236, fl.6-6vº.

37 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Editais, Livro 236, fl.6-6vº.

38 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1369, fl.83 e seguintes.

39 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Correspondência do Senado, Livro 167, fl.48vº-49.

40 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1353, fl.23vº e seguintes.

41 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1353, fl.23vº e seguintes.

42 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1359, fl.23 e seguintes.

43 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1359, fl.33 e seguintes.

44 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1364, fl.9vº e seguintes.

os mantimentos corruptos fossem lançados ao mar<sup>45</sup>.

A quarentena era forçosamente realizada na praia Formosa por não haver, junto ao calhau da cidade, um edifício, ou um lazareto, onde a tripulação pudesse ficar<sup>46</sup>. Trata-se de uma realidade que, na prática, causava os maiores constrangimentos aos capitães dos navios e, sobretudo, aos comerciantes da praça do Funchal a quem vinham consignadas as mercadorias trazidas a bordo. Na perspectiva dos comerciantes o desembarque das mercadorias, na praia Formosa, era causador de muito prejuízo. Assim o alegou um negociante, a propósito da chegada de um carregamento de farinhas, oriundo da costa leste dos Estados Unidos da América, cujos portos estavam com focos infecciosos. Com a finalidade de obviar incómodos de maior, sugeria que a desinfestação da carga fosse feita no próprio porão do navio, sendo a mesma colocada, posteriormente, a arejar no convés durante 24 horas, e só depois conduzida aos armazéns do negociante, tudo sob a devida vigilância dos guardas-mores<sup>47</sup>.

Eram as quarentenas rigorosamente observadas? Cremos que não. Aliás, tal seria praticamente impossível, atendendo às próprias condições físicas da baía do Funchal. O testemunho do comerciante Jorge Day Welsh é, sobre esta matéria, perfeitamente elucidativo. De acordo com Welsh, vários navios oriundos das Canárias e a quem tinha sido proibida a comunicação com terra, em virtude de serem proveniente de portos com situações de doença contagiosa, estiveram “dias e dias a receber cargas inteiras de mantimentos com a assistência de um oficial da saúde no barco da visita daquela repartição”<sup>48</sup>. A ironia de Jorge Welsh é evidente, no que toca à percepção que a comunidade tinha acerca do papel dos negociantes: “Como tenho ouvido dizer que os negociantes são sempre a causa, pelo seu comércio, da introdução da peste por não lhes importar que tudo se sacrifique a bem dos seus interesses, receio que se algum dia, infelizmente, entrar a peste neste país, eu como negociante entre no número de malvados que

se julgam a causa”<sup>49</sup>. Reiterando o que vira praticar publicamente no porto da cidade pela repartição da saúde, remata com ainda maior ironia: “os navios foram daqui carregados com mantimentos, sem dinheiro, decerto não os levavam. É natural que as patacas fossem perfumadas e tudo o mais feito como manda o Regimento da Saúde”<sup>50</sup>.

Sendo o Funchal uma cidade totalmente dependente do abastecimento dos cereais que chegavam, em avultada escala, ao porto desta cidade, com proveniência dos Estados Unidos da América e das Ilhas Britânicas, interessa aferir o grau de conciliação entre saúde pública e necessidade imperiosa de mantimentos para uma população assaz numerosa<sup>51</sup>. Quando havia carestia e previsão de situações de fome, constatamos que o zelo com a saúde pública podia passar para segundo plano. No início de Oitocentos, perante as petições feitas por vários representantes da comunidade, a vereação funchalense via-se obrigada a ceder no rigor da quarentena, permitindo que fosse feita estando os barcos ancorados na baía<sup>52</sup>. O argumento dos peticionários prendia-se com a existência de clamores entre o povo com fome e com o facto de os navios em causa, originários de Baltimore e com carga de milho, trigo e farinhas, não representarem perigo nenhum, apesar de não trazerem carta de saúde porque as pessoas que vinham a bordo aparentavam boa saúde e tinham tido trato próximo com os guardas-mores e com os oficiais da alfândega<sup>53</sup>. Aliás, a relaxação das medidas de quarentena impostas aos navios chegados ao Funchal acabaria por se institucionalizar em 1821, justamente, por despacho do governador e capitão - general da Madeira com o argumento de ser o Funchal um porto aberto e com uma permanente falta de alimentos, uma realidade que, constantemente, punha em risco a sobrevivência da população<sup>54</sup>.

45 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1364, fl.9vº e seguintes.

46 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1367, fl.85 e seguintes.

47 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1368, fl.212 e seguintes.

48 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1367, fl.127vº e seguintes.

49 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1367, fl.127vº e seguintes.

50 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1367, fl.127vº e seguintes.

51 A.H.U., Madeira e Porto Santo, Documentos Catalogados, Caixa 6, Documento nº 994.

52 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1365, fl.2-14vº.

53 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1365, fl.2-14vº.

54 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Registo Geral, Livro 1226, fl.9vº e seguintes.

## 2.2. Zelar pelo Abastecimento da População

Era da responsabilidade da vereação do município do Funchal regulamentar as várias componentes da vida económica local, constituindo a garantia do abastecimento público um dos principais vectores da actuação camarária, neste domínio. Para os vereadores do Funchal, afigurava-se, de forma muito evidente, que lhes pertencia zelar pelo bem público, pelo interesse e pela conservação dos moradores da sua cidade, sobretudo, tratando-se de uma terra marcada, de forma crónica, pelas crises de subsistência<sup>55</sup>.

As carestias de cereal no arquipélago da Madeira foram uma realidade, ao longo dos séculos XVIII e XIX, consequência de um flagrante desequilíbrio entre os recursos agrícolas e o crescimento populacional, um desequilíbrio proporcionado pela existência de um excesso da cultura da vinha em detrimento da cultura de géneros de primeira necessidade, como os cereais. O vinho e o pão tornaram-se, de forma evidente, duas culturas concorrentes na área agrícola da encosta sul da ilha da Madeira. Assim, afigura-se lícita a afirmação de Filipe dos Santos no sentido de ser a crónica escassez de pão uma consequência directa de se encontrar a ilha especializada na produção de vinho<sup>56</sup>. Por seu turno, Dinis Gouveia Pacheco refere outros aspectos que confluem para a realidade das crises de subsistência, a saber: a aspiração de lucro por parte dos mercadores da praça do Funchal, a estrutura fundiária madeirense e uma menor apetência do solo para uma cultura intensiva dos cereais<sup>57</sup>.

