



Madeira, Beach of Funchal



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



Madeira, Funchal, Rua de Ferro



ANUÁRIO

N.º 5 • 2013

DO LUGAR, DA CIDADE E DO PORTO DO FUNCHAL

ALBERTO VIEIRA



ANUÁRIO 2013

CENTRO DE ESTUDOS DE HISTÓRIA DO ATLÂNTICO

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

PP. 10 - 177

REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

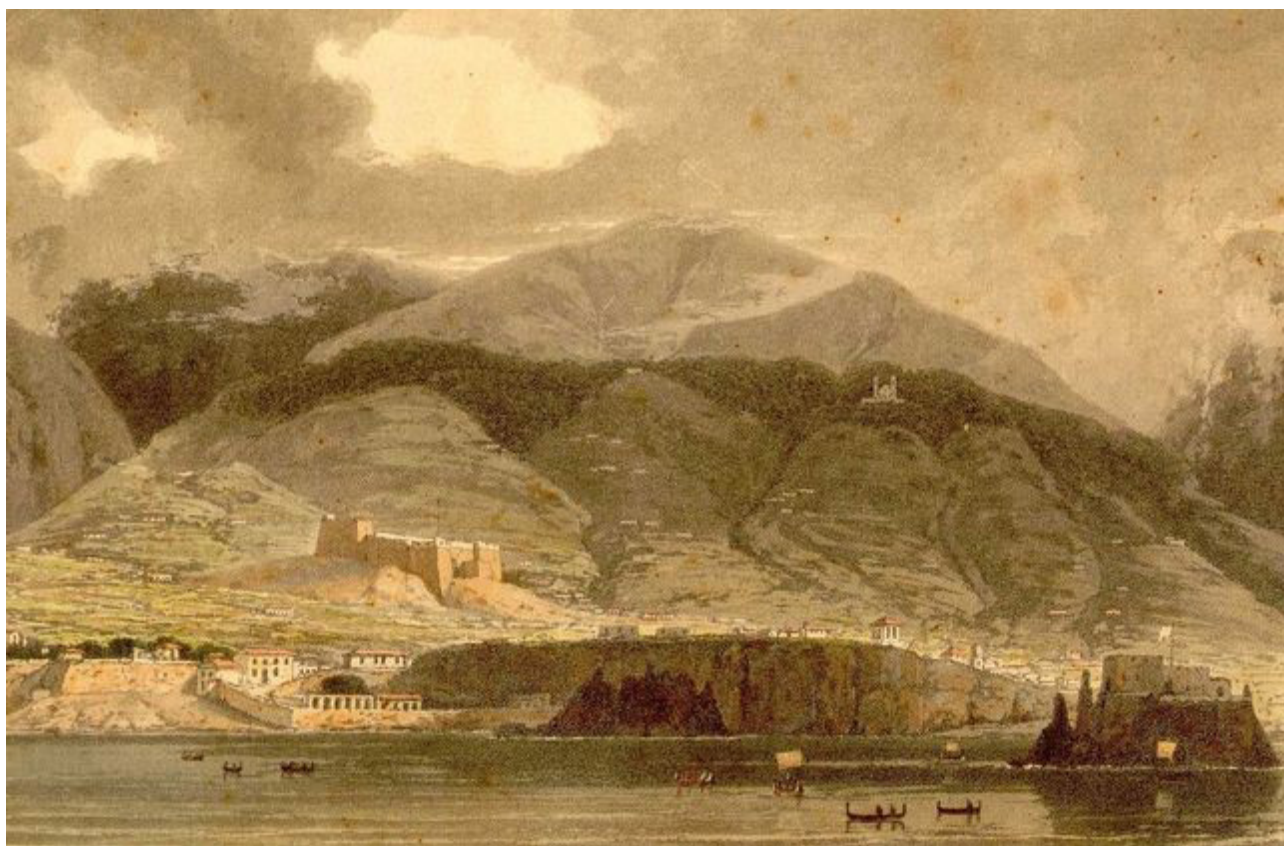
ALBERTO VIEIRA

CEHA-SRCTT/RAM-MADEIRA

ALBERTO VIEIRA. n. 1956. S. Vicente Madeira. **Títulos Académicos e Situação Profissional:** 2008- Presidente do CEHA, 1999 - Investigador Coordenador do CEHA, 1991- Doutor em História (área de História dos Descobrimentos e Expansão Portuguesa), na Universidade dos Açores.

PUBLICAÇÕES (apenas os livros): *O Deve e o Haver das Finanças da Madeira. Finanças públicas e fiscalidade na Madeira nos séculos XV a XXI.* Funchal, CEHA. ISBN:978-9728263-75-1, vols:2 [em Formato digital com folheto]. *Debit and Credit in Madeira Finance. Public Finance and fiscality in Madeira from the 15th to 21st centuries.* Funchal, CEHA. ISBN:978972-8263-76-8 vols:2 [Formato digital com folheto] *Entender o Deve e o Haver das Finanças da Madeira.* Funchal, CEHA. ISBN: 978-972-8263-77-5, vols: 1 [Formato papel]. *Understanding Debit and Credit in Madeira Finance.* Funchal, CEHA. ISBN: 978-972-8263-78-2, vols: 1 [Formato papel]. (Coordenação): *Debates Parlamentares. 1821-2010.* Funchal, CEHA. ISBN:978-972-8263-81-2, vols:1 [Formato digital com folheto]. *Livro Das Citações do Deve & Haver das Finanças da Madeira.* Funchal, CEHA. ISBN: 978-972-8263-82-9, vols:1 [Formato digital com folheto]. *Dicionário de Impostos. Contribuições, Direitos, impostos, rendas e Tributos.* Funchal, CEHA. ISBN: 978-972-8263-83-6, vols:1 [Formato digital com folheto]. *Dicionário de Finanças Públicas. Conceitos, Instituições, Funcionários.* Funchal, CEHA. ISBN: 978-972-8263-84-3, vols: 1, [Formato digital com folheto]. *Cronologia. A História das Instituições, Finanças e Impostos.* Funchal, CEHA. ISBN: 978-972-8263-85-0, vols:1 [Formato digital com folheto]. (organização): *Memória Digital. Deve e Haver das Finanças da Madeira.* Funchal, CEHA. 2. ISBN: 978-972-8263-86-7, vols:13 [Formato digital com folheto]. (organização): *Digital Memory The Debit and Credit in Madeira Finance.* Funchal, CEHA. ISBN: vols:3 [Formato digital com folheto]. *O Bordado da Madeira,* Funchal, Bordal (com edição em inglês), 2005- *A freguesia de S. Martinho,* 213pp, 2005- *JOÃO HIGINO FERRAZ. Copiadores de Cartas (1898-1937),* de colaboração com Filipe dos Santos, 418pp, 2005- *Açúcar, Melaço, Álcool*

e Aguardente. Notas e Experiências de João Higinio Ferraz (1884-1946), de colaboração com Filipe dos Santos, 636pp, 2005- *A Vinha e o Vinho na História da Madeira. Séculos XV-XX,* Funchal, CEHA, 585pp, 2001: *História da Madeira* [coordenação de manual de apoio ao ensino], 399pp. 2001: *Autonomia da Madeira. História e Documentos* [cdrom], 2001: *Associação dos Bombeiros Voluntários Madeirenses. Breves Apontamentos Históricos,* ABVM. 131pp, 2001: *A Nau Sem Rumo,* NSR. 87pp, 1999: *Do Éden à Arca de Noé - o Madeirense e o quadro natural,* Funchal, 330pp, 1999: *As Luzes da Festa,* SIRAM, 119pp, 1998: CDROM: *Obras clássicas de Literatura del Vino,* compilação de livros e introdução, Madrid, Fundación Historica Tavera, 1998: *Las Islas Portuguesas,* compilação de livros e introdução, Madrid, Fundación Historica Tavera, 1998: *O Vinho da Madeira* (com Constantino Palma), Lisboa, 143pp, 1998: *O Açúcar,* Expo 98. Pavilhão da Madeira, 64pp, 1998: *O Vinho,* Expo 98. Pavilhão da Madeira, 64pp, 1998: *Público e o Privado na História da Madeira. II. As cartas particulares de João de Saldanha,* Funchal. CEHA, 224pp, 1997: *Vicente Um Século de Vida Municipal (1868-1974),* Funchal. 167pp, 1997: CDROM: *Elucidário Madeirense* de Fernando Augusto da Silva e Carlos Azevedo de Menezes, coordenação da edição, Funchal, CEHA, 1997: *Público e o Privado na História da Madeira. I. As cartas particulares de Diogo Fernandes Branco,* Funchal. CEHA, 273pp, 1996: *A Rota do Açúcar na Madeira,* de Colaboração com Francisco Clode, Funchal, 220pp, 1995: *Guia para a História e Investigação das ilhas Atlânticas,* Funchal, 414pp, 1993: *História do Vinho de Madeira. Textos e documentos,* Funchal, 431pp, 1992: *Portugal y Las Islas del Atlántico,* Madrid, 316pp, 1991: *Os Escravos no Arquipélago da Madeira. Séculos XV-XVII,* Funchal, 544pp, 1989-1990: *Breviário da Vinha e do Vinho na Madeira,* Ponta Delgada, 79pp +115pp, 1987: *O Arquipélago da Madeira no século XV,* Funchal (de colaboração com o Prof. Dr. Luís de Albuquerque). 73pp, 1987: *O Comércio Inter-Insular (Madeira, Açores e Canárias). Séculos XV-XVII,* Funchal, 228pp.



Casou-se o Ilhéu com a Rocha da Pontinha, dando-se as mãos na muralha de enlace. Depois, brocado nas entranhas, operado, deu à luz o molhe de abrigo, a crescer.

O Pilar ao saber disso, dizia consigo: - antes a morte que tal sorte - e assim lhe sucedeu. Foi condenado para não molestar a Avenida marginal que vinha a estender-se, a alargar-se, e não queria, de caminho, encrudelecer com um velho empinado.

Venceu esta, por que era nova e bonita, e o veterano caiu desmaiado a seus pés.

(Alberto Arthur Sarmiento, *Brotero dá parecer sobre a Estufa de Banger na ilha da Madeira*, Funchal, 1944, 14)

Os Portos são, para muitas regiões, meios de acesso e instrumentos importantes de tráfego. Mas, para outras, como a Madeira, estão tão ligados ao seu desenvolvimento, ao seu passado e ao seu futuro que, mais do que isso, são elemento essencial do seu progresso, são, em parte e numa palavra, a sua própria vida.

(Alberto Araújo, in *Diário das Sessões* N.º 196, Ano de 1949, 29 de Abril, Assembleia Nacional, IV Legislatura, Sessão N.º 196, em 28 de Abril, p.649)

RESUMO

O porto do Funchal assumiu um protagonismo evidente no processo de afirmação do atlântico desde os primórdios da centúria quatrocentista, mantendo diversas funções e papéis. Assim, para cumprir as funções e serviços de porto dos descobrimentos, de escala e apoio à navegação e de circulação de informações, teve que se apetrechar com hospitais e lazareto, hospedarias e hotéis, lojas de comércio, consulados, arsenais, cabrestante, varadouros. A isto correspondia um conjunto diversificado de ofícios: piloto ancorador, patrão mor do mar, bombotes ou bomboteiros, funcionários da alfândega e trabalhadores braçais. Mas o porto afirma-se sempre pelo movimento de homens, animais, plantas e doenças. São colonos e povoadores, funcionários, militares, religiosos, técnicos, mercados, prostitutas, refugiados religiosos e políticos, escravos e emigrantes, piratas e corsários, aventureiros, cientistas, doentes e turistas; são produtos e mercadorias: cereais, pastel, urzela, açúcar, vinho, bordado; são conhecimentos e técnicas produtivas e transformadoras de produtos agrícolas: cereais, vinho, açúcar. Por força de tudo isto, o espaço urbano envolvente evolui de acordo com a forma de expressão destas funções e serviços ao longo da História. O Funchal afirmou-se como uma cidade portuária, mesmo quando algumas condições do meio se tornavam adversas e tardavam medidas capazes de adaptar o porto e o espaço urbano envolvente à presença destacada que teve na História do mundo Atlântico. As ilhas e as suas cidades portuárias não foram alheias ao mundo atlântico e, por isso mesmo se lhes deve atribuir o papel que merecem no sistema Atlântico, tão em voga nos últimos anos.

ABSTRACT

The port of Funchal has always been an important port of call in the middle of the Atlantic Ocean. Since the 14th century it has functioned as a basis for the Portuguese discoveries enterprise thus helping navigation and the circulation of goods, people and information. In order to fulfill these tasks facilities such as hospitals, boarding houses, warehouses, consul offices, naval factories and others had to be procured. To this, jobs and occupations have to be added: pilots, sea captains, bumboat sailors, custom officials and so many others who have worked near or at the harbour. Furthermore, the bustling at the seashore also implied the spread of plants, animals, people and also of diseases. Consequently the urban space developed itself according to this flow and Funchal did become an important port city even though new measures and structures were needed in order to accompany the evolution of the other Atlantic port cities. In fact, the islands in the Atlantic Ocean have always assumed an important role within the Atlantic system and hence their value has to be promoted and studied.

PALAVRAS-CHAVE: Funchal, cidades portuárias, economia insular



O movimento dos portos não se resumem apenas a pessoas e mercadorias. Tão pouco o comércio é o único móbil deste movimento. À permanência dos fardos de mercadoria a troco de caixas de açúcar ou pipas de vinho juntam-se outras “mercadorias” invisíveis que transportam outras realidades e lutam por uma forma de globalização do mundo e dos conhecimentos. Ao Homem, juntam-se os barcos que os conduzem e os produtos que, em muitas circunstâncias, são a razão de tudo isto. Desta forma, o porto ganha um desusado dinamismo sócio-económico com estes produtos. O vinho, o açúcar, o bordado são alguns desses motores internos deste movimento.

As atividades em torno do porto atraem gentes. Alguns são curiosos mas a maioria ocupa o seu tempo e daqui tira o seu ganha pão. Funcionários do senhorio e depois da coroa controlam o trânsito de pessoas e mercadorias. Trabalhadores, homens de soldada confundem-se com os bateis no mar e as demais gentes no calhau onde se amontoam mercadorias, como animais de carga. Com o nascer do sol, tudo ganha vida que se

torna mais animada com a chegada dos barcos. De noite, outro mundo se constrói de fora do olhar da guarda ou sob o seu olhar cúmplice. A atividade legal que a luz do sol traz dá lugar ao contrabando da noite, que se torna mais fácil em noites de luar. Hoje o mar em torno do porto, o próprio porto e o calhau perderam toda essa animação. A cidade deixou de ser uma cidade portuária à moda antiga para se afirmar como uma outra dos tempos modernos onde os veleiros e cargueiros deram lugar aos paquetes luxuosos, autênticas cidades flutuantes que, por um instante, recordam que existem ilhas e continentes.

O Funchal não foi apenas a cidade portuária, mas foi também, por muito tempo, a única capital sede administrativa e do bispado. Os homens e as contingências do processo histórico fizeram com que esta baía desabrigada e o vale abraçado pelas montanhas se transformassem no epicentro da vida dos madeirenses, criado no seu entorno próximo e afastado de todo o litoral e interior da ilha por uma cadeia de áreas periféricas subsidiárias desta. Apenas Machico nos pri-

meios tempos, por força da afirmação das donatárias se manteve de fora, mas depois foi assimilado pela hegemonia do Funchal-Cidade.

1. DO ESPAÇO E DO LUGAR: O FUNCHAL COMO CIDADE PORTUÁRIA. Por muito tempo, entendeu-se os portos de forma isolada do contexto sócio-geográfico e político que serviu de suporte. Mas, a partir da década de oitenta do século XX, o porto deixou de ser entendido como um espaço diferenciado do espaço urbano que fez nascer. Desta forma, a cidade e o porto juntam-se, criando uma realidade própria que ganha vida cada dia que o sol aparece na linha do horizonte. A cidade é o porto e quase sempre o porto é também a cidade, tendo o litoral como limite. Para a Madeira, durante muito tempo, o porto foi o calhau e tudo aquilo que o envolvia, acoplado as ruas ribeirinhas. O porto juntava a circulação de gentes e mercadorias. Hoje o porto bifurcou-se entre aquele que serve de ancoradouro humano e de mercadorias. As contingências das atuais realidades portuárias obrigaram a que os portos e de circulação de carga contentorizada fossem deslocados para espaços isolados, no caso da Madeira o Caniçal. Estes portos são conhecidos como desterritorializados e não precisam mais da cidade, mas de espaço para a manobra dos contentores. Esta mudança na relação porto/cidade começou a acontecer a partir da década de cinquenta do século XX, pautado pela plena afirmação dos contentores na década seguinte.

O equacionar desta forma de abordagem quanto à evolução do espaço urbano e portuário e da sua interligação ganhou uma dimensão nova a partir de 1980 com a definição de múltiplas linhas de abordagem e de investigação em torno desta inter-relação história das cidades com os portos¹.

A situação não foi sempre assim, nem se ajusta a toda a realidade das cidades portuárias. Primeiro, foi um espaço aberto que se intrometia de corpo inteiro no espaço urbano. Homens e pessoas circulavam livremente. Mas depois vieram, em 1477, as alfândegas. Depois, ergueu-se uma muralha e entra-se no mar através de portões: portão dos varadouros, da alfândega. A muralha separava o calhau e o porto da cidade, por questões de defesa e controlo alfândegário. Mas com o tempo perdeu-se o medo dos inimigos vindos do mar e as alfândegas abriram as portas. O porto casou com a cidade, ganhando mais vida e animação. Esta mudança acontece no século XIX, quando se operam grandes transformações na navegação marítima e que obrigou os portos e cidades portuárias a adaptarem-se às novas circunstâncias. Foi então que a cidade se abriu ao porto e o porto à cidade. Veio o cais, o passeio público, o caminho até à ligação dos ilhéus e, finalmente, a abertura da avenida do mar em que a cidade se apresenta de portas escancaradas para receber os visitantes e forasteiros.

Os estudos sobre as cidades e os portos ganharam um ênfase especial, a partir da década de oitenta do século XX, ocupando especialistas de distintas áreas. A ideia de cidade portuária terá surgido no Japão e rapidamente se afirmou como um tema de estudo e debate². Coube a Yehuda Hayuth³ a primeira definição dessa relação entre o porto e a cidade. Rapidamente, o domínio temático entrou no debate científico e académico, de forma que, hoje, é um

1 Sobre isto atente-se nos seguintes estudos: BASU, Dilip K., 1985, ed. *The Rise and Growth of the Colonial Port Cities in Asia*. Berkeley: Center for South and South East Asian Studies; BAUDOUIN, T., 1999, *A cidade portuária na mundialização*. In: *Cidades e portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A editora; BROEZE, Frank, ed., 1989, *Brides of the Sea: Port Cities of Asia from the 16th-20th Centuries*. Honolulu: University of Hawaii Press; Broeze, Frank, ed., 1997, *Gateways of Asia: Port Cities of Asia in the 13th-20th Centuries*. London & New York: Kegan Paul International; COCCO, G.; SILVA, G. (Org.), 1999, *Cidades e portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A editora; HOYLE, B.S., "Global and Local Change on the Port-city Waterfront." *The Geographical Review* 90, no.3 (2000a):395-417; HOYLE, Brian S. "Global and Local Forces in Developing Countries." *Journal for*

Maritime Research (2000b), http://www.jmr.nmm.ac.uk/upload/amaxus_pdf/amaxus_conJmrArticle_20.pdf, accessed by November 2006; HOYLE, Brian S., and David Pinder, ed., 1992, *European Port Cities in Transition*. London: Belhaven Press; I.R.S.I.T., 2004, *Les villes Portuaires en Europe, Analyse Comparative*. Montpellier: CNRS & Institut de Recherches, en Stratégies Industrielles et Territoriales; LAWTON, Richard, and Robert Lee, ed., 2002, *Population and Society in Western European Port Cities, c. 1650-1939*. Liverpool: Liverpool University Press; LEFEBVRE, 1974. *La production de l'espace*. Paris: Anthopos; LOJKINE, J., 1981, *O estado capitalista e a questão urbana*. São Paulo: Martins Fontes; MONGE, Fernando e Margarita del Olmo, 1996, «Un contexto de análisis para el concepto de ciudad portuaria: las ciudades americanas en el Atlántico», in *Puertos y Sistemas Portuarios (Siglos XVI-XX)*, Madrid, pp. 215-233; Santana, Raimunda Nonata do Nascimento, 2005, *CIDADES PORTUÁRIAS: notas sobre os espaços estratégicos da mundialização e a questão do desenvolvimento local*, S. L. do Maranhão, Universidade Federal do Maranhão. Disponível na Internet em http://www.joinpp.ufma.br/jornadas/joinppII/paginaPGPP/Trabalhos2/Raimunda_nonata173.pdf; SANTOS, M., 1988, *Técnica Espaço Tempo: globalização e meio técnico-científico informacional*. São Paulo: Hucitec.

2 Cf. SCHIRMANN-DUCLOS D., LAFORGE F., 1999, *La France et la mer*. P.U.F.,

3 1982, The port urban interface: an area in transition, *Area*, p.429

campo privilegiado de estudo e debate em várias áreas.

Também nós fomos motivados por esta temática e forma de abordagem⁴. Deste modo, partimos agora à descoberta do Funchal. A primeira cidade dos portugueses no espaço atlântico que acolheu gentes, produtos e técnicas que daqui irradiaram para todo o mundo Atlântico. Mas o Funchal foi primeiro o lugar de acolhimento dos primeiros que deram forma à capitania com o mesmo nome. E, depois, por força da persistência e determinação dos seus senhores transformou-se paulatinamente no centro do mundo da ilha, sendo a cidade e o porto de todos e para todos. Mas este convívio da cidade com o porto e o mar foi até ao século XIX algo conflituoso. O mar não era apenas a via de chegada de mercadorias, mas também de inimigos sob a forma de piratas ou corsários. Daí que a mesma se defendeu com uma muralha desde o século XVI com uma muralha. O calhau, espaço de movimento de mercadorias e de gentes ficava fora deste recinto amuralhado e só se acedia a ele através de portões servidos de robustos portões de madeira. Esta abertura da cidade ao mar, escancarado as suas portas para receber os visitantes aconteceu muito tarde, pois foi com Fernão Ornelas, como presidente da câmara do Funchal, que surgiu a avenida do mar que centralizou parte da animação que acontecia intra-muros⁵.

A definição dos espaços económicos não resultou apenas dos interesses políticos e económicos derivados da conjuntura expansionista europeia mas também das condições internas, oferecidas pelo meio. Elas tornam-se por demais evidentes quando estamos perante um conjunto de ilhas dispersas no oceano. São ilhas com a mesma origem geológica, sem quaisquer vestígios de ocupação humana, mas com diferenças marcantes ao nível climático.

De acordo com as condições geoclimáticas, é possível definir a mancha de ocupação humana e agrícola das ilhas. Isto conduziu a uma variedade de funções económicas, por vezes complementares. Deste modo, nos arquipélagos constituídos por

maior número de ilhas, a articulação dos vetores da subsistência com os da economia de mercado foi mais harmoniosa e não causou grandes dificuldades. Os Açores apresentam-se como a expressão mais perfeita da realidade, enquanto a Madeira é o reverso da medalha. O processo de povoamento das ilhas definiu-lhes uma vocação de áreas económicas sucedâneas do mercado e espaço mediterrânicos. Assim, o que sucedeu nos séculos XV e XVI foi a lenta afirmação do novo espaço, tendo como ponto de referência as ilhas.

A mudança de centros de influência foi responsável por que os arquipélagos atlânticos assumissem uma função importante. A tudo isso poderá juntar-se a constante presença de gentes ribeirinhas do Mediterrâneo, interessadas em estabelecer os produtos e o necessário suporte financeiro. A constante premência do Mediterrâneo nos primórdios da expansão atlântica poderá ser responsabilizada pela dominante mercantil das novas experiências de arrozeamento aqui lançadas. Certamente que os povos peninsulares e mediterrânicos, ao comprometerem-se com o processo atlântico, não puseram de parte a tradição agrícola e os incentivos comerciais dos mercados de origem.

A sociedade e economia insulares surgem na confluência dos vetores externos com as condições internas dos multifacetado mundo insular. A concretização não foi simultânea nem obedeceu aos mesmos princípios organizativos pelo facto de a mesma resultar da partilha pelas coroas peninsulares e senhoriais ilhéus. Por outro lado, a economia insular é resultado da presença de vários fatores que intervêm diretamente na produção e comércio. Ao nível do sector produtivo deverá ter-se em conta a importância assumida, por um lado, pelas condições geofísicas e, por outro, pela política distributiva das culturas. É da conjugação de ambas que se estabelece a necessária hierarquia.

A tendência uniformizadora da economia agrícola do espaço insular esbarrou com vários obstáculos que, depois, conduziram a um reajustamento da política económica e à definição da complementaridade entre os mesmos arquipélagos ou ilhas. As ilhas conseguiram criar no seu seio os meios necessários para solucionar os problemas quotidianos - assentes quase sempre no assegurar os componentes da die-

4 Cf. Estudo de conjunto com GUIMERÁ RAVINA, Agustín, 1997, "El Sistema Portuario-Mercantil de las Islas del Atlantico Iberico" com Agustín Guimerá Ravina, in *História das Ilhas Atlânticas*, vol.I, CEHA, pp.203-232

5 Cf. LOPES, Agostinho do Amaral, 2008. *A Obra de Fernão Ornelas na Presidência da Câmara Municipal do Funchal: 1935-1946*, [Funchal](#): Funchal 500 Anos

ta alimentar -, à afirmação nos mercados europeu e atlântico. Assim sucedeu com os cereais que, produzidos apenas nalgumas, foram suficientes, em condições normais, para satisfazer as necessidades da dieta insular, sobrando um grande excedente para suprir as carências do reino.

Um dos iniciais objetivos que norteou o povoamento da Madeira foi a possibilidade de acesso a uma nova área produtora de cereais, capaz de suprir as carências do reino e depois as praças africanas e feitorias da costa da Guiné. A última situação era definida por aquilo que ficou conhecido como o *saco de Guiné*. Entretanto os interesses em torno da cultura açucareira recrudesceram e a aposta na cultura era óbvia. A mudança só se tornou possível quando se encontrou um mercado substitutivo. Sucedeu assim nos Açores que, a partir da segunda metade do século dezasseis, passaram a assumir o lugar da Madeira. O cereal foi o produto que conduziu a uma ligação harmoniosa dos espaços insulares, o mesmo não sucedendo com o açúcar, o pastel e o vinho, que foram responsáveis pelo afrontamento e a crítica desarticulação dos mecanismos económicos. A par disso, todos os produtos foram o suporte do domínio europeu na economia insular. Primeiro o açúcar, depois o pastel e o vinho exerceram uma ação devastadora no equilíbrio latente na economia das ilhas.

A incessante procura e rendoso negócio conduziram à plena afirmação, quase que exclusiva dos produtos, geradora da dependência ao mercado externo. Para além de consumidor exclusivo das culturas, é o principal fornecedor dos produtos ou artefactos de que os insulares carecem. Perante isto, qualquer eventualidade que pusesse em causa o sector produtivo era o prelúdio da estagnação do comércio e o prenúncio evidente de dificuldades, que desembocavam quase sempre na fome. A estrutura do sector produtivo de cada ilha moldou-se de acordo com isto, podendo definir-se em componentes da dieta alimentar (cereais, vinha, hortas, fruteiras, gado) e troca comercial (pastel, açúcar). Em consonância com a atividade agrícola verificou-se a valorização dos recursos disponibilizados por cada ilha, que integravam a dieta alimentar (pesca e silvicultura) ou as trocas comerciais (urzela, sumagre, madeiras).

A valorização do Atlântico nos séculos XV e XVI conduziu a um intrincado liame de rotas de navega-

ção e de comércio que ligavam o Velho Continente ao litoral atlântico. A multiplicidade de rotas resultou das complementaridades económicas e de formas de exploração adotadas. Se é certo que estes vetores geraram as referidas rotas, não é menos certo que as condições mesológicas do oceano, dominadas pelas correntes, ventos e tempestades, delinearam o rumo. As mais importantes e duradouras de todas as traçadas neste mar foram sem dúvida a da Índia e a das Índias, que galvanizaram as atenções dos monarcas, da população europeia e insular, dos piratas e corsários.

No traçado de ambas, situava-se o Mediterrâneo Atlântico com atuação primordial na manutenção e apoio à navegação atlântica. As ilhas da Madeira e das Canárias surgem nos séculos XV e XVI como entreposto para o comércio no litoral africano, americano e asiático. Os portos principais da ilha da Madeira, Gran Canaria, La Gomera, Hierro, Tenerife e Lanzarote animam-se, de forma diversa, com o apoio à navegação e comércio nas rotas da ida, enquanto nos Açores, com as ilhas de Flores, Corvo, Terceira e S. Miguel, surgem como a escala da rota de retorno. Segundo Pierre Chaunu, a rota das Índias de Castela assentou em quatro vértices fundamentais: Sevilha, Canárias, Antilhas, Açores⁶. A Madeira mantinha-se numa posição excêntrica, pois apenas servia as rotas portuguesas do Brasil e da costa africana. A participação madeirense na carreira das Índias foi esporádica, justificando-se a ausência pela posição marginal em relação à rota.

A Madeira representa um porto de escala muito importante para as navegações portuguesas para o Brasil, Golfo da Guiné e Índia. Desde o século XV que ficou demarcada a posição da escala madeirense para as explorações geográficas e comerciais dos portugueses na costa ocidental africana. A opção madeirense adveio dos conflitos latentes com Castela pela posse das Canárias. A expansão comercial de finais do século XV, com a abertura da rota do Cabo, veio valorizar, mais uma vez, a escala aquém equador, surgindo inúmeras referências, em roteiros e relatos de viagens, à escala madeirense. Os mesmos ingleses que utilizaram as Canárias tocavam com assiduidade a Madeira, onde se proviam de vinho para a viagem.

A Madeira, como as Canárias, muito raramente

6 *Sevilla y América. Siglos XVI y XVII*, 43-48.

foi escolhida como escala de retorno - uma vez que a missão estava, por condicionalismos geográficos, reservada aos Açores. Ocasionalmente acontecia a escala das embarcações vindas da Mina, Índia e Índias na Madeira. A posição do Mediterrâneo Atlântico no comércio e na navegação atlântica fez com que as coroas peninsulares investissem aí todas as tarefas de apoio, defesa e controlo do trato comercial. As ilhas eram os bastiões avançados, suportes e símbolos da hegemonia peninsular no Atlântico. A disputa da riqueza em movimento no oceano ocorreu na sua área pois para aí incidiam piratas e corsários ingleses, franceses e holandeses, ávidos das riquezas em circulação nas rotas americanas e indicas. Uma das maiores preocupações das coroas peninsulares terá sido a defesa das embarcações que sulcavam o Atlântico em relação às investidas dos corsários europeus. A área definida pela Península Ibérica, Canárias e Açores era o principal foco de intervenção do curso europeu sobre os navios que transportavam açúcar ou pastel para o velho continente.

A definição dos espaços políticos fez-se, primeiro de acordo com os paralelos e, depois, com o avanço dos descobrimentos para Ocidente, no sentido dos meridianos. A expressão disso resultava apenas da conjuntura favorável e do acatamento da situação pelos demais estados europeus. Mas o oceano e terras circundantes podiam ainda ser subdivididos em novos espaços, de acordo com o protagonismo económico. Assim, podemos situar, dum lado, as ilhas orientais e ocidentais e, do outro, o litoral dos continentes americano e africano. A partilha não foi resultado de um pacto negocial, mas sim da confluência das potencialidades económicas de cada uma das áreas em causa. Neste contexto, assumiram particular importância as condições internas e externas de cada área. As primeiras foram resultado dos aspectos geo-climáticos, enquanto as últimas derivam dos vetores definidos pela economia europeia. A partir da maior ou menor intervenção de ambas as situações estaremos perante espaços agrícolas, vocacionados para a produção de excedentes capazes de assegurar a subsistência dos que haviam saído e dos que ficaram na Europa, de produtos adequados a um ativo sistema de trocas inter-continetais, que mantinha uma forte vinculação do velho ao novo mundo. O açúcar e o pastel foram os produtos que deram corpo à conjuntura.

De acordo com isso, podemos definir múltiplos e variados espaços agro-mercantis: áreas agrícolas orientadas para as trocas com o exterior e para assegurar a subsistência dos residentes; áreas de intensa atividade comercial, vocacionadas para a prestação de serviços de apoio, como escalas ou mercados de troca. No primeiro caso, incluem-se as ilhas orientais e ocidentais e a franja costeira da América do Sul, conhecida como Brasil. No segundo, merecem referência as ilhas que, mercê da posição ribeirinha da costa (Santiago e S. Tomé), ou do posicionamento estratégico no traçado das rotas oceânicas (como sucedeu com as Canárias, Santa Helena e Açores), fizeram depender o processo económico dessa situação.

A estratégia de domínio e valorização económica do Atlântico passava necessariamente pelos pequenos espaços que polvilham o oceano. Foi nos arquipélagos (Canárias e Madeira) que se iniciou a expansão atlântica e foi aí que a Europa assentou toda a estratégia de desenvolvimento económico nos séculos XV e XVI. Ninguém melhor que os portugueses entendeu a realidade, definindo para o império lusitano um carácter anfíbio. Ilhas desertas ou ocupadas, bem ou mal posicionadas para a navegação foram os verdadeiros pilares do mundo português no Atlântico.

Os espaços económicos não resultaram apenas dos interesses políticos e económicos derivados da conjuntura expansionista europeia mas também das condições internas, oferecidas pelo meio. Isto torna-se por demais evidente quando estamos perante um conjunto de ilhas dispersas no oceano. No conjunto, estávamos perante ilhas com a mesma origem geológica, sem quaisquer vestígios de ocupação humana, mas com diferenças marcantes ao nível climático.

Os Açores apresentavam-se como uma zona temperada, a Madeira como uma réplica mediterrânica, enquanto nos dois arquipélagos meridionais eram manifestas as influências da posição geográfica na definição de um clima tropical seco ou equatorial. Daqui resultou a diversidade de formas de valorização económica e social. Para os europeus, a Madeira e os Açores ofereciam melhores requisitos, pelas semelhanças do clima com o de Portugal, do que Cabo Verde ou S. Tomé. Nos dois últimos arquipélagos, foram inúmeras as dificuldades de adaptação do homem e das culturas europeio-mediterrânicas.

Aí deu-se lugar ao africano e as culturas mediterrânicas de subsistência foram substituídas pelas trocas na vizinha costa africana. A preocupação pelo aproveitamento dos recursos locais surge num segundo momento. Por fim, é necessário ter em conta que as condições morfológicas estabeleceram as especificidades de cada ilha e tornaram possível a delimitação do espaço e forma de aproveitamento económico. O relevo costeiro foi importante pois as possibilidades de acesso ao exterior através de bons ancoradouros era um fator importante. A partir daqui se torna compreensível a situação da Madeira, definida pela excessiva importância da vertente sul em detrimento do norte, como ao facto de Fernando Pó ser preterida em favor de S. Tomé. Estávamos perante a plena dominância do litoral como área privilegiada de fixação ainda que, por vezes, o não fosse em termos económicos.

Nas ilhas em que as condições orográficas propiciavam uma fácil penetração no interior, como sucedeu em S. Miguel, Terceira, Graciosa, Porto Santo, Santiago e S. Tomé, a presença humana alastrou até aí e gerou os espaços arroteados. Para as demais, a onnipresença do litoral é evidente e domina a vida dos insulares, sendo o mar a via privilegiada. Os exemplos da Madeira e S. Jorge são paradigmáticos.

As condições geo climáticas definiram a mancha de ocupação humana e agrícola das ilhas, conduzindo a uma variedade de funções económicas, por vezes, complementares. Nos arquipélagos constituídos por maior número de ilhas a articulação dos vectores da subsistência com os da economia de mercado foi mais harmoniosa, não causando grandes desequilíbrios. Os Açores apresentam-se como a expressão perfeita da realidade, enquanto a Madeira pode ser considerada o reverso da medalha. A mudança de centros de influência levou a que os arquipélagos atlânticos assumissem uma função importante. Poderá juntar-se a presença de gentes ribeirinhas do Mediterrâneo, interessadas em estabelecer os produtos de troca e o necessário suporte financeiro.

A constante premência do Mediterrâneo nos primórdios da expansão atlântica poderá ser responsabilizada pela dominante mercantil das novas experiências de arroteamento. Certamente que os povos peninsulares e mediterrânicos, ao comprometerem-se com o processo atlântico, não puseram de parte a

tradição agrícola e os incentivos comerciais dos mercados de origem.

O processo foi a primeira experiência de ajustamento das arroteias às diretrizes da nova economia de mercado. A aposta foi numa agricultura capaz de suprir as faltas do velho continente, quer os cereais, quer o pastel e açúcar, do que o usufruto das novidades propiciadas pelo meio. Assim, em Cabo Verde e São Tomé onde as dificuldades de implantação das tradicionais culturas de subsistência europeia não foi facilmente compensada com a oferta dos produtos africanos como o milho zaborro e inhames. Em Cabo Verde, cedo se reconheceu a impossibilidade da rendosa cultura dos canaviais, mas tardou em valorizar-se o algodão como produto substitutivo, tal era a obsessão pelo açúcar e trocas na costa da Guiné.

O arquipélago açoriano e as demais ilhas na área da Guiné surgem numa época tardia, sendo o processo de valorização económica atrasado, mercê de vários fatores de ordem interna a que não são alheias as condições mesológicas. O clima e os solos áridos, num lado, sismos e vulcões, no outro, eram um cartaz pouco aliciante para os primeiros povoadores. Em ambos os casos, o lançamento da cultura da cana sacarina esteve ligado aos madeirenses. A Madeira, que se encontrava a pouco mais de meio século de existência como sociedade insular, estava em condições de oferecer os contingentes de colonos habilitados para a abertura de novas arroteias e ao lançamento de novas culturas nas ilhas e terras vizinhas. Assim terá sucedido com o transplante da cana-de-açúcar para Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Gran Canária, Tenerife, Santiago, S. Tomé e Brasil.