As preocupações do município do Funchal, nesta matéria, consubstanciam-se no articulado das suas posturas. Este expressa a necessidade de implementação de medidas visando garantir a entrada de cereais no espaço insular e um acentuado proteccionismo em relação ao principal produto exportado, o vinho. São posturas camarárias que reflectem, na perspectiva de Alberto Vieira, “a fragilidade do sistema económico insular associada à sua extrema de-

pendência do mercado europeu e atlântico”<sup>58</sup>.

No decurso da segunda metade de Setecentos e primeiro quartel de Oitocentos, o poder municipal funchalense revelou uma presença e intervenção constante no universo da actividade portuária, precisamente com a implementação de medidas no âmbito do controle do comércio de importação/exportação, visando garantir o abastecimento da sua população e proteger a comercialização do vinho produzido na Madeira.

A grande preocupação expressa pela edilidade, em matéria do comércio de importação, revela dois pontos fundamentais: a protecção da qualidade do vinho produzido na Madeira e a defesa da saúde dos seus habitantes face às bebidas espirituosas que, continuamente, se pretendiam introduzir no mercado madeirense.

Para agir em defesa das preocupações atrás expressas, constatamos que a câmara do Funchal tinha um conjunto de prerrogativas, devidamente usadas no contexto do funcionamento da actividade portuária. Ou seja, para além da fiscalização sanitária, os géneros vindos de fora estavam sujeitos a uma fiscalização económica, ou seja, à obrigatoriedade de um despacho de entrada, feito em reunião da vereação<sup>59</sup>. Por norma, era o capitão do navio que se deslocava à Secretaria do Senado da Câmara da cidade onde denunciava a carga trazida a bordo. Nos casos encontrados na documentação consultada, verificamos que as denúncias, feitas pelos capitães, compreendiam situações como a declaração de cargas de bebidas alcoólicas destinadas a outros mercados, não à Madeira<sup>60</sup>; a declaração de carga de cereais e o preço de venda no Funchal<sup>61</sup> com a respectiva explicação sobre a forma como os pagamentos dessas cargas seriam feitos, uma vez que era proibida a saída da ilha de moeda de prata e ouro<sup>62</sup>; e ainda a deslocação às embarcações, efectuada pelo juiz do povo, para o

55 Arquivo Regional da Madeira, Governo Civil, Governo de João António de Sá Pereira, Livro 526, fl.71vº.

56 SANTOS, 2012, *O Sal na Ilha da Madeira* [...], pp.81-82. O Autor chama a atenção para o facto de o Funchal, na sua qualidade de centro da economia vinhateira, ser, precisamente o local mais dependente da entrada de “pão do mar” e de outros bens alimentares essenciais.

57 PACHECO, 2002, “O Município do Funchal (1725-1734)” [...], pp.55-130.

58 VIEIRA, 1991, *As Posturas Municipais da Madeira* [...], pp.11-52.

59 VIEIRA, MENESES, RODRIGUES, 1990, “O Município do Funchal (1550-1650)” [...], pp.1004-1089; PACHECO, 2002, “O Município do Funchal (1725-1734)” [...], pp.55-130.

60 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1354, fl.30vº.

61 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1361, fl.fl.6 e seguintes.

62 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1361, fl.65vº e seguintes.



exame de cargas de vinho<sup>63</sup>.

É notório o zelo da vereação funchalense na tentativa de impedir a entrada no mercado madeirense de vinhos de fora e bebidas espirituosas, defendendo os vinhos produzidos na Madeira, “única moeda desta Ilha com os quais se compram todos os víveres e géneros necessários à subsistência e conservação destes habitantes”, pois se admitem os de fora “perderão a estimação e o crédito, os desta ilha”<sup>64</sup>. Nessa sua missão, alicerçava-se a câmara nas leis régias e nas posturas municipais que proibiam a introdução de vinhos estrangeiros na Madeira, decidindo agir contra as embarcações que chegavam ao Funchal carregadas de vinho, intimando-as a levantar ferro<sup>65</sup>. Quando o capitão de um navio declarou que a sua carga de vinhos da Ilha do Faial se destinava somente a ser comercializada em Boston, a câmara avisou-o que não “lançasse” a carga em terra com pena de seis mil réis e confisco da referida mercadoria<sup>66</sup>. Obviamente que este tipo de medidas não surtiria grande efeito, quando estavam em causa interesses económicos avultados. A verdade é que existia um consumo “ordinário e imoderado de aguardentes de fora, nas tabernas da cidade e seu termo”<sup>67</sup>, e que se introduziam clandestinamente grandes quantidades de vinhos produzidos no exterior da Madeira<sup>68</sup>. Logo, conseguia-se introduzir na ilha, à revelia da fiscalização do poder municipal, elevadas quantidades desses produtos<sup>69</sup>, apesar das incumbências dadas ao juiz do povo para que examinasse o movimento dos navios estacionados na baía do Funchal, com a finalidade de averiguar alguma movimentação suspeita<sup>70</sup>. A câmara recorria, de igual modo, ao envio de outros oficiais ligados à sua estrutura administrativa, como o procurador do concelho e o escrivão das execuções

para que fossem a bordo desses navios fazer a respectiva vistoria, vistoria que tinha a particularidade de incluir a prova dos sobreditos vinhos, certamente para determinar a veracidade das afirmações do capitão quanto à origem das bebidas<sup>71</sup>. Neste ponto, os guardas-mores da saúde eram também chamados a assumir as suas responsabilidades, em concreto, na ocasião de dar entrada na Casa da Saúde aos navios oriundos de Lisboa, Ilhas dos Açores e Ilhas Canárias, exigindo aos seus capitães que declarassem, sob juramento, se eram ou não portadores de carregamentos de vinhos<sup>72</sup>.

Na sua tarefa de impedir a entrada de vinhos estrangeiros e bebidas espirituosas, a câmara acabava por colidir com a alfândega e com a provedoria, mais tarde junta, da fazenda real. Por exemplo, quando a câmara queria enviar guardas às embarcações ancoradas para fiscalizar a carga e impedir a introdução daqueles géneros, por ser contrário à lei régia, o provedor da fazenda, pura e simplesmente, não o consentia<sup>73</sup>. A colocação de guardas camarários a bordo dos navios era uma prática “conforme o costume desta cidade”, contudo, a alfândega também possuía os seus guardas que, com uma ordem da junta da fazenda real, podiam determinar a saída dos representantes da câmara e o desembarque das bebidas alcoólicas<sup>74</sup>. Em vão, a câmara tentou insurgir-se contra esta situação, mas a necessidade de obter receitas, por parte do Estado, num mercado tão dinâmico como o da Madeira, manifestou-se, sempre, de uma forma evidente<sup>75</sup>. À câmara acabaria por não restar outra alternativa senão desonerar-se de toda e qualquer responsabilidade, visto não poder “empregar todas as cautelas que este negócio exige”<sup>76</sup>, perante a hegemonia do poder da fazenda régia, devidamente representada pela sua alfândega do Funchal.

No âmbito do comércio de exportação, a actua-

63 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1361, fl.21 e seguintes.

64 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Correspondência do Senado, Livro 167, fl.169vº-171vº.

65 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1356, fl.16vº e seguintes.

66 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1359, fl.22 e seguintes; e Livro 1365, fl.3.

67 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1367, fl.62 e seguintes.

68 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1368, fl.82 e seguintes.

69 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1356, fl.33vº.

70 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1362, fl.42 e seguintes; fl.77vº e seguintes.

71 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1368, fl.76 e seguintes e 80vº e seguintes.

72 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1368, fl.82 e seguintes.

73 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1356, fl.21vº e seguintes e fl.24 e seguintes.

74 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1360, fl.19, fl.20 e seguintes.

75 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1369, fl.123vº; Idem, Registo Geral, Livro 1225, fl.207vº e Livro 1226, fl.60 e seguintes.

76 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1370, fl.52vº e seguintes.

ção da vereação direccionava-se para a fiscalização das medidas estipuladas nas posturas municipais destinadas a disciplinar as trocas com o exterior e a preservar os interesses económicos deste espaço insular<sup>77</sup>. O espaço de intervenção do município era o calhau (a praia) e a baía onde ancoravam os barcos. Para ser bem sucedido nesta tarefa, contava com a presença do patrão do calhau, ou seja, o capataz do cabrestante que era obrigado a responsabilizar-se, sob pena de prisão e de pagamento de uma multa pecuniária, pelo impedimento do embarque de um conjunto de géneros, sem expressa licença do Senado<sup>78</sup>. A exigência da obrigatoriedade do cumprimento destas medidas era, por razões óbvias, extensível aos arrais dos barcos que andavam pela baía e que faziam a ligação entre os navios e o calhau<sup>79</sup>. Os géneros cuja exportação era proibida, sem expressa autorização camarária, eram aqueles que, manifestamente, faziam falta à subsistência da população e à economia local. Contudo, tal não seria minimamente observado, pois em 1784, um edital da câmara do Funchal refere-nos “o abuso inveterado e a extraordinária relaxação que praticam infinitas pessoas em fraude das posturas deste Senado, estabelecidas contra os que exportam para fora da terra géneros que a ela são precisos”<sup>80</sup>. Esta situação era causadora de situações de fome entre a população, de carestia e de ausência de manutenção das artes fabris, tudo por “ambição e cobiça que lastimosamente predomina em muitos indivíduos a falta de amor patriótico que deve animar todo o verdadeiro cidadão e toda a caridade em geral”<sup>81</sup>. Assim, e segundo este edital de 1784, eram estes os itens cuja exportação era proibida: “toda a casta de grão ou farinhas nem gado de qualquer espécie que seja, morto ou vivo, nem aves, nem couros nem sola, nem madeira de pipa que sejam das serras desta ilha, nem tão pouco pipas vazias ou arcos de pau, nem taboado, lenhas ou madeiras de qualquer casta que sejam, nem cera, sumagre, prata, ouro ou dinheiro”<sup>82</sup>. Em termos práticos, o que

é que a edilidade podia fazer, para além de notificar os barqueiros do calhau? Temos informação, muito vaga, que em caso de denúncia de transporte de carga ilícita, o juiz de fora mandava proceder a uma averiguação<sup>83</sup>, sem que fiquemos cientes dos resultados da dita averiguação. Outros procedimentos incluíam a advertência feita pessoalmente aos capitães dos navios para que não levassem cargas proibidas a bordo, e obtenção do respectivo compromisso por escrito. Mesmo assim, a câmara acabava por determinar ao juiz do povo para que, juntamente com o seu pessoal, fosse a bordo fazer uma inspecção à carga. Se encontrasse algum género proibido, tinha o poder de o remeter para terra<sup>84</sup>. Quando os capitães precisavam de se abastecer de alimentos, a câmara exigia que estes apresentassem uma lista das suas necessidades e que seriam supridas com o devido aval da autarquia<sup>85</sup>. O interrogatório dirigido aos capitães podia trazer algumas informações incómodas, em concreto, quando estes afirmavam levar as tais cargas com autorização dada por despacho da alfândega<sup>86</sup>. Uma vez mais, surge a ambiguidade do papel desempenhado pela alfândega, pois, tal como mencionamos com a questão das importações, estava em causa a obtenção de receita para o Estado, independentemente de ser sobre géneros que fizessem falta à população madeirense ou ao funcionamento da economia local. Ou seja, a alfândega continuava a dar despacho a esses produtos<sup>87</sup> e a câmara a promulgar editais a proibir a saída dos mesmos<sup>88</sup>.