As ilhas assumiram um papel evidente no traçado das rotas comerciais atlânticas, sendo os seus principais pilares. A posição estratégica no meio do Atlântico valorizou-se nas transações oceânicas. Ao mesmo tempo, a riqueza reforçou a vinculação ao velho continente através da exploração desenfreada dos recursos ou da imposição de culturas destinadas ao mercado europeu, como foi o caso da cana sacarina e pastel. Mais a Sul, as feitorias de Santiago, Príncipe e S. Tomé, para além de centralizarem o tráfico comercial em cada arquipélago, firmaram-se como os principais entrepostos de comércio com o litoral africano. Santiago manteve, até meados do século dezasseis, o controlo do trato da costa da Guiné e das ilhas do

arquipélago com o exterior. E foi também o centro de redistribuição dos artefactos e mantimentos europeus e de escoamento do sal, chacinhas, courama, panos e algodão. Enquanto a primeira situação, com o evoluir da conjuntura económica, foi perdendo importância, a segunda manteve-se por muito tempo, definindo uma trama complicada de rotas.

O Funchal definiu-se no percurso histórico da Madeira como uma cidade portuária⁷. A dominância, desde o início do assentamento europeu, de uma economia de exportação estabeleceu para a nova urbe determinadas funcionalidades económicas que pautaram o ritmo de vida e de evolução urbanística tão características deste tipo de cidades. Por outro lado, a História económica da ilha assentou na dependência externa e numa forte influência do exterior. Acresce ainda que a Madeira esteve sujeita a diversos ciclos económicos (e não produtivos de monocultura como erradamente se pretende afirmar) que pautaram este percurso e tiveram reflexos na vida de cidade.

A dominância de culturas de exportação provocou momentos de grande prosperidade a que se seguiram inevitavelmente outros de crise. Deste modo, enquanto a elevada acumulação de capital no primeiro momento provocou o “boom” da construção e valorização urbanística, o segundo foi responsável pelo seu abandono e degradação. E, finalmente, nova época de prosperidade económica conduzirá a profundas alterações que são a imagem da nova realidade, de opulência. Os escombros do passado desaparecem da memória coletiva para dar lugar a esta nova situação. Por tudo isto, O Funchal foi uma cidade em permanente mutação, sendo difícil encontrar na malha urbana núcleos que sejam testemunho de uma paragem no tempo.

Com uma economia em permanente mudança, é difícil encontrar no Funchal a sobrevivência de uma cidade de uma determinada época, mas apenas os vestígios mais destacados dos momentos de prosperidade. Tudo isto porque o percurso histórico de cidade é o de uma urbe portuária. Foi a partir do porto que ela se desenvolveu. E o facto de ser a porta

aberta ao exterior conduziu a que nela permanecessem alguns rasgos característicos. Prova disso são as torre-avista-navios e a forma concentrada de valorização do núcleo urbano em torno da alfândega e do cabrestante. Aqui situavam-se as lojas e granéis de trigo. Note-se que as torres altaneiras não são apenas apanágio da arquitetura madeirense, pois vamos encontrá-las noutras cidades portuárias do Mediterrâneo com é o caso de Cádiz. Tenha-se em conta que a Casa da Misericórdia é referida por Frutuoso pela sua função portuária: “...curando muitos enfermos e remediando muitos pobres e necessitados, não somente da mesma ilha, mas que vêm de fora, de diversas partes e navegações, ter a ela, que é rica e abastada, e piedosa escala e refúgio de todos.”⁸

A torre avista-navios é um elemento arquitetónico emblemático das cidades portuárias, que assume múltiplas formas de expressão formal, de acordo com as influências da arquitetura dos locais. Esta torre está assinalada com esta função em Génova, Cádiz, Sevilha, Funchal, La Habana, Rio de Janeiro⁹, Santo Domingo, (...). A torre avista-navios, mirador, ajimez, diaolous, pagode e estupa, fazem parte da mesma categoria de elementos arquitetónicos de projecção externa do espaço interior. Aqui a função poderá ser de mero lazer, como acontece com a *ajimez* do mundo árabe que se aproxima da baywatcher dos ingleses, ou em que acopla a funcionalidade de controlo do movimento de navios no porto, com a torre avista navios e torre mirador, a watchtower que vem desde os romanos com funções militares¹⁰. Ape-

8 Livro primeiro das Saudades da Terra, p. 117.

9 Na Ilha Fiscal, na baía de Guanabara, temos assinalada a sua presença no palacete neogótico de 1889.

10 ALONSO DE LA SIERRA, J., 1984, *Las torres-miradores de Cádiz, Cádiz*; BENÍTEZ, J. R., 1978, *Las Torres miradores de Antequera. Jábega*, (21), 44-48; Bustos Rodríguez, M., 2011, *La topografía urbana del Cádiz moderno y su evolución. Revista Atlántica-Mediterránea de Prehistoria y Arqueología Social*, 1(10), 413-444; DE SANTIAGO, E., GONZÁLEZ, I., JIMÉNEZ, L., & OLMOS, P. (2009). Un esempio di chirurgia sul paesaggio delle infrastrutture nella periferia metropolitana: il Parco Lineal di Rivas Vaciamadrid, Madrid, Spagna. *Territorio della Ricerca su Insediamenti e Ambiente. Rivista internazionale di cultura urbanistica*, 2(3), 25-36; GORDON, A., 1727, *Itinerarium Septentrionale: Or, A Journey Thro' Most of the Counties of Scotland, and Those in the North of England: In Two Parts. Part I. Containing an Account of All the Monuments of Roman Antiquity, Found and Collected in that Journey, and Exhibited in Order to Illustrate the Roman History in Those Parts of Britain, from the First Invasion by Julius Cæsar, Till Julius Agricola's March Into Caledonia, in the Reign of Vespasian. And Thence More Fully to Their Last Abandoning the Island, in the Reign of ...* F. Gyles in Holbourn; D. Browne, at the Black-Swan without Temple-Bar; Woodman and Lyon, in Russel Street, Covent-Garden; and C. Davis in Hatton Garden; HANSON,

7 O tema das cidades portuárias tem merecido a atenção da Historiografia nos últimos anos. Cf. A. Guimerá e Dolores Romero, *Puertos y Sistemas Portuarios (siglos XVI-XX)*, Madrid, 1996; F. Broeze, *Brides of the Sea. Port Cities of Asia from the 16th-20th centuries*, Honolulu, 1989; F. W. Knight, *Atlantic Port Cities. Economy, culture and Society in the Atlantic World, 1650-1850*, Knosville, 1991.

nas e só a *diaolous* cumpre na Índia, China, Japão e Coreias uma função espiritual, assumindo com os estupa e pagodes ainda a de espaço funerário¹¹.

Olhando de forma retrospectiva para o passado, podemos definir, de forma sucinta, tais momentos que influenciaram de forma decisiva a História da urbe. Entre meados do século XV e da centúria seguinte, o açúcar permitiu que se traçasse os limites da nova cidade e as suas diversas funcionalidades. As primitivas casas de palha deram lugar às de telha, levantadas de forma imponente; as ruas de terra batida começam a ser calçadas. A concorrência do açúcar de novos mercados produtores acabou por estagnar a economia açucareira. E só a partir da se-

gunda metade do século XVII o vinho assume o papel substitutivo, mantendo-se em alta até princípios do século XX. Daqui resultará um movimento de renovação da urbe, adequando-a a estas novas funcionalidades. Deste modo, as habitações sobem em número de pisos, deixando o andar térreo de ser o espaço privilegiado de contacto para se transformar em loja de vinhos. A crise prolongada do vinho, no decurso de século XIX, conduzirá à afirmação de novas atividades industriais com uma aposta nos artefactos, obra de vimes e bordados. Mas a crise dos anos trinta e a guerra fizeram desta atividade um momento fugaz. Finalmente, a partir dos anos sessenta, torna-se visível a transformação da cidade, de acordo com as novas funcionalidades ditadas pelo turismo. A face visível desta nova realidade está na construção de hotéis e serviços de apoio.

O recinto urbano era muito reduzido, sendo envolvido por uma periferia rural. A sua primeira representação está no mapa de Mateus Fernandes (c. 1570) e na descrição de Gaspar Frutuoso (c. 1590). Note-se que, ao longo da Ribeira de Santa Luzia, a mais importante em termos económicos da cidade, se situavam vários engenhos de açúcar. O primeiro de Zenobio Acioli estava situado no espaço envolvente do atual Bazar do Povo, um pouco mais acima estavam outros três engenhos (aqui só são referenciados os das viúva de Duarte Mendes e de D. António de Aguiar). Nos engenhos de Zenobio Acioli e da viúva, nota-se uma arquitetura funcional definida pela atividade económica. Assim, junto ao engenho, erguem-se os aposentos do seu proprietário. Senão vejamos o que diz Gaspar Frutuoso do primeiro: “*em sumptuosas casas dentro em uma cerca bem amurada, onde tem um engenho de açúcar e casas de purgar açúcar.*”¹²

Já no decurso do século XVIII, a cidade perdeu os rasgos de ruralidade e o recinto urbano desenvolve-se no apertado espaço entre as Ribeiras de S. João e Santa Maria. A periferia avança agora até à Levada de Santa Luzia onde surgem as primeiras quintas. Esta é a imagem que nos transmite o plano do capitão Skinner (1775), situação que não se afasta da planta de Feliciano de Matos (1804). Foi a partir daqui que se sucederam algumas das mais significativas alterações da urbe. A não aceitação da ideia de se construir uma

W. S., & Friell, J. G. P., 1995, Westerton: a Roman watchtower on the Gask frontier'. In *Proc Soc Antiq Scot* (Vol. 125, pp. 499-520); HIND, J. G. F., 2005, The watchtowers and fortlets on the north Yorkshire coast (Turrets et Castra). *YORKSHIRE ARCHAEOLOGICAL JOURNAL*, 77, 17; GÓMEZ RAMOS, R., 2012, Mirador o ajimez, un elemento islámico en la arquitectura occidental. *Laboratorio de Arte: Revista del Departamento de Historia del Arte*, (24), 29-36. Internet, disponível online: http://institucional.us.es/revistas/arte/24/tl_art_1.pdf; Jianping, L., 2011, Watchtowers: Diversity and Regional Response, *Huazhong Architecture*, 12; LLANES, L., & De Laguarigue, J. L., 2009, *Casas de la vieja Cuba: islas al viento*. Editorial; MENDOZA, A. M., 2003, El palacio ubetense del siglo XVI: entre la tradición medieval y la renovación clasicista. *Espacio, tiempo y forma. Serie VII, Historia del arte*, (16), 29-54; NAGARAJA RAO, M. S., & Patil, C. S., 1985, Epigraphical References to City Gates and Watch Towers of Vijayanagara. *Vijayanagara: Progress of Research* 1983, 84, 96-100; NARVÁEZ, J. R. C., 2010, Epilogo: las torres-miradores gaditanas durante el siglo XIX. *Laboratorio de Arte: Revista del Departamento de Historia del Arte*, (22), 317-338; NEREA. Gastone, A., & De Menna, E. (Eds.), 2011, *Architettura e urbanistica di origine italiana in Argentina. Tutela e valorizzazione di uno straordinario patrimonio culturale-Gangemi Editore spa*. Gangemi Editore spa; POMPA-GARCÍA, M., Solis-Moreno, R., Rodríguez-Téllez, E., Pinedo-Álvarez, A., Avila-Flores, D., Hernández-Díaz, C., & Velasco-Bautista, E., 2010, Viewshed Analysis for Improving the Effectiveness of Watchtowers, in the North of Mexico. *Open Forest Science Journal*, 3, 17-22; RAO, N. MS and CS Patil, 1985, "Epigraphical References to City Gates and Watch Towers of Vijayanagara. *Vijayanagara: Progress of Research* 1983, 84, 96-100; Xiaoping, P. D. T. G. L., 2002, The war Function and Aestheticism of Qiang's Watchtower in Heihu and Taoping [J]. *Journal of Aba Teachers College*, 2; WANG, S. P., Song, S., & Liao, X. L., 2012, The Research on the Overseas Chinese Local-Style Dwelling Houses Building-Kaiping Watchtowers for Example. *Advanced Materials Research*, 598, 3-7.

11 LEVY, Robert I., 1991, *Biska: The Solar New Year Festival. Mesocosm: Hinduism and the Organization of a Traditional Newar City in Nepal*. University of California Press; LEVY, Robert I., 1991, *Nepal, the Kathmandu Valley, and Some History. Mesocosm: Hinduism and the Organization of a Traditional Newar City in Nepal*. University of California Press; RYAN, C., Chaozhi, Z., & Zeng, D., 2011, The impacts of tourism at a UNESCO heritage site in China—a need for a meta-narrative? The case of the Kaiping Diaolou. *Journal of Sustainable Tourism*, 19(6), 747-765; Scott, H. M., 2006, The'Diaolou'of Zili Village: An Aspect of China's Architectural Heritage. *He Puna Korero: Journal of Maori and Pacific Development*, 7(1); WEI-QIANG, M. E. I., 2010, A Comparative Study of Feng-gang Diaolou and Kaiping Diaolou. *Journal of Wuyi University (Social Sciences Edition)*, 2.

12 *Livro segundo das Saudades da Terra*, P.D., 1979, p. 112.



nova cidade no alto de Santa Catarina até ao Ribeiro Seco levou a que se procedessem a profundas alterações no casco urbano para evitar efeitos catastróficos de novas aluviões.

O FUNCHAL - DE POVOADO A CIDADE. O Funchal, qual Fénix renascida, emergiu das cinzas do funcho que cobriam o amplo vale. Deste espaço ermo, apenas coberto de funcho, e ao que parece nunca maculado pelo homem, o português fez erguer uma vila e depois fez dela uma rica cidade e sede de bispado. Esta viragem radical é traçada de modo ímpar por Gaspar Frutuoso.

O retrato inicial, definido de acordo com o testemunho coevo de Francisco Alcoforado, é bastante significativo em relação à mudança operada: *“chegados ao formoso vale, que de lisos e alegres seixos era coberto, sem haver outro género de arvoredo, senão muito funcho que cobria o vale até ao mar por bom espaço (...). E pelo muito funcho que nele achou lhe pôs o nome de Funchal (...).* João Gonçalves Ao chegar ao Funchal, João Gonçalves *começou a traçar a vila e a dar as terras de sesmaria...*”. Entre esta imagem e aquela testemunhada cerca de cento e setenta anos mais tarde, vai uma grande diferença. A sua fi-

sionomia mudou, o funcho deu lugar ao amplo e rico casario: *“ Grande e nobre cidade do Funchal, ali situada em lugar baixo, em uma terra chã, que do mais se mostra aos olhos mui soberba e populosa, tãoobem assombrada nos edifícios como nos moradores, não somente dela, mas também de toda a ilha.”*

Do funcho não havia já rasto apenas o nome dado a este chão. Desde então até a atualidade, a cidade não morreu, que é como quem diz esteve em permanente processo de transformação, tentando aderir às novas diretrizes do progresso, expressas nas formas de ver e praticar as soluções arquitectónicas. Por isso, ao contrário do que se possa pensar, a cidade é isso mesmo, esse processo de permanente construção quer agrade ou não ao nosso atual modo de ver e encarar o património construído. Recorde-se que os nossos antepassados não se regiam pelos nossos atuais padrões, mas de acordo com as suas necessidades e ambições.

O Funchal, ao contrário de Pompeia, submergi- da pelas cinzas e, por isso mesmo, mantida intacta para gáudio de turistas, foi primeiro uma vila e depois cidade em permanente transformação. Para isso contribuíram os momentos de fulgor económico da ilha, que proporcionavam o dinheiro para que a cida-

de se embelezasse com ricos palácios e templos religiosos, se defendesse com imponentes fortificações. Na falta desse dinheiro acumulado, primeiro com o comércio do açúcar e, depois, do vinho a cidade não teria adquirido a monumentalidade e riqueza de elementos decorativos que alcançou. Não passaria de um fantasma. Talvez por essa razão, alguns tenham pretendido definir, ainda que erradamente, dois momentos na vida da cidade: a cidade do açúcar e a cidade do vinho.

Acrescente-se que são destes momentos os vestígios mais evidentes da transformação da malha urbana e da arquitetura dos edifícios, de que restam ainda hoje testemunhos. No princípio da ocupação, definiram-se duas áreas de assentamento: uma ribeirinha para as gentes ligadas à atividade oficial e do mar, e outra interior onde a nova aristocracia resguardava os seus aposentos e haveres do olhar dos intrusos que o mar trazia. Do primeiro momento, pouco resta, pois dos seus escombros se fez erguer a cidade e a cantaria foi reutilizada. Apenas se poderá assinalar aqui aquilo que se definiu com a zona velha da cidade, sujeito como é óbvio às inevitáveis alterações. Depois, a partir do último quartel do século XV, começou a estabelecer-se a ligação entre estes dois mundos, por intermédio dos mercadores. A partir de uma rua traçada junto ao calhau, entre as ribeiras de Santa Luzia e S. João, começou a surgir a vila dos mercadores de açúcar, que fez avançar os seus tentáculos para Norte e para Leste, abrangendo os primeiros núcleos de povoamento.

A arquitetura da nova vila contrasta com a das anteriores, pela funcionalidade e riqueza. As casas térreas deram lugar às de sobrado, que passaram a ser cobertas de telha, enquanto o espaço interior ganhou espaço e maior comodidade, associando-se a ele o armazém. As cantarias negras que delimitavam as entradas e as janelas são trabalhadas por exímios pedreiros. Dentro de portas, há espaço para tudo. O quotidiano interioriza-se, surgindo espaços para o negócio, para a permanência e o lazer.

As sessões da câmara realizaram-se algumas vezes em praça pública, no adro da igreja, até que se construiu os paços do concelho. Assim sucederá em muitas das novas habitações que começaram a surgir nas duas décadas finais do século XV, sendo exemplo os imponentes aposentos mandados erguer por João

Esmeraldo, na rua que foi batizada com o seu nome, ou com outros como os de Pero Valdavesso, Francisco Salamanca, Tristão Gomes, Tristão Vaz de Cairos. Todos eles estavam vinculados diretamente à produção e comércio do açúcar. No alto, num arrife onde depois se ergueu o convento de Santa Clara, e depois junto ao calhau erguiam-se altaneiros os aposentos do capitão do Funchal, a primeira figura da vida do lugar.

O crescimento da vila fez-se até 1485¹³ de uma forma desordenada. Somente a partir desta data ficou definido um plano para o novo espaço urbano, que daria origem à nova cidade. D. Manuel doou aos funchalenses o seu chão, conhecido como o Campo do Duque, para aí se erguer uma praça, uma igreja, os paços do concelho e a alfândega. Tal como se pode concluir das suas ordens, os funchalenses tinham plenos poderes para expropriar terrenos e estabelecer o novo traçado. Iniciava-se então a destruição dos pequenos aglomerados de casas de palha para dar lugar à nova urbanização. Podemos assinalar aqui o primeiro atentado contra o primevo património arquitectónico do Funchal! Delimitado por estes quatro pilares, símbolos dos poderes instituídos, foi traçado o recinto urbano capaz de levar a vila à condição de cidade (1508) e depois sede de bispado (1514). Entretanto, o aformoseamento da vila continuava. Desde 1495, recomendava-se o calcetamento das ruas e a substituição das pontes de madeira por novas de cantaria. Mas estas e outras recomendações concernentes ao aprumo da vila não conquistaram sempre a adesão dos funchalenses que se queixavam das dificuldades económicas do comércio do açúcar, quando na realidade haviam gasto os seus haveres em novos aposentos.