Foi a problemática da escassez endémica dos cereais que acabaria por proporcionar algumas situações de maior dificuldade no âmbito da acção do município junto da actividade portuária.

Segundo o Senado do Funchal pertencia-lhe, nos termos do título 66º do Livro I das Ordenações Filipinas, “a vigilância, cuidado e zelo de todo o Re-

Editais, Livro 235, fl.27º-28vº.

77 VIEIRA, 1991, *As Posturas Municipais da Madeira [...]*, pp.11-52.

78 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1354, fl.41.

79 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1358, fl.19 e seguintes.

80 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Editais, Livro 235, fl.27º-28vº.

81 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Editais, Livro 235, fl.27º-28vº.

82 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal,

83 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1360, fl.27 e seguintes.

84 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1361, fl.65vº e seguintes.

85 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1363, fl.71vº e seguintes.

86 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1361, fl.30 e seguintes.

87 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1369, fl.16vº e seguintes.

88 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Editais, Livro 235, fl.84vº-86vº.

gimento desta cidade e de tudo o que pertence ao público bem, interesse e conservação dos moradores da mesma cidade, e que no dito cuidado e vigilância devem exactamente trabalhar”<sup>89</sup>. Esse zelo direccionava-se, justamente, para o assegurar do abastecimento da população funchalense “pela muita falta de pão e mantimentos de que esta Ilha carece por sua provisão lhe vir de mar em fora”<sup>90</sup>. Durante o período compreendido por este estudo, o município do Funchal viveu num contexto de défice cerealífero crónico, agudizado, a partir da década de sessenta, pelas consequências da guerra nas colónias inglesas da América do Norte, visto que as embarcações, provenientes daqueles territórios fornecedores habituais de víveres, deixaram de fazer escala no porto do Funchal<sup>91</sup>. A ameaça de fome foi, também, noticiada no início do século XIX, novamente enquadrada por um cenário de guerra, em concreto, pelas guerras napoleónicas e suas consequências. Assim, em 1809 determinava a câmara que o juiz do povo fizesse repartir pelo povo, de forma justa e equitativa, os poucos mantimentos que ainda existiam<sup>92</sup>. Uns anos mais tarde, a câmara referia “o lastimoso estado” em que se encontrava a ilha, por falta de víveres<sup>93</sup>. Mesmo quando os exportadores de grão e farinhas alegavam haver abundância na Madeira, o Senado relativizava semelhante afirmação, dizendo que apenas “se principiava a experimentar algum alívio pela importação que deles tem havido”, não se devendo permitir que se volte “ao anterior estado de desgraça”<sup>94</sup>.

Todas as medidas adoptadas pela câmara do Funchal, com a finalidade de minimizar este grave problema revelam a acção do poder municipal no universo da actividade portuária, uma realidade que se manifestava desde a centúria anterior<sup>95</sup>. Em alturas de grande carência, a vereação tinha poder de mandar buscar o cereal, em concreto, às Ilhas dos Açores,

por especial provisão régia<sup>96</sup> ou ainda à cidade de Lisboa. Se o dono da embarcação se recusasse a realizar semelhante missão, a câmara intimava-o, com pena de prisão por não respeitar uma determinação em prol do bem comum. Acrescentava-se o facto de a lei do reino estipular que qualquer navio de nacionalidade portuguesa que se encontrasse estacionado na baía do Funchal tinha a obrigação de, em situação de aflição, ir às Ilhas dos Açores ou a Lisboa com a finalidade de providenciar géneros alimentícios aos moradores desta ilha<sup>97</sup>. Nessa missão, de natureza delicada pois os portos onde se iria carregar o cereal podiam não estar dispostos a vendê-lo para a Madeira, em tão grande quantidade, a câmara solicitava o apoio do governador para que este redigisse as competentes cartas de ofício para as autoridades desses locais, e, dessa forma, minimizar qualquer tipo de embaraço ou dificuldade que pudesse suceder. Outra medida de intervenção da autarquia era a fiscalização da carga e da descarga dos navios. Neste âmbito, era exigido que os capitães das embarcações declarassem o montante de cereal que levavam a bordo e se este se destinava a alimentar a tripulação ou a ser negociado noutro porto<sup>98</sup>. Logicamente, que estamos em presença de uma situação delicada pois era a alfândega do Funchal a entidade que, oficialmente, inspecionava o carregamento dos navios e, consequentemente, arrecadava a respectiva receita fiscal. Sendo assim, a câmara acabava por ser obrigada a solicitar o auxílio àquela instituição, pedindo-lhe que não desse despacho de saída a géneros comestíveis sem a prévia licença do Senado<sup>99</sup>. Em vão, pois a alfândega continuaria a dar os mencionados despachos, sem qualquer consideração pela “economia interna da cidade” e pela “etiqueta legal que não deve ser alterada ou menosprezada arbitrariamente”<sup>100</sup>. Outro problema com que a câmara se deparava era a baldeação, isto é, o carregamento de cereais de uma embarcação para outra, em plena baía, sem haver contacto com terra. Na perspectiva dos vereadores

89 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Correspondência do Senado, Livro 167, fl.25vº.

90 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Correspondência do Senado, Livro 167, fl.26vº.

91 SOUSA, 2004, *O Exercício do Poder Municipal na Madeira e Porto Santo* [...], p.150.

92 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1367, fl.9vº e seguintes.

93 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1367, fl.93 e seguintes.

94 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Registo Geral, Livro 1225, fl.58vº.

95 Veja-se VIEIRA, MENESES, RODRIGUES, 1990, “O Município do Funchal (1550-1650)” [...], pp.1004-1089.

96 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1355, fl.35 e seguintes.

97 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1356, fl.18vº.

98 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1360, fl.28 e seguintes.

99 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1366, fl.14 e seguintes; e Livro 1367, fl.75vº e seguintes.

100 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Registo Geral, Livro 1225, fl.108.



funchalenses, qualquer carregamento de cereal, feito em terra ou no mar, carecia de licença da autarquia. O episódio da galé Nossa Senhora do Carmo, ocorrido em Janeiro de 1769, é um exemplo digno de nota. Com efeito, na sequência do auto de visita a bordo, efectuado pelo juiz do povo, o capitão Luís de Freitas da Silva confessou ter uma carga de 625 barris de farinha recebidos, por baldeação, de umas embarcações estrangeiras ancoradas na baía<sup>101</sup>. Tendo sido chamado a dar explicações sobre o sucedido na sessão camarária de 1 de Fevereiro do dito ano, afirmou o capitão Luís de Freitas da Silva que só precisava da licença do provedor da fazenda por ser um género que estava no mar, licença que, com efeito, recebera daquele oficial, tendo os oficiais da alfândega assistido à baldeação<sup>102</sup>. Reunidos os vereadores, o procurador do concelho e os mestres foi decidido, sem unanimidade, que o capitão fosse condenado na pena de 50 cruzados e um ano de degredo para África, apesar de ter sido invocado que a baldeação, por ocorrer no mar, estar fora da jurisdição camarária<sup>103</sup>. O desfecho deste episódio afigurou-se óbvio: o governador suspendeu a sentença do Senado por entender que este não tinha jurisdição para condenar o capitão, devendo o assunto ser participado ao rei para que decidisse em conformidade<sup>104</sup>.

Idêntico cuidado era aplicado, por parte da vereação, na fiscalização das descargas de cereal no porto do Funchal, com a exigência de proibição da venda dos mantimentos, sem prévio conhecimento da edilidade<sup>105</sup>. Com a finalidade de resolver os problemas de abastecimento da Madeira, a provisão de régia de 8 de Maio de 1780 determinou que a câmara do Funchal tivesse um registo permanente dos cereais que iam de Lisboa para a ilha, com especificação da “qualidade e quantidade deles, e as pessoas a quem são dirigidos” e das respectivas certidões que, indo na posse dos mestres dos navios, deviam ser exibidas no momento da descarga no porto do Funchal<sup>106</sup>. Se-

ria praticável semelhante burocracia? Pensamos que não, por duas importantes razões. Em primeiro lugar, pela total incerteza da hora de chegada dos navios; em segundo, porque a documentação nos fala das “travessias que continuamente se fazem à chegada dos mesmos”<sup>107</sup>. A câmara tentava minimizar esta realidade com a presença dos seus quadrilheiros no calhau, para vigiar as descargas, e com a exigência feita aos arrais dos barcos que não descarregassem as cargas de comestíveis sem antes informarem os oficiais municipais<sup>108</sup>.

Uma outra medida de intervenção, de maior consequência, era a ordem de mandar lançar em terra os cereais e outros géneros alimentícios, ou seja, obrigar os capitães a descarregar contra a sua vontade, mesmo quando diziam que as cargas estavam destinadas a ser comercializadas apenas em certos e determinados portos. Semelhante procedimento, por parte da câmara, podia gerar situações de conflito com os cônsules sedeados no Funchal que, em vão, protestavam contra essas ordens dadas aos capitães das suas nacionalidades<sup>109</sup>. Para justificar o seu procedimento, a edilidade invocava a ordem régia de 8 de Fevereiro de 1745, expedida pelo Conselho da Fazenda<sup>110</sup>. Em situações de maior dificuldade, quando a falta de pão era uma realidade impossível de ser ignorada, a câmara solicitava o aval de toda a comunidade, isto é, dos representantes da nobreza e do povo, bem como dos mercadores da praça do Funchal, para exigir a descarga de cereais e a sua posterior venda a retalho<sup>111</sup>. Para além do apoio da comunidade, a câmara verificava ser necessário o auxílio das autoridades locais, designadamente o governador e os representantes da fazenda régia, pois de outra forma estaria sempre perante uma situação difícil, do ponto de vista do abastecimento, e delicada, do ponto de vista da diplomacia<sup>112</sup>.

Registo Geral, Livro 1223, fl.131.

101 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1359, fl.6vº e seguintes.

102 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1359, fl.8 e seguintes.

103 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1359, fl.9vº e seguintes.

104 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1359, fl.14vº e seguintes.

105 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1358, fl.58 e seguintes; fl.63vº e seguintes.

106 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal,

107 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1367, fl.115vº e seguintes.

108 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1367, fl.118vº e seguintes.

109 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1355, fl.28 e seguintes, fl.45vº e seguintes; Livro 1356, fl.5 e seguintes e fl.9vº e seguintes.

110 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1356, fl.25 e seguintes.

111 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Vereações, Livro 1362, fl.66 e seguintes.

112 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Registo Geral, Livro 1225, fl.173vº; Idem, Correspondência do

### 2.3. Visitar e Controlar os Navios: O Exercício de um Poder

O acto de visitar os navios ancorados na baía do Funchal representava, em nosso entender, o exercício de um poder que se traduzia na faculdade de inspeccionar e fiscalizar as tripulações e cargas; na faculdade de inspeccionar e fiscalizar todo o movimento de carga e descarga dos navios; na faculdade de inspeccionar e fiscalizar a actividade portuária, desenvolvida no espaço físico entre o calhau e a baía. Esse poder era exercido por três entidades orgânicas: o município do Funchal, o governador e capitão – general e a alfândega. A finalidade de cada uma destas visitas era de carácter sanitário e profilático, no caso do município; de carácter diplomático e político, no caso do governador; e de carácter económico - fiscal, no caso da Alfândega<sup>113</sup>. Era suficiente este mecanismo tripartido de controlo? De modo algum. As palavras de João José Abreu de Sousa são elucidativas: “estes protocolos de entrada visando evitar os contrabandos, a peste, ameaças de inimigos camuflados, nem sempre eram cumpridos de modo íntegro. Nos assentos consultados apercebem-se as declarações vagas a disfarçar com descrição realidades inconvenientes e interesses pessoais. Quanto aos termos de saúde, os capitães raramente sabem de «mal contagioso». Por outro lado, os termos de declaração de carga trazida, ou manifestos, não eram de falsificação difícil. O contrabando era corrente”<sup>114</sup>.