A cidade, que por comodidade poderemos designar dos mercadores de açúcar, anichou-se junto ao calhau no acanhado espaço entre as ribeiras de Santa Luzia e de S. João. A dos mercadores do vinho, para além de devorar este espaço, avançou encosta acima, definindo o prolongamento das ruas saídas da dos mercadores (hoje da alfandega) e de um cruzamento de novas. Mais uma vez, a cidade entrou num prolongado processo de transformação que lhe atribuiu parte da atual fisionomia. Pensou-se até em transferi-la para um lugar mais seguro no alto de Santa Catarina. Mas o destino estava traçado, pelo

13 cf. Auto de 8 de novembro de 1485, in *Arquivo Histórico da Madeira*, XVI (1973), pp.189-192

que, sobre o antigo, foram surgindo novos templos para a devoção e novos espaços para moradia, servidos de amplos armazéns, tudo isto engalanado com as latadas de vinhas e rematado com uma imponente cortina defensiva. De noite, a cidade intra muros poderia dormir descansada. Com o toque do sino de correr, os portões haviam-se fechado e, por isso não havia lugar a folgares fora de horas. Em algumas ruas da cidade, nomeadamente na dos Ferreiros e Netos, ainda podemos encontrar testemunhos dessa arquitetura monumental gerada pelo comércio do vinho. Mas sem dúvida os mais significativos são os edifícios sede do município e do Museu e biblioteca. No nosso entender, este é o conjunto mais rico e, por isso, marco emblemático desta época, não obstante as alterações a que foi sujeito.

No tradicional espaço de animação comercial, situado na Rua da Alfandega e artérias circunvizinhas, surgem outros testemunhos arquitetónicos de igual pujança. Alguns dos palácios do tempo do fulgor açucareiro foram transformados para as novas funções e enriquecidos com novos elementos decorativos da época, enquanto as pequenas casas térreas deram lugar à nova arquitetura em voga. Mais tarde, muitos destes espaços serão enobrecidos pela burguesia comercial inglesa ou americana, que lhe enxerta o classicismo. Neste contexto, merece a nossa atenção o palácio da Rua de João Esmeraldo onde hoje está instalada a Secção da Madeira do Tribunal de Contas. As peripécias da sua história (que oportunamente teremos oportunidade de revelar na quase totalidade, desfazendo assim as dúvidas) são uma prova disso. Naquilo que, no momento da opulência açucareira, não passava de armazém para guarda do açúcar fez-se erguer, em finais do século dezasseis, uma casa sobrada que depois foi aumentada e enriquecida por elementos decorativos ao gosto dos novos inquilinos. A posse pelos ingleses, a partir de 1794, levou a uma reestruturação do espaço interior, situação que chegou até nós em completo estado de ruína. A decadência do comércio do vinho repercutiu-se inevitavelmente na vida dos edifícios da cidade que sempre dependeram dele. Numa operação de mimetismo, entraram em paulatino processo de degradação, que, em alguns casos, levou à total ruína. As dificuldades económicas da ilha refletem-se, de modo evidente, na vida dos prédios: as fachadas perdem a cor, os telhados enchem-se de ervas, pro-

vocando infiltrações de água no período invernal, o que vai propiciar a degradação do espaço interior. A continuidade deste processo levou à inevitável ruína em que alguns se encontram.

As exigências da hodierna cidade não se compatibilizam com as concepções de espaço medieval e a sinuosidade das ruas. O automóvel foi protagonista de novas mudanças no traçado da cidade, pois realinhou as antigas vias e fez traçar novas e amplas avenidas. É neste contexto que se insere a política do Dr. Fernão de Ornelas quando presidente do Funchal (1935-46), com a abertura de ruas e avenidas, destacando-se aquela que recebeu o seu nome. A abertura da Avenida do Mar não admitia intrusos do passado pelo que o emblemático símbolo do porto--o pilar de Banger-- teve que ser demolido em 1939. Hoje, o pilar amputado regressou às proximidades do seu assentamento inicial, a lembrar aos presentes que pretende continuar a ser parte integrante da cidade, ainda que sob a forma de peça de museu. O remate desta fase teve lugar na década de cinquenta com o aparecimento de alguns exemplares da arquitetura do Estado Novo (Palácio da Justiça, Banco de Portugal, Alfandega e capitania do porto). A monumentalidade e o negro das cantarias chocam com o meio envolvente. Durante muito tempo, perdurou na cidade este espetro da destruição, que começou a ser combatido pelo lado mais fácil, com o desaparecimento do antigo para sobre ele se erguer algo de novo. Deste modo, os poucos vestígios dos escombros eram recolhidos num jardim dito arqueológico, que mais nos parece um cemitério, ou enxertados em vetustas construções então restauradas. Só muito mais tarde surgiu a ideia de aliar o espaço definido pelos antigos aos novos hábitos urbanísticos e comerciais, com a recuperação ou reabilitação de praças e edifícios. Alguns casos poderão ser citados, embora a sua concretização tenha sido, por vezes, polémica. Assim sucede com a zona velha da cidade, o largo do Pelourinho e a Alfandega do Funchal.

Na atualidade, uma vez que a maior parte do dinheiro disponibilizado para os investimentos urbanísticos assenta no turismo, será inevitável a conciliação do património com os princípios atuais da comodidade. É assim que sucede noutros locais e que parece querer despontar entre nós. Este processo de lenta transformação da cidade não é pacífico, merecendo a constante atenção dos políticos e literatos. Destes

últimos, retivemos o testemunho de dois, espaçados no tempo de sessenta anos. Em 1927, o Marquês Jácome Correia¹⁴ encarava esta mudança na fisionomia da cidade como uma adequação às “*concepções de profilaxia e de higiene orientados a princípios d’alinhamento e de comodidade de trânsito*”. Opinião diferente expressou António Aragão, em livro recente, reeditado em 1987¹⁵. Segundo ele, “*desapareceu quase tudo. Foram devoradas ou abatidas ruas inteiras... tudo levou sumiço restando em seu lugar uma cidade desfeada e incaracterística. Mas na verdade, a antiga cidade do Funchal tem vindo progressivamente a desaparecer, mais devido à incúria dos homens do que ao desmando anónimo dos tempos*”.

OS TEMPOS e RITMOS HISTÓRICOS E ECONÓMICOS DA CIDADE. A cidade desenvolveu-se de acordo com as funcionalidades económicas, sendo por isso o traçado urbanístico fruto das épocas de esplendor em que pontuaram, de forma clara, dois produtos, o açúcar e o vinho, cujos reflexos se dão apenas por força dos dinheiros que trouxeram à ilha e que foram derramados pelos inúmeros beneficiados. Aqui apenas daremos a estes dois tempos, considerados por nós os mais fulgurantes da vida da cidade.

O desenvolvimento sócio-económico do mundo insular articula-se de modo direto, com as solicitações de economia euro-atlântica: primeiro, região periférica do centro de negócios europeus as ilhas ajustaram o seu desenvolvimento económico às necessidades do mercado europeu e às carências alimentares europeias, depois, mercado consumidor das manufaturas de produção continental em condições vantajosas de troca para o velho continente e, finalmente, elas intervêm como intermediário nas ligações entre o Novo e Velho Mundo. Note-se que, a partir de princípios do século XVI, o Mediterrâneo Atlântico define-se como centro de contacto e apoio ao comércio africano, índico e americano. A tudo isto acresce que os interesses da burguesia e aristocracia dirigente peninsular entrecruzam-se no processo de ocupação e valorização económica das novas sociedades e economias insulares. Esta componente peninsular é reforçada com a participação da burguesia

mediterrânica, atraída por novos mercados e pela fácil e rápida expansão dos seus negócios. Por isso, um grupo de italianos, mais ou menos ligados às grandes sociedades comerciais mediterrânicas, participa ativamente no processo de reconhecimento, conquista e ocupação do novo espaço atlântico. Com efeito, eles interessaram-se pela conquista do arquipélago canário, pelas expedições portuguesas de exploração geográfica e o comércio ao longo da costa ocidental africana. A sua penetração no mundo insular ficou assim facilitada, o que os levou a alcançar uma posição muito importante na sociedade e economia insulares. O investimento de capital de origem mercantil, nacional ou estrangeiro surgiu apenas numa ótica da nova economia, afirmando-se como gerador de novas riquezas adequadas a um aproveitamento comercial. Assim, o comércio foi o denominador comum para os produtos a introduzir, sendo valorizados aqueles ativadores da nova economia de mercado. Aqui, a cana-de-açúcar e o cobiçado produto final, o açúcar, detêm uma posição cimeira.

A Madeira foi, no começo, o mais importante entreposto. Os descobrimentos aliam-se ao comércio e, por isso, desde meados do século XV, manteve-se um trato assíduo com o reino, ativado com as madeiras, urzela, trigo e, depois, com o açúcar e o vinho. Este movimento alargou-se às cidades nórdicas e mediterrânicas, com o aparecimento de estrangeiros interessados no comércio do açúcar. O arquipélago canário, tardiamente associado ao domínio europeu, manteve desde o século XVI um ativo comércio com a Península. Neste tráfico, intervêm os peninsulares e os italianos. Após a conquista, castelhanos, portugueses e italianos repartem entre si o comércio das ilhas. Os flamengos e ingleses, que delinearão as rotas de ligação ao mercado nórdico, surgem num segundo momento. Múltiplas descrições, de finais do século XVI, evidenciam a posição dominante das Ilhas de Tenerife e Gran Canaria na economia do arquipélago. O comércio do açúcar do mercado insular, que ficou circunscrito às ilhas de Gran Canaria, Tenerife, La Palma, La Gomera e Madeira, foi o principal ativador das trocas com o mercado europeu. Na Madeira, assumiu uma posição dominante na produção e comércio entre 1450 e 1550, enquanto que nas restantes praças surge apenas em princípios do século XVI, tendo assumido idêntica posição na década de trinta.

14 .*A Ilha da Madeira*, Coimbra,

15 .*Para a História do Funchal*, 2ª ed. Revista, Funchal, p.56.



O RURAL E O URBANO. A CIDADE DOS CANAVIAIS E AÇÚCAR. A rota do açúcar, na transmigração do Mediterrâneo para o Atlântico, tem na Madeira a principal escala. Foi na ilha que a planta se adaptou ao novo ecossistema e deu mostras da elevada qualidade e rendibilidade. Deste modo, descobrir os canaviais e o açúcar, na origem no século XV, implica, obrigatoriamente, passar pela ilha. A Madeira manteve uma posição relevante, por ter sido a primeira área do espaço atlântico a receber a nova cultura. E, por isso mesmo, foi aqui que se definiram os primeiros contornos desta realidade, que teve plena afirmação nas Antilhas e Brasil. Foi na Madeira que a cana-de-açúcar iniciou a diáspora atlântica. Aqui surgiram os primeiros contornos sociais (a escravatura), técnicos (engenho de água) e político-económicos (trilogia rural) que materializaram a civilização do açúcar. Deste modo, torna-se imprescindível uma análise da situação madeirense, caso estejamos interessados em definir, exaustivamente, a civilização do açúcar no mundo atlântico.

A Europa sempre se prontificou a apelidar as ilhas de acordo com a oferta de produtos ao seu mercado. Deste modo, sucedem-se as designações de ilhas do pastel, do açúcar e do vinho. O açúcar ficou como epíteto da Madeira e de algumas das Canárias, onde a cultura foi a varinha de condão que transformou a economia e vivência das populações. Também do outro lado do oceano, elas se identificam com o açúcar, uma vez que serviram de ponte à passagem do Mediterrâneo para o Atlântico. Daqui resulta a relevância que assume o estudo do caso particular, quando se pretende fazer a reconstituição da rota do açúcar. A Madeira é o ponto de partida, por dois tipos de razões. Primeiro, porque foi pioneira na exploração da cultura e, depois, na expansão ao espaço exterior próximo ou longínquo.

O açúcar é - de todos os produtos que acompanharam a diáspora europeia - aquele que moldou, com maior relevo, a mundividência quotidiana das novas sociedades e economias que, em muitos casos, se afirmaram como resultado dele. A cana sacarina, ao contrário do que sucedeu com os demais produtos e culturas (vinha, cereais), não se resumiu apenas à intervenção no processo económico. Ela foi marcada por evidentes especificidades capazes de moldarem a sociedade, que dela se serviu para firmar a sua dimensão económica. A importância que o sector comercial lhe atribuía conduziu a que fosse uma cultura dominadora de todo (ou quase todo) o espaço agrícola disponível, capaz também de estabelecer os contornos de uma nova realidade social. Foi precisamente esta tendência envolvente que levou a Historiografia a definir o período da afirmação como o *Ciclo do Açúcar*. Aqui não estávamos perante uma aplicação da teoria dos ciclos económicos, mas pretendia-se subordinar esta tendência para a afirmação da cultura na vida económica e social com este conceito. A onipresença da cultura, as múltiplas implicações que gerou nos espaços em que foi cultivada levou alguns investigadores a estabelecer um novo modelo de análise: os ciclos de produção assentes na monocultura

O açúcar, acima de tudo, era um complemento fundamental na vida económica da ilha. Sucedeu assim até meados do século XVI e, depois, a partir de finais do século XIX, tudo mudou. A riqueza acumulou os proprietários mas também a arraia-miúda, sendo um fator de progresso social. Com ele se ergueram

igrejas - a Sé do Funchal é um exemplo disso -, amplos palácios que se rechearam de obras de arte de importação, testemunhos evidentes, atualmente no Museu de Arte Sacra. A arte flamenga na ilha é um dom do açúcar. O progresso sócio-económico da ilha, o seu protagonismo na expansão atlântica -- nos descobrimentos e na defesa das praças africanas -- só foi conseguida à custa da elevada riqueza acumulada pelos madeirenses. Todos, sem diferença de condição social, fruíram desta riqueza. Até a opulência e luxúria da própria coroa, lá longe no reino, foi conseguida, por algum tempo, com o açúcar que a coroa arrecadava na ilha.

O Funchal foi, no decurso dos séculos XV e XVI, o principal centro do arquipélago. Desde os primórdios da ocupação da ilha que o lugar, na condição de vila e desde 1508 como cidade, foi o centro de divergência e convergência dos interesses dos madeirenses. À sua volta, anichou-se um vasto hinterland agrícola, ligado por terra e mar. O povoado, traçado por João Gonçalves Zarco, começou por ser a sede da capitania do mesmo nome mas, a riqueza do vasto hinterland projetou-o para ser a primeira e única cidade e porto de ligação ao mundo. Machico perdeu a batalha da sua afirmação, porque os seus capitães não foram capazes de acompanhar o ritmo dos funchalenses. O progresso e a importância do Funchal foi rápido. De vila passou a cidade e sede do primeiro bispado e, depois arcebispado, das terras atlânticas portuguesas. Tudo isto levou a que no terreno evoluíssem o traçado urbanístico e a construção de imponentes edifícios. As palhotas, dispostas de modo anárquico, vão dando lugar a casas assoalhadas, alinhadas ao longo de arruamentos paralelos à costa e em torno da praça que domina o templo religioso.

De Santa Catarina, o capitão avançou encosta acima até se fixar no alto das Cruzes, no espaço dominado pelo atual Museu da Quinta das Cruzes. Do outro lado, no Cabo do Calhau, surgiu o burgo popular, dominado pelo mar e pela rua que o ligava a ermida de Nossa Senhora da Conceição de Baixo. Foi a partir daí que avançou o núcleo urbano a que mais tarde veio a dar origem à cidade. Do nicho do cabo do Calhau, passou-se a Ribeira Santa Maria (hoje de João Gomes) e, aos poucos, conquistou-se espaço aos canaviais para traçar ruas e erguer casas de sobrado. O próprio duque, D. Manuel, deu o exemplo, doando em 1485 o seu chão de canaviais, conheci-

do como o *campo do Duque*, para nele ser traçada uma praça, construir-se a igreja, Paços do Concelho, de tabeliães e Alfândega. Ligando tudo isto, estava a Rua dos Mercadores, hoje da Alfândega, donde partiram novos arruamentos que deram espaço e vida ao quotidiano dos mercadores. São exemplo disso a Rua do Sabão, a de João Esmeraldo. Perante nós, estão dois percursos: dum lado, o capitão que avança pelo extremo ocidental do vale até ao alto das Cruzes e depois desce até à cidade manuelina. Do outro, os companheiros do navegador, a gente obreira, que mantém o convívio com o mar.

Para muitos, a Sé é o emblema da cidade do Funchal. O templo foi mandado construir por ordem de D. Manuel, iniciando-se as obras em 1493. A igreja, construída para ser a principal paróquia da vila, acabou por ser a sede do novo bispado, criado em 1514 por Leão X, a pedido de D. Manuel. A sua sagração ocorreu em 18 de outubro de 1517. Note-se que este monarca demonstrou uma predileção especial por este templo, cumulando-o de ofertas: a pia batismal, o púlpito, a cruz processional. Aqui misturam-se vários estilos. São evidentes os traços do manuelino, na fachada, na abside, no púlpito e na pia batismal. O barroco está patente nas capelas laterais, como sucede com a do Santíssimo Sacramento. Do conjunto, chama-se a atenção para o cadeiral. Apresenta-se com duas ordens de cadeiras, ricamente trabalhadas. Em madeira dourada sobressaem esculturas com cenas bíblicas e do quotidiano madeirense do século XVI. Borracheiros e escravos convivem com santos e outros populares, em poses consideradas pouco dignas para o local onde se encontram.

Nesta adaptação, salvou-se o que ainda restava da época manuelina. As Salas dos Contos e do Despacho são os melhores testemunhos da época. Aí são visíveis o teto de alfarge, as arcarias góticas com capitéis das colunas e mísulas com decoração de elementos vegetais e figuras humanas, o portal armoriado da fachada norte e restos de arcarias góticas no interior. Parte substancial desta riqueza em pintura flamenga, maioritariamente do século XVI, pode ser considerada uma dádiva do açúcar. Com este produto, os madeirenses conseguiram elevada riqueza que ostentaram nas suas capelas privadas, ou em ofertas aos oragos da sua devoção. Há a salientar ainda algumas transações diretas de açúcar por estas pinturas nos grandes centros artísticos da Flandres. Igual comportamento teve a coroa

para com os madeirenses. D. Manuel foi um daqueles que acumulou alguns templos da ilha de tesouros. Está nesse caso a famosa cruz processional, oferecida à Sé do Funchal. Deste primeiro momento da cidade, que alguns teimam em chamar de cidade do açúcar, pouco resta. A verdade é que a cidade não parou e continuou ativa no panorama económico atlântico, por força do comércio do vinho.

No século XVI, o prémio para este surto urbano está na elevação do povoado a cidade (1508) e instalação do primeiro bispado atlântico em 1514. Não é fácil encontrar no núcleo urbano rasgos que nos levem a afirmar que tivemos no Funchal uma cidade influenciada pela arquitetura da cultura dos canaviais e da produção do açúcar. Na verdade, os canaviais e os engenhos estão próximos do núcleo urbano, mas não influenciam o seu traçado. A sua presença e influência é apenas indireta pois faz-se através dos dinheiros que permitiram aos madeirenses erguerem igrejas e capelas recheadas de obras de arte. Também não colhe a aceitação historiográfica a ideia de que o Funchal foi a primeira cidade construída por europeus no espaço atlântico. Se quisermos manter semelhante epíteto, devemos emendar para o atlântico português. A História, que não está ao serviço de ninguém e muito menos da atrevida ignorância, denuncia que, antes do Funchal, já Teguisse e Rubicão (Lanzarote), Betancuria (Fuerteventura) estavam ocupadas pelos portugueses. E, por outro lado, antes de o Funchal atingir a categoria de cidade, em 1508, já Teguisse, Betancuria, Las Palmas e La Laguna o eram. A firme certeza é de que o Funchal foi a primeira cidade construída pelos portugueses fora da Europa, pioneira na sua origem e evolução e que adquiriu o estatuto de modelo para a presença portuguesa no Atlântico.