A visita dos oficiais da câmara, com intuitos sanitários e profiláticos devidamente estipulados no já mencionado Regimento da Saúde, era a primeira a ser efectuada, não sendo permitido que qualquer embarcação desse entrada na secretaria do governo e na alfândega “sem que o respectivo capitão apresente bilhete assinado pelo guarda-mor da saúde pelo qual conste que ele se acha admitido por parte da saúde pública”<sup>115</sup>. No caso do governador, temos informação de que a faculdade de visitar os navios lhe fora concedida por provisão de 3 de Janeiro de

1615 e que “de então até agora está o mesmo governo na antiga posse de mandar fazer as tais visitas por oficial de confiança, por ser regalia sua que sempre praticou e que actualmente pratica”<sup>116</sup>. Essas visitas eram, em termos práticos, uma forma de o governador ter sob vigilância as embarcações estacionadas e, assim, facilitar o posterior trabalho da alfândega. Como é que essa vigilância era observada? Justamente, através de uma guarda composta de um determinado número de soldados, devidamente comandados por um oficial, que iam a bordo das embarcações onde estabeleciam sentinela, de forma a evitar contactos entre o navio e terra durante o movimento de carga e/ou descarga, movimento esse que podia durar algumas horas ou dias<sup>117</sup>. Com esta vigilância, supostamente apertada, facilitar-se-ia o trabalho da alfândega, cujos oficiais iam a bordo fazer as diligências necessárias para assegurar que as cargas fossem levadas, sem haver extravios, para os armazéns daquela repartição. Neste processo era necessária uma redobrada cautela na análise e cotejo do manifesto de carga e na proibição da presença de estranhos durante o acto de movimentação e transporte das cargas<sup>118</sup>. Apesar de tantas cautelas, o próprio governador e capitão - general reconhecia a inevitabilidade do contrabando “porque a situação desta ilha e a necessidade que ela tem das manufacturas estrangeiras oferece a maior facilidade para se introduzirem sem que seja bastante para o evitar, nem toda a exactidão dos ministros, nem a mais exacta vigilância dos oficiais encarregados dessa diligência”<sup>119</sup>. Aliás, seria o próprio poder central a reconhecer a necessidade de implementar um mecanismo de controlo do movimento do porto do Funchal ao exigir, já no início do século XIX, que o governador desse ordens ao comando das fortificações marítimas para que elaborassem, semanalmente, uma lista com todas as embarcações portuguesas e estrangeiras que entrassem no porto do Funchal. Com essas listas e respectiva informação, devia o governador elaborar mapas gerais, a remeter mensalmente à Secretaria de Estado dos Negócios da Guerra, onde ficasse expresso os dias de entrada e

Senado, Livro 201, fl.147vº-149.

113 SOUSA, 1989, O Movimento do Porto do Funchal [...], p.22-23; SANTOS, 2010, O Sal Na Ilha da Madeira [...], p.218.

114 SOUSA, 1989, O Movimento do Porto do Funchal [...], p.23. Sobre a problemática do contrabando, veja-se VIEIRA, 2012, “A Madeira e o Contrabando no Espaço Atlântico” [...], pp.33-44.

115 Arquivo Regional da Madeira, Governo Civil, Governo Interino, Livro 537, fl.175-175vº.

116 Arquivo Regional da Madeira, Governo Civil, Governo de João Gonçalves da Câmara, Livro 533, fl.33-36.

117 Arquivo Regional da Madeira, Governo Civil, Governo de Diogo Pereira Forjaz Coutinho, Livro 519, fl.39-40.

118 Arquivo Regional da Madeira, Governo Civil, Governo de Diogo Pereira Forjaz Coutinho, Livro 519, fl.38vº-39.

119 Arquivo Regional da Madeira, Governo Civil, Governo de João Gonçalves da Câmara, Livro 533, fl.36vº-41.

de saídas das embarcações, as suas denominações e nomes os seus mestres ou capitães, as suas cargas, os portos de proveniência e os de destino, os dias de viagem, as datas das cartas de saúde e dos passaportes com a designação das autoridades emissoras e, por fim, a lista dos passageiros com especificação do nome, idade, estado, filiação, naturalidade e emprego, sem esquecer as noticiais e informações fornecidas por esses mesmos passageiros<sup>120</sup>. É uma situação reveladora de que o controle da actividade portuária no Funchal estava, paulatinamente, a ser dominado pelo governador e, podemos acrescentar, em sintonia com a alfândega, cuja função de assegurar a boa arrecadação das receitas fiscais, geradas pelo comércio de importação/exportação, era de primordial importância. Sendo assim, que papel restou à câmara?

A assunção da defesa do bem comum por parte do poder municipal, patente quer no domínio da saúde pública, quer no domínio do abastecimento de géneros de primeira necessidade à população, acabaria por chocar com o desenrolar de uma actividade portuária que se desejava florescente e geradora de receitas fiscais, logo, livre de constrangimentos. A atitude da câmara, nos dois domínios mencionados, proporcionou a existência de situações de alguma tensão, mas também de conjugação de esforços, conforme relatámos nos dois pontos anteriores. Contudo, o papel da câmara no âmbito da actividade portuária ficaria muito fragilizado com o problema da vitaliciedade do cargo de guarda-mor da saúde. Na sequência daquilo que referimos no ponto 2.1., a concessão do cargo de guarda-mor, em regime vitalício, seria geradora de problemas, quer junto da própria câmara, quer junto da comunidade mercantil do Funchal. Em 1821, temos conhecimento da existência de “requerimentos e queixas” dirigidos à câmara do Funchal por um “grande número de negociantes matriculados nesta praça”<sup>121</sup>. A razão destes requerimentos e queixas era a cobrança de emolumentos exorbitantes, por parte do guarda-mor da saúde que assim “afastava os navios deste porto com grave detrimento e prejuízo comercial”<sup>122</sup>. A própria câmara expressava a sua opinião sobre aquele oficial consi-

derando que não tinha as qualidades para o exercício do cargo, acrescentando o clima de insatisfação que existia entre os mercadores nacionais e estrangeiros por causa dos tais emolumentos exorbitantes<sup>123</sup>. Salientemos que a ausência de legislação sobre a matéria, tornava o assunto mais complexo e sujeito a qualquer tipo de arbitrariedade<sup>124</sup>. Um outro aspecto que deverá ser considerado é o facto de o guarda-mor da saúde estar, nesta fase, a actuar sob a tutela do governador e já não da própria câmara. Ou seja, o próprio governador assume, em 1824, que em caso de dúvida na admissão de algum navio, deve o guarda-mor fornecer-lhe uma circunstanciada relação dos eventos, de forma a ser atendida a necessidade “de fazer cessar a opressão do comércio, detrimento da Real Fazenda e gravame dos comerciantes desta cidade”<sup>125</sup>. Então, para quem fica a alçada da saúde pública, no contexto da actividade portuária? Em 1825, o próprio guarda-mor em exercício vitalício, certamente agastado com a atitude da câmara, solicitava à Comissão da Saúde do Reino que fizesse um regime para o guarda-mor da saúde do Funchal, “por tal sorte e maneira que a câmara não tenha jurisdição alguma sobre a administração da saúde da mesma cidade”<sup>126</sup>. Idêntica opinião foi expressa pelo Dr. Nicolau Caetano Pita, em 1819, considerando que só um médico estava habilitado a decidir correctamente sobre o estado de saúde da tripulação de um navio e assim salvaguardar a saúde pública de uma cidade cujo porto era frequentado por navios de quase todas as nações<sup>127</sup>. A verdade é que deixamos de ver qualquer presença do guarda-mor da saúde na documentação municipal, a partir da implantação da Monarquia Constitucional em 1834. Já dois anos antes, cessava o Registo dos Navios entrados no Porto do Funchal e Despachos da Casa da Saúde. Mas, a posição da Coroa face à presença do poder municipal na actividade portuária revelou-se contundente, em

120 Arquivo Regional da Madeira, Governo Civil, Cartas, Livro 194, fl.65-65vº.

121 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Registo Geral, Livro 1226, fl.7 e seguintes.

122 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Registo Geral, Livro 1226, fl.7 e seguintes.

123 Arquivo Regional da Madeira, Governo Civil, Ordens Régias, Livro 718, fl.3-4vº.

124 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Registo Geral, Livro 1226, fl.7 e seguintes. O documento refere, como suporte legislativo, o Regimento da Barra de Belém e a sua não aplicação no caso do porto do Funchal, por ser um porto de mar onde os oficiais da visita da saúde sofriam vários incómodos.

125 Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Registo Geral, Livro 1226, fl.154vº e seguintes.

126 Arquivo Regional da Madeira, Governo Civil, Ordens Régias, Livro 727, fl.11vº-14vº.

127 A.H.U., Madeira e Porto Santo, Documentos Catalogados, Caixa 16, Documento nº 4651.



1836, quando determinou que as câmaras deixassem de ter qualquer tipo ingerência na carga e descarga dos navios ou em alguma outra matéria exclusiva à administração das alfândegas<sup>128</sup>. O Liberalismo demonstrava querer reservar outro tipo de competências à administração municipal.

### Conclusão

Entre 1750 e 1832, a câmara municipal do Funchal revelou a sua presença no universo da actividade portuária da cidade. Na relação dinâmica que a ilha da Madeira estabeleceu com o oceano Atlântico, verificou-se um mecanismo de trocas comerciais estruturado e desenvolvido em torno de uma realidade muito simples: a Madeira exporta o seu vinho e importa alimentos e produtos manufacturados. Estas trocas comerciais tinham como cenário a baía do Funchal, local onde as embarcações ancoravam, pois na altura não havia nenhum sítio onde pudessem atracar. Toda e qualquer embarcação que entrasse neste espaço tinham de dar conhecimento da sua presença às autoridades locais, isto é, ao governador e capitão - general, à alfândega e à câmara municipal. Só na sequência do cumprimento das formalidades exigidas por essas autoridades é que se processava o desembarque de pessoas e das mercadorias.

A relação entre a câmara do Funchal e o universo da actividade portuária estabeleceu-se através de duas importantes vias, devidamente inseridas no contexto do exercício do poder municipal durante o Antigo Regime: a adopção de medidas de profilaxia das epidemias; e o zelo pelo abastecimento dos géneros alimentícios essenciais à sobrevivência da população. Em relação à primeira, constatou-se que a actuação dos guardas-mores da saúde, devidamente integrados na estrutura da administração municipal funchalense, esteve direccionada para a inspecção e certificação das condições de sanidade dos tripulantes e dos passageiros dos navios, bem como das mercadorias trazidas a bordo, com a finalidade de salvaguardar a saúde pública, prevenindo a entrada de doenças contagiosas, algo que ocorreria, necessariamente, por via marítima. Em relação ao problema do abastecimento da população, a actuação da edi-

lidade pautou-se pela implementação e fiscalização de medidas no âmbito do controle do comércio de importação/exportação, visando garantir o abastecimento da sua população e proteger a comercialização do vinho produzido na Madeira. Nessa sua missão proteccionista, a câmara deparou-se com os outros dois poderes, também com jurisdição no universo da actividade portuária, ou seja, o governador e a alfândega. Se a autarquia demonstrava, de forma constante, a sua preocupação com os géneros e produtos que faziam falta à população madeirense ou ao funcionamento da economia local, a alfândega revelou-se a autoridade decidida a garantir a arrecadação dos direitos devidos ao Estado, cobrados sobre todo o comércio de importação e de exportação, mesmo que envolvesse os géneros e produtos que a câmara pretendia proteger e regulamentar. Por seu turno, o governador iria revelar-se a autoridade suprema no porto do Funchal, sobretudo a partir do início do século XIX, altura em que o movimento portuário atingiu um dinamismo considerável e, como tal, susceptível de gerar a atenção do próprio poder central que passou a exigir, junto do governador, o envio de informações detalhadas sobre a entrada e saída dos navios do porto do Funchal.