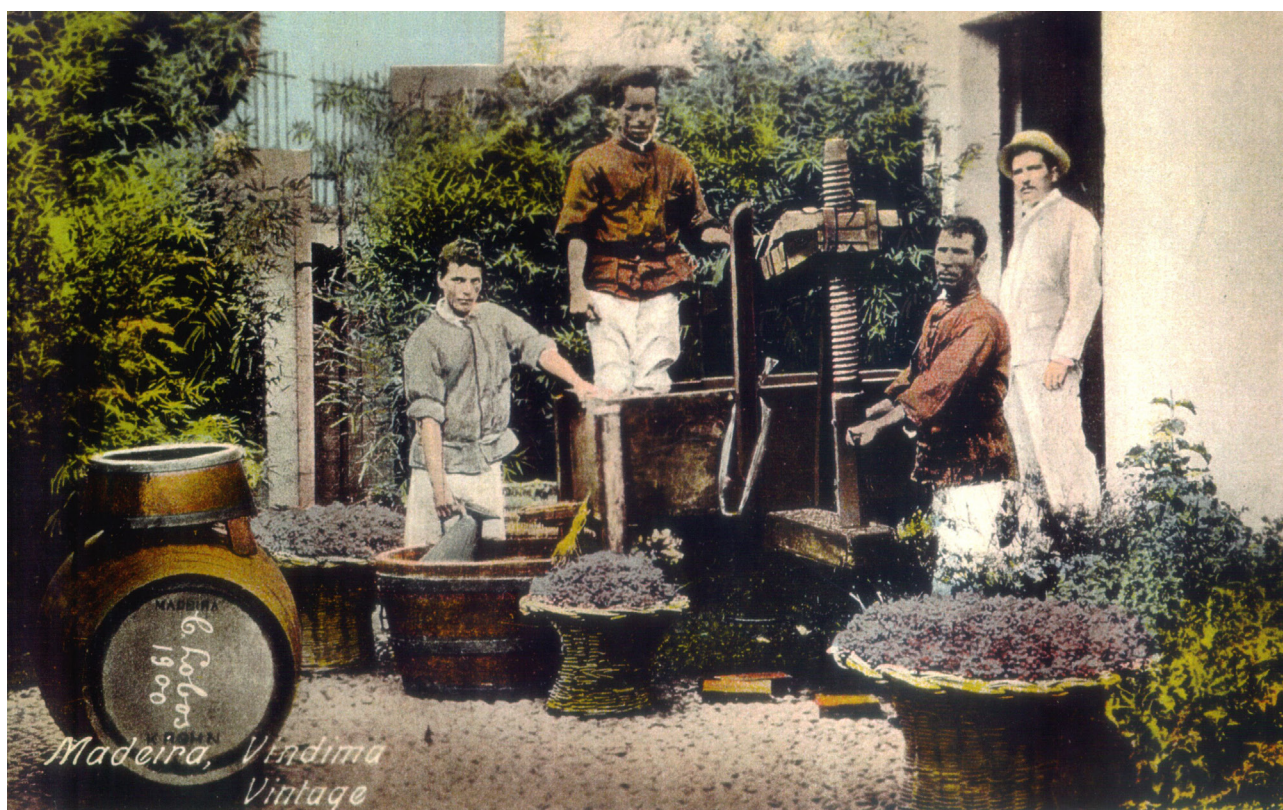
O RURAL E O URBANO. A CIDADE A VINHA, O VINHO. O Vinho Madeira, desde tempos recuados, adquiriu fama no mundo colonial europeu, tornando-se a bebida preferida do militar, do expedicionista, do aventureiro, em terras da América ou Ásia. Escolhido pela aristocracia colonial, o vinho manteve-se com lugar cativo no mercado colonial. A partir do último quartel do século XVI, o ilhéu substituiu os canaviais por vinhedos, os quais alastraram a todas as terras cultivadas, devorando a floresta a sul e a norte.

Nesta autêntica febre vitícola, o madeirense esqueceu que devia semear cereais e plantar árvores de fruto. O vinho era a única fonte de sustento pois com ele adquiriase o alimento necessário, trazido pelas embarcações americanas, ou a indumentária e manufaturas europeias, nomeadamente inglesas, onde tudo era trocado por pipas de vinho.

Viveu a Madeira, desde o século XVII a princípios do XIX, embalada pela opulência derivada do comércio do vinho e, com tão avultados proventos, o madeirense adquiriu o luxo exuberante do meio aristocrático londrino. O ínclito habituouse à vida das cortes europeias, copiou os hábitos ingleses e, nas quintas rodeadas de sumptuosos vinhedos e jardins, rivalizava no mais ínfimo pormenor. A presença da vinha na Madeira, que surge com os primeiros colonos, era uma inevitabilidade do mundo cristão. O ritual religioso fez do pão e do vinho os dois elementos substanciais da sua prática, fazendoos símbolos da essência da vida humana e de Cristo. Por isso, o vinho e o pão avançaram conjuntamente com a Cristandade, levados por monges e bispos. Tal realidade veio revolucionar os hábitos alimentares do Ocidente cristão, a partir do séc. VII, estabelecendo o comer pão e beber vinho como o símbolo do sustento humano.

Em meados do século XV, com o processo de ocupação e aproveitamento da ilha, é dada como certa a introdução de cepas vindas do reino e mais tarde as célebres do Mediterrâneo. João Gonçalves Zarco, Tristão Vaz Teixeira e Bartolomeu Perestrelo, que receberam o domínio das capitânias do arquipélago, sob a direção do monarca e do Infante D. Henrique, procederam ao desbravamento e ocupação do solo com diversas culturas trazidas do reino o trigo, a vinha e a cana. Num lapso de tempo, a paisagem da ilha transformouse: das escarpas brotaram as culturas e o denso arvoredo foi cortado para construir habitações e erguer latadas. Nas planuras ribeirinhas do oceano, onde havia local para varar um barco, surgiu o Homem na fúria constante contra a natureza a traçar socalcos que fez decorar de dourados trigais e de verdejantes canaviais e vinhas.

No Funchal do funcho fez resplandecer os campos de trigo entremeados, aqui e acolá, por canaviais e vinhedos. Em Câmara de Lobos, depois de afugentados os lobos-marinhos, subiu encosta acima, de picareta na mão, traçando o rendilhado dos socal-



cos onde fez plantar a videira em vistosas latadas. Foi desta forma que a vinha conquistou o solo ilhéu em todas as direções, tornando-se o vinho um produto importante na atividade agrícola do ilhéu. Já em 1455, Cadamosto ficara deslumbrado com a área vitícola do Funchal; «...tem vinhos, mesmo muitíssimo bons, se considerar que a ilha habitada há pouco tempo. São em tanta quantidade, que chegam para os da ilha e se exportam muitos deles.

O vinho na Madeira do séc. XV apresentava-se já com um produto competitivo do trigo e do açúcar, com grande peso na economia local, sendo desde o início um potencial produto do mercado externo da ilha. Os testemunhos abonatórios da importância no comércio externo são múltiplos. Shakespeare não se faz rogado na insistente alusão a este produto nalgumas das suas peças de teatro que o imortalizaram. Os trigais e canaviais deram lugar às latadas e balseiras e a vinha tornou-se na cultura exclusiva do colono madeirense, à qual dá todo o seu engenho e arte. Tudo isto projetou o vinho para o primeiro lugar na atividade económica da ilha, mantendo-se ali por mais de três séculos.

Desde o último quartel do séc. XVI, o ilhéu apostou em exclusivo na cultura da vinha, tirando dela o

necessário para o seu sustento diário e, igualmente, para manter uma vida de luxo, sumptuosos palácios e igrejas. Se, em 1547, Hans Standen refere que a economia da ilha se define pelo binómio vinho/açúcar, já em 1578 Duarte Lopes colocava o vinho em primeiro lugar nas exportações e, em 1669, o cônsul francês afirmava que o vinho era o principal negócio da ilha. Toda a documentação dos sécs. XVIII/XIX é unânime em considerar o vinho como a principal e total riqueza da ilha, a única moeda de troca. A Madeira não tinha com que acenar aos navios que por aí passavam ou a demandavam, senão o copo de vinho. Tudo isto fez aumentar a dependência da economia madeirense. Contra esta política exclusivista imposta pelo mercantilismo inglês se manifestaram, quer o governador e capitão general Sá Pereira, em regimento de agricultura para o Porto Santo, quer o corregedor e desembargador António Rodrigues Velloso, em 1782, nas instruções que deixou na Câmara da Calheta, quando aí esteve em alçada. Mas foi tudo em vão, ninguém foi capaz de frenar a “febre vitícola”, nem de convencer o viticultor a abandonar a vinha, num momento em que o vinho da ilha tinha grande procura no mercado internacional. E, mesmo assim, poucos eram os anos em que a colheita era su-

ficiente para satisfazer a grande procura. Por isso, socorriam-se dos vinhos inferiores do norte e, até mesmo, ao vinho dos Açores e Canárias para poder saciar-se o sedento colonialista europeu.

Desde o século XV que o ilhéu traçou a rota no mercado internacional, acompanhando o colonialista nas suas expedições e fixação na Ásia e América. O comerciante inglês, aqui implantado desde o séc. XVII, soube tirar partido do produto, fazendo chegar em quantidades volumosas às mãos dos seus compatriotas que se haviam espalhado pelos quatro cantos do mundo colonial europeu. O movimento do comércio do vinho da Madeira, ao longo dos sécs. XVIII e XIX, imbricase de modo direto no traçado das rotas marítimas coloniais que tinham passagem obrigatória na ilha. A estas fundamentais juntavam-se outras subsidiárias, quase todas sob controlo inglês: são as rotas da Inglaterra colonial que fazem do Funchal porto de refresco e carga de vinho no seu rumo aos mercados das Índias Ocidentais e Orientais, donde regressavam, via Açores, com o recheio colonial; são os navios portugueses da rota das Índias, ou do Brasil que escalam a ilha onde recebem o vinho que conduzem às praças lusas; são, ainda, os navios ingleses que se dirigem à Madeira com manufaturas e fazem o retorno tocando Gibraltar, Lisboa, Porto; e, finalmente, os norte-americanos que trazem as farinhas para madeirense e regressam carregados de vinho.

A ARTE DO VINHO. Os séculos XVIII e XIX são momentos de evidente aposta na valorização da arquitetura e arte madeirenses. Esquecidos os momentos difíceis, que se sucederam à euforia açucareira dos séculos XV e XVI, de novo a ilha está envolta em novo momento de fulgor económico, desta feita criado pelo vinho. A grande aposta na cultura da vinha e a valorização do vinho no mercado consumidor colonial conduziram inevitavelmente a uma inusitada riqueza que foi usada em benefício próprio por todos os intervenientes. Os grandes proprietários aformosearam as suas casas de residência. Os mercadores, nomeadamente os ingleses, transformaram as vivendas sobradas de cidade em lojas e escritórios de convívio, e as casas solarengas e quintas adaptaram-nas ao seu gosto e exigências de conforto.

Os artefactos ingleses invadiram o mercado madeirense e dão-nos meios mais adequados para a

afirmação do conforto diário. A isso junta-se o gosto pelo clássico. A tosca e utilitária mobília, muitas vezes feita de madeira que do Brasil transportava o açúcar para a ilha, dá lugar ao mobiliário estilizado. A chamada mobília Chippendale e Hepplewhite - sofás e cadeiras - dá o toque de classe e compõe o ambiente para os saraus dançantes ou o célebre chá das cinco. Os museus da Quinta das Cruzes e Frederico de Freitas são hoje os depositários de alguns dos exemplares mais significativos que resistiram ao uso secular. O espaço interior é valorizado. A casa torna-se no principal centro de convívio. Daqui resulta que os espaços interiores se transformaram. Surgem as amplas salas ou salões de música, palcos de inúmeras festas e saraus dançantes. Isabella de França, em meados do século XIX, descreve-nos um destes bailes em que participou na casa do cônsul inglês. É um entre muitos os testemunhos deste luxo e exuberância da sociedade oitocentista, gerados pela riqueza do vinho.

O espetáculo é mais evidente no cerimonial de receção que no baile propriamente dito. As fileiras de carros de bois e palanquins transportam as senhoras vergadas pelos sumptuosos vestidos. As tais “saías de balão” que deram título ao romance de Ricardo Jardim têm como pano de fundo outro ambiente do quotidiano da época. Os tetos das salas onde aconteciam os saraus dançantes ou onde se fazia a receção aos convivas são de estuque profusamente trabalhados e muitas vezes pintados. Em muitos dos edifícios da época é evidente a moda trazida pelos ingleses para a ilha. As decorações alusivas à Grécia e Pompeia criadas por Roberto e James Adam são a principal evidência disso e tiveram na casa de capitão Eusébio Gerardo de Freitas Barreto, hoje sede da Marconi na ilha, a sua mais perfeita expressão nos tetos do salão de música. É assim a História de muitos dos prédios que se anicham nas ruas vizinhas do cabrestante e da alfândega que foram alvo preferencial dos mercadores estrangeiros chegados ao Funchal, no decurso do século XVIII, atraídos pelo comércio do vinho. Muitas das pequenas casas térreas são demolidas para dar lugar às sobradas servidas de amplas caves para as pipas, sobrados de habitação e escritórios. Uma imponente fachada ornada de cantarias, ferragens e uma torre avista-navios dão o tom característico da arquitetura do vinho na ilha.

A atração estrangeira pela rua de João Esme-

raldo surge, em 1704, com Benjamim Hemingl que alugou os velhos aposentos de João Esmeraldo a Agostinho Dornelas e Vasconcelos. Em 1727, foi a vez de John Bissett, seguido do Dr. Richard Hill que, em 1739, montou o seu escritório no número 39. A estes juntaram-se, em 1802, a firma Newton Gordon, Murdoch & Co que arrematou em praça pública um prédio da Misericórdia por 1150\$000rs. Depois, tivemos Gordon Duff & Co, que comprou o imóvel de José do Egípto da Costa, foreiro da Santa Clara, por 3626\$700rs. Em data que desconhecemos, Gordon Duff & Co adquiriu o prédio que fora de Nicolau Geraldo à firma americana, Hil Bisset & Co e ampliou com os graneis fronteiriços do lado do Beco do Asucar, de Nuno de Freitas Lomelino. Ambos foram vendidos em 1859, por 3800\$000rs, a James Adam Gordon Duff, ficando o edifício que o confrontava a norte na posse da viúva. O ato de venda teve lugar no número doze, pertencente à propriedade da viúva do proprietário do imóvel transacionado, onde, então, vivia Diogo Bean. Pelo menos desde 1855 usufruía de todos os aposentos, onde residia e tinha o escritório e, parte deles, subalugados a diversos inquilinos.

Na posse de James Adam Gordon Duff, o edifício conheceu um momento de fulgor e, por isso, ter-se-ão sucedido algumas alterações no espaço interior, sendo desta época a construção da sala de música e os estuques pintados. De novo as dificuldades começaram a surgir aos seus inquilinos. Para isso contribuiu a contração do mercado do vinho desde os inícios do século dezoito e as crises de produção motivadas pelo oídio(1852) e filoxera(1872), que quase deram o golpe de finados a este produto. E, com isso, a maior parte dos ingleses fez as malas e rumou a outras paragens. As casas, até então apinhadas de pipas de malvasia, quase pareciam fantasmas. Deste modo, Elisa Jennet Duff, viúva de James Adam Gordon Duff, optou em 1875 pela venda destes aposentos à Sociedade Cooperativa de Consumo e Crédito do Funchal SARL, representada por personalidades ilustres da cidade: José Leite Monteiro, Manuel José Vieira e Augusto Mourão Pitta. O imóvel foi, mais tarde, certamente em 1916, vendido a José Figueira Júnior por quarenta contos. Termina aqui a fase de ampliação e engrandecimento, iniciando-se a de prolongada decadência. E, hoje, depois de remodelado é a sede da Marconi na Madeira.

Ao percorrer as Ruas da Carreira, Netos, Pretas,

Mouraria, Mercês, Nova de S. Pedro, Conceição, Aranhas, Ferreiros, João Gago, o transeunte depara-se com estes prédios de fachadas rendilhadas em cantaria negra, rasgados por inúmeras janelas servidas de varandas em ferro forjado. Nos que têm franqueadas as portas, é possível redescobrir os tetos de estuque pintado. Dos diversos imóveis que a riqueza do vinho fez erguer merecem a nossa atenção: o Palácio de S. Pedro, hoje Museu Municipal, mas que se ergueu para residência do Conde de Carvalhal; os paços do Concelho do Funchal, conhecido também como Palácio Torre Bela. A muitos destes imponentes palácios, junta-se um elemento arquitetónico típico da ilha, isto é a torre avista-navios, evidente em muitos dos edifícios da época que persistem na malha urbana da cidade.

A torre avista-navios preenche para a época uma dupla função. Como mirante lançado sobre a baía, permite saber-se da chegada e partida dos navios, daí o nome. Todavia, é também um local de convívio diário na casa. É o homónimo da casa de prazeres das quintas madeirenses. Se, na cidade, as casas térreas dão lugar aos imponentes palácios, casas de habitação, escritórios e lojas de comércio, os arredores ganham outra animação com a proliferação das Quintas. As quintas são uma criação madeirense, sendo a expressão volumétrica da importância de algumas das famílias madeirenses, onde o lazer se conjuga com o sector produtivo. A quinta não se resume apenas ao espaço agrícola e à casa de habitação, pois a ela está indissociavelmente ligado um jardim e mata. Foi com os ingleses que elas ganharam nova forma e animação que persistiram até aos nossos dias. Assim, perdem o seu carácter rústico e transformam-se em espaços aprazíveis servidos de amplas ruas e jardins de inspiração oriental. Ligado a isto está o aparecimento da “casa de Prazeres”, isto é, um pequeno pavilhão no canto do jardim que serve para ver a “vista”, sendo espaço de convívio das senhoras nas tardes solarengas. Ainda hoje é evidente a sua presença em inúmeras quintas e casas. A Casa da Calçada, hoje Museu Frederico de Freitas, ostenta ainda a sua Casa de Prazeres. A nossa “Casa de Prazeres” é mais uma aportação inglesa indo buscar as suas origens à “house of pleasure”, isto é os sumptuosos pavilhões orientais que, na Madeira, se adapta a esta especial condição de mirante, em locais onde não havia a torre avista-navios.