Qual o papel que restou à câmara? Até à implantação definitiva do Liberalismo, em 1834, verificamos que a câmara foi sendo, paulatinamente, afastada da actividade portuária. No âmbito da saúde pública, a evolução dos conhecimentos no domínio da medicina e a actuação dos oficiais camarários, sucessivamente alvo de queixas por parte dos negociantes, fizeram com que o município ficasse à margem do movimento portuário. O mesmo acabaria por suceder no âmbito do controle das actividades de importação/exportação, na medida em que as posturas e regulamentos proteccionistas chocavam com os interesses quer dos comerciantes quer do próprio Estado, ávido de arrecadar receitas. A posição da coroa acabaria por se revelar contundente: em 1836, foi determinado que as câmaras deixassem de ter qualquer tipo de ingerência na carga e descarga dos navios ou em alguma outra matéria exclusiva da administração das alfândegas. O poder municipal via-se, assim, arredado do universo portuário, cuja complexificação exigiria, doravante, o protagonismo de outras entidades e poder.

<sup>128</sup> Arquivo Regional da Madeira, Câmara Municipal do Funchal, Registo Geral, Livro 1228, fl.458vº-459.

## Fontes e Bibliografia

### 1-Fontes

#### 1.1.Fontes Manuscritas

Arquivo Histórico Ultramarino  
 Madeira e Porto Santo, Documentos Catalogados  
 Caixa 5, Documento nº 977.  
 Caixa 6, Documento nº 994.  
 Caixa 16, Documento nº 4651.  
 Arquivo Regional da Madeira  
 Arquivo da Câmara Municipal do Funchal  
 Correspondência do Senado: Livros 167; 201.  
 Editais: Livros 235; 236.  
 Navios Entrados no Porto do Funchal e Despachos da Casa da Saúde: Livros 583; 584; 585; 586; 587; 588; 589; 590; 591; 592; 593; 594; 595; 596; 597; 598; 599; 600; 601; 602; 603; 604; 605; 606.  
 Registo Geral: Livros 1223; 1225; 1226; 1228.  
 Vereações: Livros 1353; 1354; 1355; 1356; 1358; 1359; 1360; 1361; 1362; 1363; 1364; 1365; 1366; 1367; 1368; 1369; 1370.  
 Arquivo do Governo Civil  
 Cartas: Livro 194.  
 Governo de João António de Sá Pereira: Livro 526.  
 Governo de João Gonçalves da Câmara: Livro 533.  
 Governo de Diogo Pereira Forjaz Coutinho: Livro 519.  
 Governo Interino: Livro 537.  
 Ordens Régias: Livros 718; 727.

#### 1.2.Fontes Impressas

Arquivo Histórico da Madeira. Boletim do Arquivo Distrital do Funchal, Volume XVIII, 1974.

### 2-Bibliografia

- FERRAZ, Maria de Lurdes de Freitas (1994), *Dinamismo Sócio - Económico do Funchal na Segunda Metade do Século XVIII*, Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical.
- GUIMERÁ RAVINA, A. (1990), "Las Islas del Vino (Madeira, Azores y Canarias) y la América Inglesa durante el Siglo XVIII: Una Aproximación a su Estudio", in *Actas do I Colóquio Internacional de História da Madeira*, Volume II, Funchal, Direcção Regional dos Assuntos Culturais, pp.900-932.
- PACHECO, Dinis Gouveia (2002), "O Município do Funchal (1725-1734). Aspectos da Administração, da Economia e do Quotidiano", in *Revista Ilenha*, nº 31, pp.55-130.
- RIBEIRO, Jorge Martins (1993), "Alguns Aspectos do Comércio da Madeira com a América do Norte na Segunda Metade do Século XVIII", in *Actas do III Colóquio Internacional de História da Madeira*, Funchal, Centro de Estudos de História do Atlântico, pp.389-401.
- SANTOS, Filipe dos (2010), *O Sal na Ilha da Madeira na Segunda Metade de Setecentos. Penúria, Poder e Abastecimento*, Funchal, Centro de Estudos de História do Atlântico. [Publicação em formato digital]
- SILBERT, Albert (1997), *Uma Encruzilhada do Atlântico: Madeira (1640-1820)*, Funchal, Centro de Estudos de História do Atlântico.
- SILVA, José Manuel Azevedo e (1995), *A Madeira e a Construção do Mundo Atlântico (Séculos XV-XVII)*, Funchal, Centro de Estudos de História do Atlântico.
- SOUSA, Ana Madalena Trigo de (2004), *O Exercício do Poder Municipal na Madeira e Porto Santo na Época Pombalina e Pós-Pombalina*, Funchal, Centro de Estudos de História do Atlântico.
- SOUSA, João José Abreu de (1989), *O Movimento do Porto do Funchal e a Conjuntura da Madeira de 1727 a 1810. Alguns Aspectos*, Funchal, Direcção Regional dos Assuntos Culturais.
- VIEIRA, Alberto, MENESES, Avelino, RODRIGUES, Victor (1990), "O Município do Funchal (1550-1650). Administração, Economia e Sociedade. Alguns Elementos para o seu Estudo", in *Actas do I Colóquio Internacional de História da Madeira*, Volume II, Funchal, Direcção Regional dos Assuntos Culturais, pp.1004-1089.
- VIEIRA, Alberto (1991), *As Posturas Municipais dos Açores e da Madeira nos Séculos XV a XVII. Análise Comparada e Sistematização do Direito Local*, in *Separata do Boletim do Instituto Histórico da Ilha Terceira*, Volume XLIX, pp.11-52.
- VIEIRA, Alberto (2003), *A Vinha e o Vinho na História da Madeira. Séculos XV a XX*, Funchal, Centro de Estudos de História do Atlântico.
- VIEIRA, Alberto (2012), "A Madeira e o Contrabando no Espaço Atlântico" in *Anuário do Centro de Estudos de História do Atlântico*, nº 4, pp.9-65. [Publicação em Formato Digital]