Muitas das quintas madeirenses mudaram de mãos, no decurso do século XVIII. Os ingleses, enriquecidos com o comércio do vinho, fazem investimentos fundiários na ilha, com especial destaque para as quintas e serrados de vinhas. Alguns adquirem as habitações já existentes e transformam-nas em amplas quintas ajardinadas à moda da época. Outros, do espaço arável ou de pascilgo, fazem erguer casas solarengas. Estão neste último caso a Quinta do Vale Paraíso na Camacha, de John Halloway, a Quinta do Jardim da Serra, Calaça e do Santo da Serra, de Henry Veitch, a Quinta do Monte, de James David Gordon. Das demais adquiridas por ingleses podemos salientar: a Quinta do Til, de James Gordon desde 1745 e que passou à família Miles, em 1933; a Quinta da Achada que foi, desde inícios do século XIX, pertença da família Penfold e que, em 1881, ficou na posse da família Hinton; a Quinta do Palheiro do 1º Conde de Carvalhal que foi adquirida em 1885, por J. B. Blandy.

Os séculos XVIII e XIX são marcados por profundas mudanças na arquitetura civil e religiosa. Os templos estão degradados e são incapazes de dar acolhimento aos cada vez mais numerosos. As habitações de salas acanhadas não servem às exigências de conforto e de vida portas adentro. Perante isto e a existência de meios financeiros capazes de dar corpo a esta mudança, foi fácil ver o camartelo avançar sobre a cidade e erguerem-se amplas casas sobradas, servidas de torres avista-navios e novas igrejas. Para além disso, algumas contingências tomaram inadiável a euforia de remodelação arquitetónica. O terramoto de 1746 e, na cidade, as aluviões de 1803 e 1842, com elevados prejuízos nos imóveis tornaram urgente a intervenção. Os resultados desta transfiguração são evidentes na cidade e no meio rural. Enquanto nas casas de habitação, o novo ergue-se dos escombros do velho, nas igrejas, ele alia-se de modo perfeito, ficando a testemunhar uma evolução e adequação aos padrões de cada época. Deste modo, os elementos arquitetónicos e decorativos que marcaram a opulência açucareira passam a conviver com os novos gerados pelos excedentes e riqueza do vinho, o que terá levado alguns a definir impropriamente como a arquitetura do vinho. Este, a existir, estará nas grandes casas servidas de amplos terreiros onde repousam as pipas e nos armazéns e oficinas de tanoaria como foi o caso de Cossart Gordon & Cº na

Rua dos Netos, ornados de latadas e de serrados de vinhedos nos arredores da cidade.

Através do texto de Henry Vizetelly¹⁶ e das gravuras que adicionou de Ernest A. Vizetelly, podemos visitar algumas dessas expressões arquitetónicas geradas pela cultura da vinha e comércio do seu néctar. Aqui são descritas as instalações de algumas das mais importantes firmas inglesas: Cossart, Gordon and Cº, Krohn Borthers & Cº, Blandy Brothers, Leacock and Company, Henry Dru Drury, Henriques and Lawton, Mrs Welsh, R. Donaldson and Cº, Meyrelles Sobrinho e Cia, Henrique J. M. Camacho, Augusto C. Bianchi, Sr. Cunha e Leal Irmãos e Cia. Em todos é evidente a mesma distribuição do espaço. Uma fachada imponente que dá entrada para um grande pátio coberto de latada que serve de logradouro comum às diversas arrecadações: as lojas de fermentação e envelhecimento do vinho, a oficina de tanoaria, a estufa. O bom gosto com que alguns souberam combinar e o cuidado que lhes atribuíam não passaram despercebidos ao olhar atento de Henry Vizetelly que, na casa de Blandy Brothers, leva-o a afirmar que estava perante um “verdadeiro museu de vinho”.

A arte religiosa dos séculos XVIII e XIX é também testemunha e consequência da riqueza gerada pela economia vitivinícola. Os templos existentes ganham nova vida e riqueza e, a depor-se as contemporâneas exigências do culto, os novos seguem uma nova geometria e gramática decorativa. Em 1714, a Alfândega do Funchal ficou servida com uma capela do orago de Santo António. O estado de ruína do edifício de alfândega e a necessidade de o ajustar ao movimento marítimo de então levaram a diversas transformações no decurso dos séculos XVIII e XIX.

O vinho tem expressão plástica particular no cadeirado da Sé do Funchal do século XVI onde são visíveis os borracheiros e os bebedores de vinho, evidências que testemunham já a importância da cultura nesta época. Os cachos e parras fazem parte da gramática decorativa do barroco. Esses motivos de talha dourada são evidentes na Igreja do Colégio, obra de Brás Fernandes, construída pelos Jesuítas, no decurso do século XVII. Só vamos encontrar, de novo, a talha com o recurso a estes elementos indicadores do vinho, num conjunto de mobília de sala existente nos escritórios da Madeira Wine Company

16 1880, *Facts about Port and Madeira*. Londres

à Rua dos Ferreiros. No decurso dos séculos XVIII e XIX, o quotidiano do vinho é retratado pela pena de diversos pintores e desenhadores europeus, nomeadamente ingleses, que tiveram oportunidade de passar pela ilha. Parte significativa delas serviu para ilustrar livros sobre a ilha ou com capítulos a ela dedicados. Os principais motivos retratados incidem sobre os lagares, os borracheiros e as balseiras. Os dois últimos elementos são os mais abundantes em toda esta iconografia visível hoje no Museu Frederico de Freitas, no Funchal. Depois, disso só vamos encontrar expressão em Max Römer (1878-1960), um alemão refugiado na Madeira em 1922 que se rendeu às evidências do meio. Nalgumas encomendas realizadas para a Madeira Wine Co e H. M. Borges & Co deixou plasmadas as suas impressões, com um retrato impressionista da faina vitivinícola.

Na Madeira, as vinhas e o vinho são duas realidades culturais diferentes. As primeiras transportam-nos ao mundo rural enquanto o segundo nos leva ao cosmopolitismo da urbe.

No Funchal, ergueram-se imponentes edifícios. O burgo dos séculos XVIII e XIX pode ser considerado, com propriedade, a cidade do vinho. Para ele, edificaram-se amplos espaços de descalço das pipas e imponentes palácios para fruição dos seus proprietários. Hoje, é possível encontrar alguns testemunhos disso: as Ruas do Esmeraldo, Ferreiros e Netos, são os exemplos mais característicos. O edifício sede do Instituto do Vinho da Madeira é um local de passagem obrigatória da peregrinação do vinho na Cidade. As suas paredes guardam a memória de dois séculos de História do vinho Madeira. E, no rés-do-chão, sob os centenares travejamentos, encontram-se alguns materiais relacionados com a faina vitivinícola, acompanhados de fotografias e gravuras alusivas ao tema. Perante nós, perfilha-se uma possível viagem ao passado, imprescindível para conhecer o percurso histórico do nosso vinho. O percurso continua na Madeira Wine Company onde um museu de empresa conduz ao passado de fulgor das empresas que estiveram na sua origem em princípios do século. Das demais empresas, só em D'Oliveiras e Artur Barros e Sousa, a imagem do passado persiste quase intacta. Nas demais, as exigências da modernidade aliam-se à tradição familiar ou empresarial, sendo a visita um raro momento para a sua constatação.

A cidade do Funchal é, hoje, o resultado de uma construção e evolução de cinco séculos onde todos os momentos estão documentados e presentes. Foram as múltiplas realidades e atividades que tiveram por palco este espaço que a fizeram ganhar dimensão e importância no arquipélago. O convívio entre o mar e o campo foi sempre uma realidade permanente. Mas o mar, aliado inevitável do porto, primeiro como espaço e depois como construção que tardou no tempo, foi quem definiu a importância da cidade. Foi ele que animou a diário o burgo e se transformou na principal via de afirmação da riqueza da ilha, de que a cidade foi a principal usufrutuária. Daí o aparecimento, ao longo da cidade, da sede das instituições, da diocese, dos artesãos e ofícios, da chamada cidade portuária, que traz um novo dinamismo à zona ribeirinha e que gera novas necessidades e oportunidades. O centro não é mais o campo do duque mas o calhau.

A CIDADE PORTUÁRIA. DEFINIÇÃO E INFRA-ESTRUTURAS. Para os primeiros europeus que abordaram a ilha no século XV, ficou certo que não seria fácil o convívio com o quadro natural. Apenas a baía do local onde desembarcaram, em Machico, se apresentava adequada a este necessário convívio com o mar. O reconhecimento da demais costa revelou alguns pontos de interesse mas não tão seguros como a baía de Machico. Foi, porém, no Funchal que os portugueses tiveram mais dificuldade de estabelecer este convívio com o mar desde terra, mas foi aí que acabou por se estabelecer o principal porto e porta para o mar Atlântico. A determinação e esforço dos primeiros colonos venceram todas as dificuldades e fizeram do Funchal o principal e depois único porto de contacto com o exterior. Aqui, na zona ribeirinha, foram-se instalando as principais estruturas de apoio à navegação e trânsito de mercadorias. O *Patrão Mor do Calhao* era quem coordenava todo este movimento e tinha a obrigatoriedade da manutenção dos varadouros, das embarcações para ligação entre a terra e os navios e de homens para a carga e descarga das mercadorias.

Aos poucos, foi-se revelando que o Funchal apresentava uma baía ampla e aberta, entre a Ponta da Cruz e o Cabo da Garajau, permitindo uma fácil abordagem que se complicava apenas em algumas

alturas do ano, como a estação invernosa, por certo a época de maior frequência de embarcações, em que estava exposto aos ventos de Sul, provocando dificuldades no contacto com a praia e fazendo perigar a segurança das embarcações¹⁷. Mesmo assim, o porto continuou a cumprir a sua missão de contacto com o exterior e no trânsito de mercadorias. Durante todo o período da época açucareira não se assinala qualquer preocupação no sentido de dotar o porto de algumas infraestruturas que pudessem facilitar o movimento e garantir a segurança das embarcações. A função do piloto, amarrador e ancorador era quase sempre dispensada. A maior dificuldade sentida tinha a ver com a segurança da baía e da cidade, perante as investidas de piratas e corsários, que foi uma realidade desde a década de setenta do século XV, mas tardaram as respostas, de forma que foi apenas depois do assalto francês de 1566 que se apostou em infraestruturas para a toda a baía com a construção de uma barreira de segurança assente em fortes, fortalezas e uma cortina de muralha.

A partir da segunda metade do século XVI, a cidade estava protegida por uma cortina de muralha, sendo o acesso ao mar feito por sete portões, quatro dos quais estavam nas proximidades da alfândega, que se havia construído nos inícios da centúria. A construção da alfândega nas primeiras décadas do século XVI veio disciplinar o movimento do porto, definindo uma área nas suas proximidades para embarque e desembarque. Todavia, desde o século XV que, por força da construção do cabrestante se sinalizava um espaço de movimento na praia, mas tudo mudou com a nova alfândega que contará com um varadouro de barcos e novo cabrestante. No decurso do século XVIII, o porto do Funchal, por causa da oferta do vinho para as diversas colónias, ganhou e movimento e importância. As dimensões das embarcações que o demandavam tornavam cada vez mais urgente a criação de estruturas de apoio às coletividades portuárias. Mesmo assim, alguns visitantes como John Barrow em 1792, continuam a considerar que o porto do Funchal tinha condições naturais para ser um bom ancoradouro.

Desde 1750 que se fazia sentir a necessidade

de algumas obras na baía do Funchal, no sentido de facilitar a ancoragem de embarcações, mas só em 1755 se procederam aos primeiros estudos ficando assente a necessidade de estabelecer um molhe acostável até ao ilhéu onde estava implantado o forte de Nossa Senhora da Conceição. Do plano estabelecido, apenas foi possível concretizar a ligação ao ilhéu onde estava o forte de S. José. Paulatinamente, este espaço da pontinha adquiriu importância de ancoradouro principal do porto, tornando-se imprescindível assegurar as ligações de aqui com a alfândega, pelo que a coroa ordenou, em 1782, a construção de um caminho. A conclusão do molhe até ao segundo ilhéu tardou muito tempo, pois só em 1910 se apresentava em condições para servir de porto comercial¹⁸. Entretanto, desde 1824 que se havia apontado a necessidade de construção de um cais em frente da cidade, nas proximidades da fortaleza de S. Lourenço, mas só em 1843 temos uma tentativa mal sucedida e, finalmente em 1892, a cidade ficou servida de um cais para desembarque de passageiros, ampliado mais tarde, em 1933. Este conjunto de obras fazia cada vez mais sentido, em face da evolução do sistema de transportes marítimos com o incremento do uso da máquina a vapor.

Os vapores criam novas necessidades, nomeadamente o abastecimento de água e carvão. Daqui resulta a necessidade de definição de um conjunto de portos de apoio à navegação atlântica, que de novo valorizava as ilhas. A proximidade dos arquipélagos da Madeira e Canárias levou a que os vapores optassem pelos portos que oferecessem melhores possibilidades e condições na prestação deste serviço. Os madeirenses sempre tiveram a noção desta realidade mas tardou muito a definição de uma política portuária que possibilitasse ao Funchal competir em pé de igualdade com as Canárias. Falhou a pretensão do porto franco, como foi moroso o processo de construção do porto do Funchal, apenas concluído em 1964. Apenas o turismo terapêutico, a partir de finais do século XVIII apostou na complementaridade dos arquipélagos, fazendo com que a rota de muitos vapores tivessem escalas na Madeira e Canárias.

O serviço de abastecimento de carvão tornou-se imprescindível a partir do século XIX, ajustando

17 Fernando Augusto da Silva, Naufrágios, in *Elucidário Madeirense*, vol.II, Funchal, 1965, pp.407-411; João José Abreu de Sousa, *O Movimento do Porto do Funchal e a Conjuntura da Madeira de 1727 a 1810. Alguns Aspectos*, Funchal, 1989, pp.16-20.

18 Adolfo Loureiro, *Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, vol. V, Lisboa, 1910; Adriano e Aníbal Trigo, *Roteiro e Guia do Funchal*, Funchal, 1910.

os portos a sua oferta a estas necessidades. Os primeiros vapores a sulcarem os mares da Madeira foram os da Mala Real Inglesa com destino às Índias Ocidentais. O primeiro serviço de abastecimento de carvão no Funchal foi montado, em 1838, pelos ingleses Jacob Ryffy e Diogo Taylor. A partir da década de setenta do século XIX, consolidou-se o predomínio da navegação a vapor nas rotas transatlânticas, sendo o serviço de abastecimento de carvão algo imprescindível. Assim surgiram empresas apostadas neste serviço. Primeiro, a firma Blandy Brothers, depois em 1898 a Cory Brothers Co. Limited e em 1901 a firma Wilson Sons C. Limited. Estas empresas estenderam depois os seus serviços aos demais arquipélagos, ficando a primeira pelas Canárias e as duas seguintes em Cabo Verde. Desde 1904, tivemos o primeiro depósito de carvão de origem alemã com a firma Manoel Gonçalves & Co..

O serviço de abastecimento de água e carvão fazia-se através de pontões encalhados na baía ou antigas galeras que estabeleciam a ligação entre os depósitos e os vapores. Na baía do Funchal, existiam os depósitos das firmas Blandy, na Pontinha, e Deutch Kollen Dépot (sucessora da casa de Manuel Gonçalves & Ca.), no Campo de D. Carlos I. As firmas Wilson e Cory tinham montado um serviço comum na praia do Gorgulho, nas proximidades da Quinta Calaça, onde tinha desde 1903 um pequeno cais de apoio, hoje conhecido como o Cais do Carvão.

2. PORTOS E CIDADES PORTUÁRIAS. Um porto, para cumprir as suas funções, deverá estar dotado de um conjunto de equipamentos adequados aos serviços que presta quanto ao movimento de pessoas, produtos e embarcações. Estes equipamentos evoluíram no tempo, de acordo com as alterações técnicas dos sistemas e meios de navegação marítima. Na época dos veleiros, bastava a praia aberta com apenas o cabrestante; já com o aparecimento da máquina a vapor, no século XIX, foi preciso evoluir para sistemas de ancoragem que facilitassem o serviço de abastecimento de carvão e água, tornando-se cada vez mais maior a exigência de equipamentos que facilitassem, não só o abastecimento, mas também a carga e descarga das mercadorias. A Madeira tardou muito tempo em disponibilizar um serviço portuário adequado, perdendo

o Funchal o movimento para outros portos, como os das Canárias. A mudança dos barcos à vela para os movidos a vapor decorreu de forma lenta, entre meados do século XIX e princípios do século XX¹⁹.

Neste quadro de referência dos serviços prestados pelo porto do Funchal à navegação oceânica, deveremos valorizar a influência britânica que, a partir da segunda metade do século XVII, contribuiu para colocar a Madeira no traçado das suas rotas coloniais, com evidentes repercussões no movimento do porto do Funchal com a exportação de produtos, como o vinho. A partir do século XIX, quando a posição de privilégio dos britânicos começou a perder importância, foi evidente a quebra de protagonismo do porto funchalense em favor de outros mais bem apetrechados, como foi o caso dos das Canárias. Mas até que isso acontecesse, a Madeira girou por muito tempo na órbita britânica e a influência da sua colónia era por demais evidente na sociedade e economias funchalenses: *A colónia inglesa criou neste meio uma notável influencia e predomínio, devido em grande parte ao açambarcamento que conseguiu fazer de alguns importantes ramos de comercio, estando inteiramente nas suas mãos a compra e a exportação dos vinhos, as agências das embarcações que frequentavam o nosso porto, bem como o fornecimento do respectivo carvão e dos mantimentos e refrescos de que essas embarcações precisavam, as transacções cambiais e de transferência de fundos para o estrangeiro, o negocio da importação e da venda dos principais géneros de alimentação e vestuário de que nesta ilha se necessitava, a exploração de diversas indústrias, etc., ficando deste modo quasi uma população inteira na dependência de algumas dúzias de súbditos estrangeiros*²⁰.

O porto do Funchal assumiu um protagonismo no processo de afirmação do Atlântico, desde os primórdios da centúria quatrocentista, e manteve diversas funções e papeis, ao longo de cinco séculos. Assim, podemos assinalar os seguintes:

1. FUNÇÕES, SERVIÇOS e INFRA-ESTRUTURAS:

porto dos descobrimentos, porto de escala e apoio à navegação, porto de circulação de informações e epidemias, hospitais e lazareto,

19 Benedita Câmara, *A Economia da Madeira (1859-1914)*, Lisboa, 2002, 251.

20 Fernando Augusto da Silva, Ingleses, *Elucidário Madeirense*, II (1984), pp.167-168

hospedarias e hotéis, lojas de comércio, consulados, agências de navegação, arsenais, cabrestante, varadouros, armazéns, faróis, molhes e cais. A isto correspondia um conjunto diversificado de ofícios: piloto ancorador, patrão mor do mar, bombotes ou bomboteiros, funcionários da alfândega e trabalhadores braçais, marinheiros, calafates.

2. MOVIMENTO DE: **2.1. Homens, animais, plantas e doenças:** colonos e povoadores, funcionários, militares, religiosos, técnicos, mercadores, prostitutas, refugiados, religiosos, políticos, escravos, emigrantes, piratas e corsários, aventureiros, cientistas, doentes e turistas, **2.2 Produtos e mercadorias:** cereais, pastel, urzela, açúcar, vinho, bordado, **2.3. Técnicas e conhecimentos:** produtivos e transformadores de produtos agrícolas: cereais, vinho, açúcar.

POSIÇÃO GEOGRÁFICA E CONDIÇÕES PARA A NAVEGAÇÃO. O conhecimento do mar vai ainda permitir uma evolução no sistema de construção das embarcações e na definição do velame. Tudo isto, acompanhado de roteiros e cartas que asseguram o traçado ideal, permite navegar com maior segurança e rapidez. No caso da Madeira, o calado das embarcações dos primórdios do século XV não permitia suportar as invernias, pelo que a ilha ficava isolada do reino por cerca de seis meses. Mas, aos poucos, esse isolamento foi se quebrando, com o volume das embarcações e as soluções engendradas para fugir às tempestades. Também a chamada carreira da Índia estava condicionada a determinadas épocas do ano. O período de saída de ambos os lados deveria ser bem calculado, de modo a retirar bom rendimento do sistema de ventos e correntes marítimas no Índico e Atlântico.

Os naufrágios acontecem com alguma periodicidade e o mar é, para muitos portugueses, a sua última morada. A carreira da Índia revela um índice baixo de sinistralidade. Nos séculos XVII e XVIII, inúmeras embarcações da carreira do Brasil, de regresso ao reino com açúcar ou tabaco, sendo vítimas de tempestade, aportam ao Funchal para reparação do velame e mastros e cura dos doentes. A Madeira,

quanto a isso, não foge à regra. A costa da ilha não oferece grandes enseadas de abrigo e desembarque e o Funchal, que se afirmou como o principal porto, encontra-se situado numa zona da costa que não oferece as melhores condições de abrigo na estação invernal, devido aos ventos que sopram do quadrante sul. Para o período de 1727 a 1802, estão registados 52 naufrágios²¹.

A Madeira não esteve alheada da navegação atlântica, pois aqui escalavam as naus portuguesas da rota da Mina, Brasil e Índia, que aí se abasteciam de vinho e lenha; por vezes, muitas embarcações espanholas também aportavam na ilha, antes do refresco habitual das Canárias. Assim sucedeu em 1498, com a expedição de Colombo. Esse serviço de apoio às embarcações portuguesas era assegurado e pago pelo provedor da Fazenda Real na Ilha. Dele apenas se referecia, em 1517, a entrega de oitenta arrobas de lenha a uma nau que se dirigia à Índia, e o envio ao reino, em 1531, de duzentas pipas de vinho para a frota da Índia. Por vezes, as embarcações escalavam a ilha para tomar o vinho necessário para a viagem. Aliás não foram só os portugueses que utilizaram o vinho madeirense na ementa das naus que sulcavam o Atlântico, pois também os ingleses o fizeram, por diversas vezes; é o caso, em 1533, da escala de Richard Eraen na sua viagem à Guiné, que tomou algumas pipas de vinho no Funchal. A Madeira também provia as embarcações de retorno que por aí passavam; assim sucedeu em 1528, com uma nau régia capitaneada por André Soares, procedente de Mina, que recebeu do provedor da fazenda biscoito, pescado, azeite e vinho para sustento dos dezoito tripulantes, no período de vinte dias de viagem até Lisboa.

Paulatinamente, o porto do Funchal foi conquistando uma posição destacada na navegação atlântica, por força da importância das suas produções ou da política colonial definida pelo império britânico que fez da ilha uma peça estratégica chave para o domínio do Atlântico. A obrigatoriedade da escala das embarcações do Cabo, Índia e Antilhas, aliada à disponibilidade do vinho para abastecimento e comércio nas praças de destino, tornaram o Funchal numa escala assídua. A isto acresceu a presença de visitantes na condição de doentes ou turistas.

21 João José Abreu de Sousa, *O Movimento do Porto do Funchal*, Funchal, 1989, p.16

Um dos principais problemas da Madeira, desde os inícios da sua ocupação, prendia-se com as condições difíceis de abordagem da vertente sul, por estar aberta em algumas épocas do ano aos perigosos ventos do Sul, Leste e Oeste. Na verdade, a natureza parece que se mostrou madrastra para os europeus que cá se fixaram. Assim, a vertente norte apresentava espaços abrigados do mar e da influência dos ventos mais propícios às abordagens; já em terra firme, deparavam-se ao Homem diversas adversidades que contrariavam as condições agrícolas favoráveis da vertente Sul. Tenha-se em conta que, face a esta situação, surgiram algumas ideias no sentido de transferir o principal porto para a encosta norte. O Conde Canavial²² avançou com o projeto de um porto em Porto Moniz, fazendo a ligação ao Funchal por cabo aéreo. Por outro lado, sabemos que, em 1928,²³ foi criada uma comissão para estudar essa ideia, mas de cujos resultados nada sabemos. Entretanto, em pleno século XXI, o porto principal é transferido para o Caniçal, não pelas mesmas razões, mas sim pela necessidade de abrir o espaço à expansão da cidade. Tenha-se em conta que, para esta estavam projetados, em finais do século XIX, um porto de abrigo e arsenal da Marinha²⁴.

A configuração e posição geográficas da ilha não favoreceram a valorização do transporte marítimo. Ao longo de toda a costa, encontramos algumas enseadas, mas que são, na sua maioria, desabrigadas e expostas aos ventos. A vertente sul foi a que mereceu um maior interesse económico, mas acaba por estar sujeita a algumas dificuldades de navegação, ficando muito vulnerável na época invernal, com os ventos do sul. Na encosta norte, podem-se encontrar melhores condições mas a área não se mostrou propícia a uma agricultura intensa de culturas com grande valor económico. Deste modo, os madeirenses tiveram de enfrentar este contratempo que os acompanhou desde os inícios do século XV até meados do século XX, quando finalmente se avançou com um porto de abrigo para o Funchal. É certo que o primeiro texto que leva aos europeus a primeira descrição da cos-

ta da vertente sul não enuncia estas dificuldades. E, no caso do Funchal, Francisco Alcoforado descreve-o como *“hum vale muyto formoso todo de seyxtos não avya nele arvoredos nenhuns e hera todo cuberto de funcho... no cabo deste vale estão dous ilheos.”*²⁵ Diferente é a opinião de Giulio Landi, na década de trinta do século XVI: *Nem na cidade, nem tão pouco em toda a ilha há um único porto. No entanto os navios ancoram bem por haver uma boa praia. É bem verdade, que quando sopram certos ventos do Sul, ficam em grande perigo, pelo que é necessário que se façam ao alto mar ao sabor da sorte, ou que se retirem para as costas norte da ilha.”*²⁶ Esta ideia irá repetir-se ao longo dos tempos por diversos visitantes e será um dos argumentos dominantes para os madeirenses insistentemente solicitarem a construção de um porto, reivindicação que se prolongou pelos séculos XIX e XX.

O Funchal tinha condições para ser um bom porto de abordagem das embarcações, sem necessidade de recurso de piloto, mas as condições adversas dos ventos da época invernal e a falta de uma área abrigada, uma vez que a era totalmente aberta, tornavam a vida difícil às embarcações. De acordo com Hans Sloane (1687), *A partir de finais de Novembro até aos começos de Março, o vento está entre sul e o oeste e então o tempo é borrascoso, causando grandes naufrágios no porto da principal cidade, Funchal, que está exposta a esses ventos. O porto apenas oferece segurança num local onde um ilhéu alto que cai a prumo sobre o mar, sustem a força do vento, protegendo os barcos que navegam entre estes rochedos e a praia. Há alguns anos estive aqui e naufragou a maioria dos barcos no porto; os ventos eram violentos e a profundidade da água tão grande que os cabos não se prendiam firmemente ao fundo, com em outros ancoradouros, fazendo com que os barcos fossem obrigados a partir para o mar largo numa dessas extraordinárias rafadas de sudoeste. Estes perigos, assustam os marinheiros e não deixam de ser um prejuízo para o comércio da ilha.* Para além disso, aponta uma outra dificuldade da baía do Funchal: *Este mar tem uma ressaca tão forte que não pode haver desembarque na cidade do Funchal, a não ser que se aproveite o movimento da vaga até se atingir*

22 *Uma Crise Agrícola, um Caminho aéreo e uma sociedade anónima*, Funchal, 1876.

23 Manuel Rafael Amaro da Costa, O Aproveitamento da Água na Madeira. II A Marcha da obra através do tempo, in *Das Artes e da História da Madeira*, 5 (1951), p.19.

24 Fernando Augusto da Silva, Caniçal, *Elucidário Madeirense*, vol. I (1984), p.238.

25 José Manuel de Castro, *Descobrimento da ilha da Madeira ano de 1420. Epanáfora Amorosa*, Lisboa, sd, 92.

26 António Aragão, *A Madeira vista por Estrangeiros 1455-1700*, Funchal, 1981, p.83.

o calhau; utiliza-se processo inverso para se poder chegar a bordo²⁷. E, se tivermos em conta que um número significativo de embarcações cruzava nesta estação os mares madeirenses para carregar o vinho, teremos uma vida agitada para o mercado e porto funchalense. Por outro lado, esta situação levava a que, por diversas vezes, o Funchal sentisse a falta de abastecimento de víveres, passando-se fome. Esta ideia de perigo do porto e de sobressalto permanente dos pilotos quanto aportavam o Funchal está presente em toda a literatura de viagens inglesa e mesmo nacional²⁸ e funcionava como um mau cartaz para a afirmação do Funchal perante outros portos próximos como os de Canárias.

No decurso do século XVIII, o movimento do porto anima-se com a presença de diversas embarcações à busca de vinho ou em escala. À vista de todos está a sua perigosidade. Os relatórios consulares são unânimes em referir esta dificuldade do porto funchalense. O cônsul francês testemunha, em 1767, 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 não oferecia as necessárias condições de abrigo e proteção. 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”*²⁹

O debate político e reivindicativo dos madeirenses, no decurso dos séculos XIX e XX, insistiu nesta adversidade como justificação para obrigar ou fazer

sentir às autoridades a necessidade de avançar com uma solução. João Dornellas, reportando-se à concorrência entre a Madeira e as Canárias pela navegação atlântica, diz-nos que o vapor *Sakarah* da companhia Cosmos de Hamburgo havia feito experiências de atracagem na Madeira, Canárias e Cabo Verde para definir o porto de escala, caindo a escolha em Tenerife e não na Madeira *“porque não tem o nosso porto condições de segurança para as embarcações, nem sequer se torna fácil a comunicação com a terra.”* E remata que *“O porto do Funchal é de levante, arriscado. Em vez de segurança encontram os navios na estação invernosa perigos certos, naufrágios, perdas de vida e de fazenda.”*³⁰ Na mesma linha, vai o discurso de Manuel José Vieira na Câmara dos Deputados, a 7 de maio de 1883, em resposta ao Ministro das Obras Públicas: *Em construções marítimas, portos de mar, caes ou docas o nosso estado é o mais miserável que póde imaginar-se. (...) O Funchal tem apenas um surgidouro duma costa pouco desenvolvida e aberta, em grande parte inacessível, exposta a todos os ventos do sul, leste e oeste, e a tudo isso acresce não ter ella um lugar onde se possa saltar, não digo ja comodamente, mas sem perigo de pessoa e de fazenda.”*³¹ Ninguém consegue entender este permanente adiar da obra do porto do Funchal; segundo Adolfo Loureiro *“tudo está ainda por fazer. E, contudo, parece poder afirmar-se que os encargos d’estas obras serão largamente remunerados, tanto pecuniariamente, como em abono do bom nome da formosa ilha e da comunidade dos seus visitantes.”*³²

A valorização do porto do Funchal continuou, por muito tempo, dependente das condições adversas da baía que o servia. Deste modo, em pleno século XX, quando se definem as estratégias navais de domínio do Atlântico, estava posta de parte a possibilidade de utilização como base naval, perdendo essas funções estratégicas para os de Ponta Delgada e Horta nos Açores³³. Esta dificuldade haviam já sen-

27 A. Aragão, *ibidem*, p.157, 160.

28 Cf. John Barrow, *A Voyage to Conchinchina in the years 1792 and 1793*, Londres, 1806, p.96; William White Cooper, *The Invalid's Guide to Madeira*, Londres, 1840, p.17-18; Edward Vernon Harcourt, *A Sketch of Madeira, Funchal*, 1851, p.2-3; S. W. G. Benjamin, *The Atlantic Islands Resorts of Health and Pleasure*, Londres, 1878, p.96; J. M. Rendell, *Concise handbook of the island of Madeira...*, Londres, 1881, p.4; *A Bord de la Junon*, Paris, 1881, p.38; Albert Silbert, *Uma Encruzilhada do Atlântico.Madeira (1640-1820)*, Funchal, 1997, p.85; Manoel de Santa Ana e Vasconcellos, *Clamor dos Madeirenses*, Lisboa, 1835, p.10, 13; Acúrcio Garcia Ramos, *Ilha da Madeira*, Lisboa, 1879, p.11; Manuel José Vieira, *Discurso Pronunciado na Câmara dos Deputados*, Lisboa, 1883, p.8; João Augusto Dornellas, *a Madeira e as Canárias*, Funchal, 1884, p.24; Adolpho Loureiro, *Breves Noticias sobre os Archipelagos da Madeira, Açores Cabo Verde e Canárias*, Lisboa, 1883, pp.9-10; idem, *Os Portos marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, Funchal, 1910, p.11, 21; Peres Trancoso, *O Trabalho Português*, I (1928), p.31.

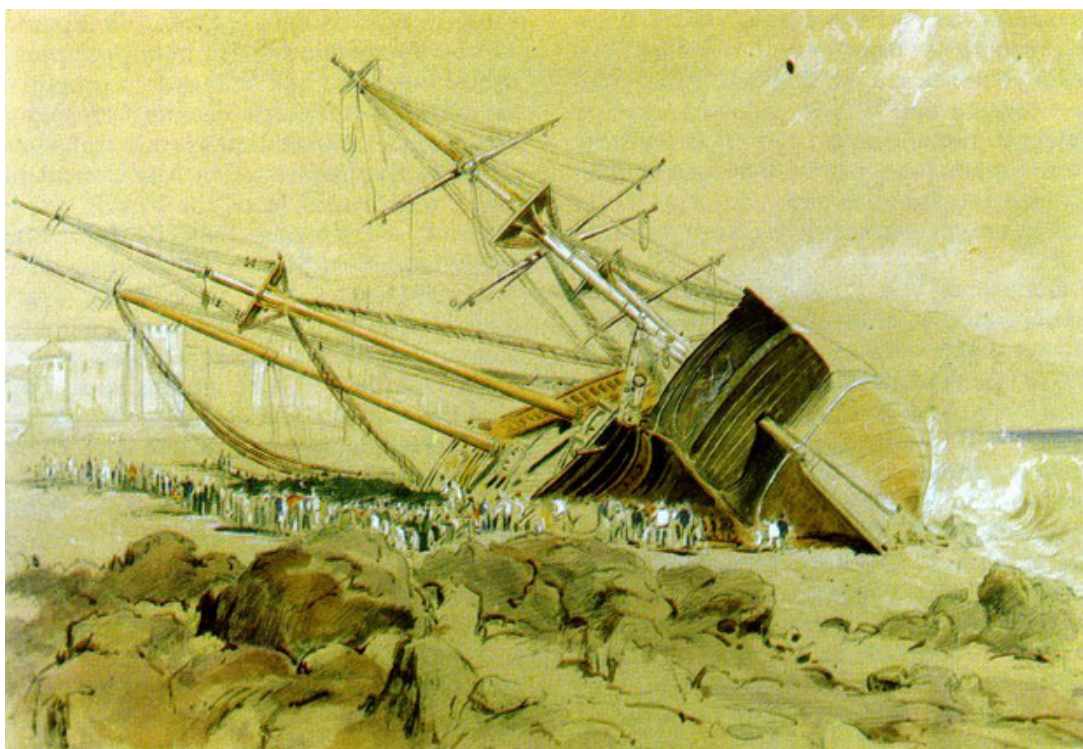
29 Albert Silbert, *Uma encruzilhada do Atlântico Madeira (1640-1820)*, Funchal, 1997, 85

30 João Augusto Dornellas, *A Madeira e as Canárias*, Funchal, 1884, pp.6 e 24

31 Manuel José Vieira, *Discurso Pronunciado na Câmara dos Deputados*, Lisboa, 1883, p.8

32 *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, Funchal, 1910, p. 112

33 *Na parte que respeita à ilha da Madeira, considerando o seu porto principal, formado na enseada do Funchal, tem-se verificado ser desabrigado dos ventos que sopram frequentemente durante a quadra invernosa dos quadrantes do Sul, principalmente do sudoeste; também, pelas condições desvantajosas dos seus grandes fundos, difícil será construir-se uma grande muralha que, investindo*



tido os ingleses, em centúrias anteriores, ao fazerem do Funchal o principal porto de apoio para a sua estratégia de domínio colonial.

NAUFRÁGIOS. Não obstante a insistência na ideia da perigosidade do porto do Funchal, o certo é que o número de naufrágios que a História registou não é grande. Na verdade, a História regista inúmeros naufrágios nas proximidades da Madeira, por força dos baixios existentes³⁴, mas na baía do Funchal te-

mos notícia apenas de situações isoladas. A primeira ocorrência documentada teve lugar em 1581, com o naufrágio da nau Santiago, proveniente da América Central. Por força de uma tempestade, perdeu o rumo para Cádiz e acabou por naufragar na baía do Funchal, depois de o capitão ter retirado a mercadoria valiosa de ouro e prata. De acordo com a descrição do comandante André Filipe, “*como era Inverno e o dito porto ser costa brava, a força do vendaval rompeu as amarras que prendiam a dita nau e deu com ela sobre duas penhas, onde se fez em muitos pedaços...*”³⁵. Uma das ocorrências mais relevantes teve lugar em janeiro de 1774,³⁶ com o naufrágio de sete embarcações que aguardavam descarregar no porto do Funchal. Para o período de 1727 a 1802, assinalam-se 52 naufrágios para um total de 219 embarcações que o Funchal movimentou³⁷. No decurso do século XIX, são assinalados diversos naufrágios,

pelo mar dentro numa obra hidráulica colossal, possa vir a garantir espaço bastante para abrigar os grandes navios ou mesmo oferecer-lhes fundeadouro temporário com a necessária segurança, quando soprem rijamente os referidos ventos.

Não obstante, torna-se digno de ser notado modernamente, um certo movimento de interesse pelas obras do porto, indicando já um franco progresso, porque felizmente a Junta Autónoma que as dirige, possuindo importantes receitas próprias acumuladas durante anos sucessivos, está em condições de poder levar por diante o seu plano para a construção de um quebramar ou muralha; construção essa que está em curso, com a execução de trabalhos de prolongamento do já existente muro-cais da Pontinha. Contudo, este porto do Funchal, apesar dos melhoramentos materiais que se lhe possam introduzir, nunca poderá oferecer as condições necessárias para realizar os objectivos da defesa militar-naval, por lhe vir a faltar amplitude para poder abrigar uma esquadra de muitos dos ventos dominantes; por consequência, continuará a ser como até ao presente, um porto aberto à concorrência da navegação comercial e turística, porventura em melhores circunstâncias para os navios de mais reduzida tonelagem. (Souza e Faro, *Portugal no Atlântico*, Lisboa, 1938, 150-151)

34 Cf. Fernando Augusto da Silva, *Naufrágios, Elucidário Madeirense*, II (1984), 426, 430.

35 João Adriano Ribeiro, *Ilha da Madeira. Roteiro Histórico-Marítimo*, Funchal, sd., 14-15. Situação já referida por Joel Serrão, *Temas Históricos Madeirenses*, Funchal, 1992, 131;

36 Assinala-se o naufrágio de bergantim de Thomas Amute, escuna de Norberto Fernandez França, corveta de Guilherme Quesse, Galera da Companhia Nova, chalupa de João Searçe, sumaca de José Pereira Passos, chalupa do Cap. João Francisco de Freitas; cf. Cabral do Nascimento, *Sete Navios deram à Costa e o mais que Sucedeu*, in *Arquivo Histórico da Madeira*, VI (1939), p.172.

37 João José Abreu de Sousa, *O Movimento do Porto do Funchal e a Conjuntura da Madeira de 1727 a 1810*, Funchal, 1989, p.16

sendo de assinalar o ano de 1876 com a perda de 10 navios³⁸. Em 5 de julho de 1858, criou-se a *Sociedade Humanitária do Funchal*, com o objetivo de acorrer aos naufragos na praia do Funchal.

De todas as ocorrências da praia do Funchal, a que ficou mais famosa foi, sem dúvida, a que teve lugar em 1842 com o Brigue Dart e o barco *Novo Beijinho*. Deste evento trágico, temos o registo numa aguarela de Emile Geniève Smith³⁹ e alguns autores de língua inglesa fazem eco do evento, para assinalar o perigo que era a atracagem no porto do Funchal⁴⁰.

A imagem do Funchal como um porto de naufrágios deverá ter contado na decisão de Eduardo Berenguer e Jaime Cristino de Sequeira Brito para, em 1905, solicitarem ao Estado, autorização para procederem a buscas no fundo do mar, entre a Ponta do Garajau e a Ponta da Cruz, para ver se encontravam algum salvado com utilidade. Não sabemos se disso resultou algo de útil e valioso, mas certamente a operação não se tornaria fácil dentro da baía do Funchal, tendo em conta o assoreamento provocado pelas ribeiras. Por outro lado, sabemos da existência, em 1894, de uma comissão departamental do *Instituto de Socorros a Náufragos* para apoiar o serviço de socorro aos naufrágios. O *Instituto*, que existia ao nível nacional desde 1892, foi reformado por decreto de 7 de maio de 1903. O projeto surgiu como iniciativa da Rainha D. Maria Amélia, como resultado da situação ocorrida no Funchal em 1892 que ceifara a vida a inúmeros pescadores. Durante o período de funcionamento no Funchal, isto é entre 1894 e 1958, ocorreu a 2000 pessoas e 275 embarcações⁴¹.

A ideia de que o Funchal não era um ancoradouro seguro para os barcos não surge apenas nos séculos XVIII e XIX, pois podemos assinalar situações pontuais que apontam para diversas ocorrências, ou para o temor que isso acontecesse, em épocas anteriores. O Funchal nunca se livrou deste estigma, que

atuou de forma desfavorável na concorrência com outros portos atlânticos, como os de Canárias, que entretanto se apetrecharam com docas artificiais, no decurso do século XIX. Esta situação adversa do porto funchalense esteve sempre presente nas insistentes reclamações para a construção de um molhe. De acordo com informação do Governador e Capitão General D. Diogo Pereira Forjas Coutinho, em 1789⁴², esta situação era muito desfavorável para a Madeira, fazendo afugentar os navios e criando dificuldades ao abastecimento da cidade na época invernal.

Para obviar a esta dificuldade do porto, estabeleceram-se pontões junto ao Ilhéu da Pontinha para amarrar os barcos em momentos de tempestade. O referido ilhéu ficou conhecido entre os ingleses como *Low Rock ou Loo Rock*⁴³, por ser o único sítio protegido da baía face aos ventos do Sul e aos fortes temporais. Em 1651⁴⁴, quando se ordenou a construção de uma fortaleza no referido ilhéu, com um donativo dos madeirenses, refere-se que o mesmo era fundamental para a segurança das embarcações que estavam no porto. Mesmo assim, a segurança não era grande pois, em 1774, duas embarcações que aí estavam amarradas, com a força dos ventos, soltaram as amarras e vieram a encalhar debaixo da rocha, abaixo do atual Parque de Santa Catarina⁴⁵.

Por fim, temos de assinalar os acontecimentos ocorridos no decurso da I Guerra Mundial, com o bombardeamento dos alemães ao Funchal como resposta ao aprisionamento de barcos mercantes alemães. Como resposta, os alemães atacaram o porto a 3 de dezembro de 1916, afundando dois barcos franceses e um inglês. Seguiu-se novo bombardeamento a 16 de dezembro, mas as embarcações estavam precavidas, não havendo nenhum afundamento. Apenas o pânico entre a população citadina.

38 São reportados 5 naufrágios no porto: em 1804 de 2 galeras inglesas, em 1828 do bergantim americano, Calixto, 1834 da galera inglesa Greenville, 1842 do Brigue Dart e do barco Novo Beijinho, em 1846 do patacho toscano Duque de Sussex, em 1858 do bergantim inglês Reliance. Cf. Fernando Augusto da Silva, *Naufrágios, Elucidário Madeirense*, II (1984), 426-430.

39 Cf. Cabral do Nascimento, *Estampas Antigas da Madeira*, Funchal, 1935. A gravura foi publicada por Charles Thomas Stanford, *Leaves from a Madeira Garden*, Londres, 1910, pp.134-135.

40 Lady Emmeline Stuart Wortley, *A Visit to Portugal and Madeira*, Londres, 1954

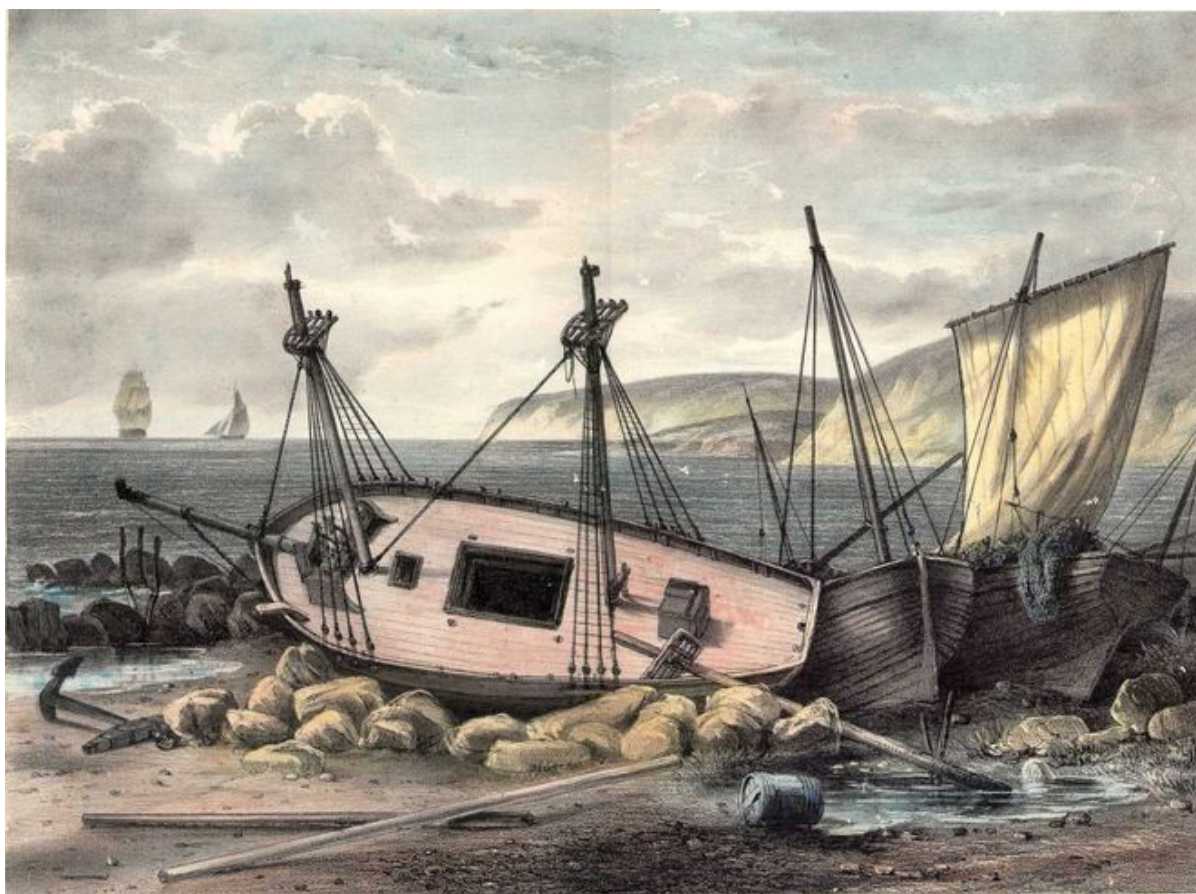
41 João Adriano Ribeiro, *ibidem*, p.22

42 Eduardo Castro e Almeida, *Archivo da Marinha e Ultramar. Madeira e Porto Santo*, I (1907), doc. N.º.857, p.83

43 Low é o mesmo que Lew, que significa lugar protegido. Cf. George Stauton, *An Authentic Account of na Embassy from the King of Great Britain to the Emperor of China*, Londres, 1797, 62-63. Aí se refere: *The landing near the Loo rock, being defended from the surge, is very safe and easy; and there are cottages near to it, the boat's people may easily be kept from them.(...) During the stormy season, those vessels moor within the Loo rock, and are secured by additional cables to the shore; and thus, when tempests threaten, they are entirely left to take their chance, being quitted by the crew, who seek refuge upon land.*

44 Cf. A Madeira nos Arquivos Nacionais. Torre do Tombo, in *Arquivo Histórico da Madeira*, V(1938), p.77.

45 Cf. Cabral do Nascimento, *Sete Navios deram à Costa e o mais que Sucedeu*, in *Arquivo Histórico da Madeira*, VI (1939), p.128.

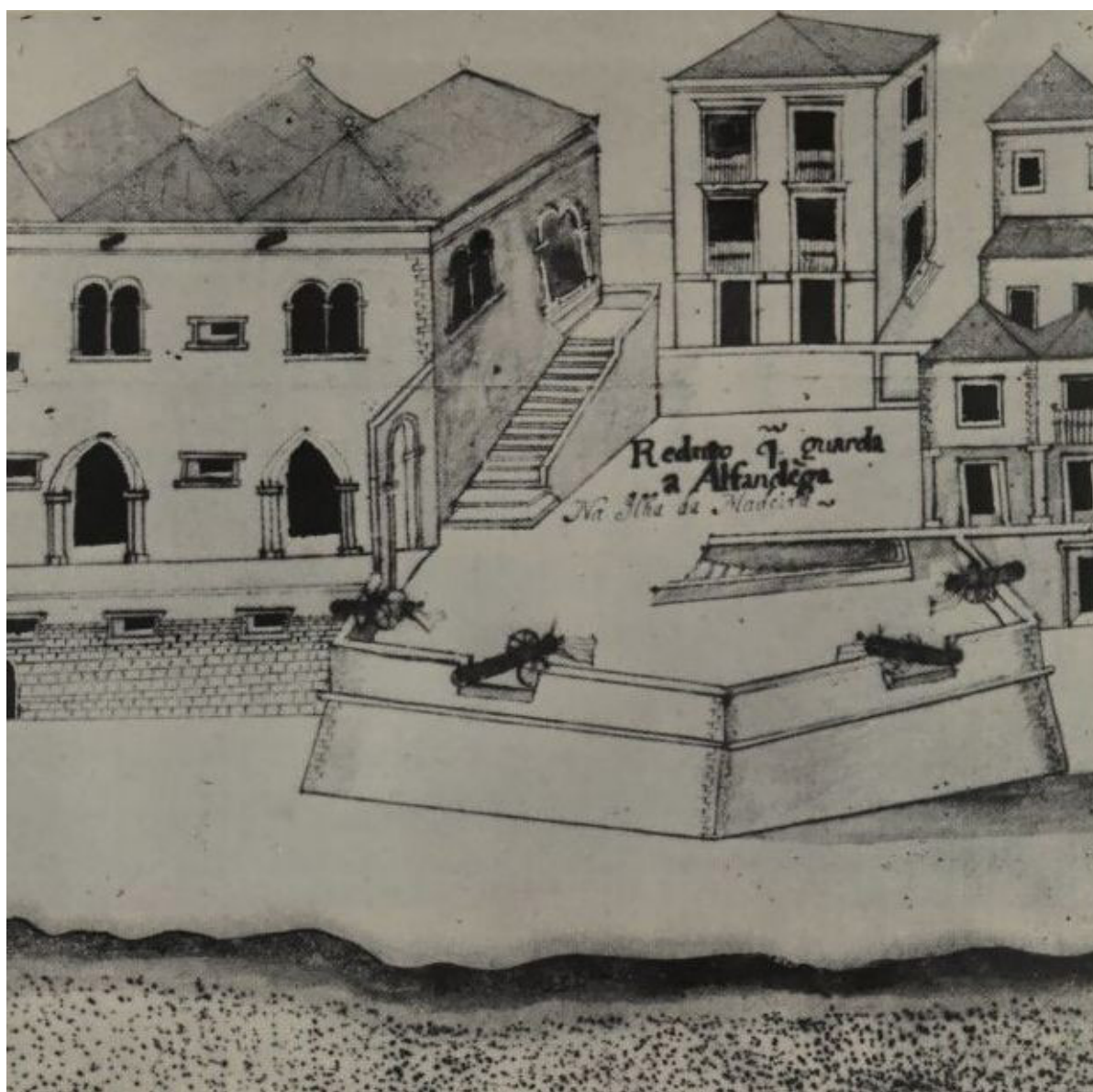


OS ESTUDOS HIDROGRÁFICOS. As condições que oferecia o porto do Funchal obrigavam a cuidadosos estudos hidrográficos que facilitassem o serviço à navegação, no processo de abordagem à baía. A disponibilidade de pilotos experimentados ao serviço da alfândega acabaria por dispensar, muitas vezes, estes conhecimentos a tais visitantes. Ao porto do Funchal deparava-se um importante problema de assoreamento, fruto das quatro ribeiras que desembocam na baía. O desbravamento das encostas provocou, ao longo do tempo, diversas derrocadas e aluviões, tornando-se evidente o assoreamento da baía, nomeadamente no século XIX, altura em que importantes aluviões fustigaram a cidade do Funchal, nos anos de 1803, 1815, 1842, 1848, 1856, 1895. Esta situação foi um dos fatores ponderados aquando se colocou a possibilidade de ligação dos dois ilhéus. Todavia, avançou-se com o porto e só na segunda metade do século XX tivemos diversas dragagens da baía.

Os primeiros registos dados à navegação quase só se limitam a referir ao estado desabrigado da baía e à dificuldade de movimento, no período inver-

nal, quando sopram os ventos de sul. A cartografia é também parca em informações deste tipo. A primeira informação hidrográfica de que temos notícia surge a partir do século XVIII, como resultado das missões científicas de franceses e ingleses. Em 1775, temos o primeiro mapa geo-hidrográfico da Madeira e Desertas da autoria do Capitão Skinner. Passados treze anos, temos novo mapa elaborado por William Johnston. Depois, só em 1835, voltámos a ter nova carta. Os trabalhos de António Pedro de Azevedo, realizados na ilha da Madeira entre 1842 e 1843, permitiram a elaboração de uma nova carta geo-hidrográfica, reformada em 1879, que ficou a servir de matriz, tendo tido várias edições⁴⁶. Em 1880, M.C.

46 Fernando Augusto da Silva, *Elucidário Madeirense* (1978) Cartas geográficas, I, 242; Plantas do Funchal, III, 82. G. Henriques da Silva, O Arquipélago da Madeira, in *Memórias e Notícias*, Coimbra, Museu Mineralógico da Universidade de Coimbra, n.º 15, 1945; Pires de Matos, *Geodesia-Localização das Cartas Hidrográficas do Arquipélago da Madeira*, Lisboa, 1940; Ernesto de Vasconcellos, *Exposição de Cartografia (1903-1904) - Catálogo*, Lisboa, 1904; Maria Stella Afonso Gonçalves Pereira e Mário Alberto Nunes Costa, *Catálogo da Coleção de Desenhos Avulsos do Arquivo Histórico do Ministério da Habitação e Obras Públicas*, Lisboa, 1980; Wilhelm Hartnack, *Madeira Landeskunde Einer Insel*, Hamburgo, 1930.



Philippe de Kerhallet⁴⁷ apresenta instruções náuticas para a navegação nas ilhas de Madeira e Canárias. Apenas no século XX, se procedeu a trabalhos na baía do Funchal pelo *Instituto Hidrográfico*. Das duas missões, em 1937 e 1962, resultou a respetiva carta hidrográfica que ficou a servir de apoio à navegação. Da primeira missão, surgiu também o registo das marés, através de um mareógrafo instalado em 1937, no molhe da Pontinha. O mais recente levantamento hidrográfico dos portos do Funchal e Caniçal teve lugar entre 22 de novembro e 12 de dezembro de 1999, pelo navio D. Carlos I.

O PORTO E A ALFÂNDEGA. Desde o início da ocupação do arquipélago da Madeira que se manteve comércio com o exterior e se cobraram as respetivas taxas de entrada e saída de mercadorias. Em meados do século XV, Cadamosto aponta o Funchal já como uma *pequena Lisboa*, em termos de comércio e movimento portuário. Todavia, só a partir de 1477, temos o estabelecimento de uma estrutura de controlo com a criação das alfândegas, uma para cada capitania. Em 1483, tivemos dois postos alfandegários na costa além de Câmara de Lobos. A alfândega foi a mais importante instituição para regular e controlar as atividades de troca com o exterior. Em finais do século XV e princípios do seguinte, o desenvolvimento do comércio do açúcar implicou a criação

⁴⁷ *Madère les iles Salvages et les Iles Canaries. Instructions Nautiques*, Paris, 1880.



de novas alfândegas na Ribeira Brava, Ponta de Sol e Calheta. Com a alfândega nova no Funchal, a partir de 1508, todo o serviço de exportação do açúcar passa a fazer-se por aí. O monarca, ao estipular esta medida, em 1512, aduzia, em seu favor, a perda que a coroa tinha com a arrecadação dos direitos em diversas localidades.

O imóvel, ao longo dos séculos sofreu várias adaptações. Assim, em 1644, defendeu-se a frente mar com um reduto, servido de portão. Com o decorrer do tempo foi manifesta a sua degradação, atingindo o ponto crítico com o terramoto de 1748, que levou quase à construção de um novo edifício, nos destroços do primitivo.

Em princípios do século XX, a alfândega não estavam em condições de prestar um bom serviço ao trânsito de mercadorias. A falta de instalações conduzia a que a mercadoria que aguardasse despacho ou a reclamação pelo seu destinatário permanecesse ao ar livre, exposta ao sol e à chuva. Em 1904, houve uma primeira reclamação da Associação Comercial do Funchal sobre esta situação, que se repete em 1911, mas o diretor da Alfândega dizia ter já um projeto para armazéns que aguardava aprovação superior. Já em 1834, aquando da reforma da estru-

tura aduaneira, foi atribuído à alfândega do Funchal o convento e cerca de S. Francisco para armazéns, o que, por certo, não era suficiente para o volume de trânsito de mercadorias.

OS REGULAMENTOS E OS SERVIÇOS DE DESEMBARQUE. O mercado insular, pela sua importância no contexto da economia europeia e Atlântica, mereceu igualmente a intervenção da coroa. Por meio das diversas repartições régias, exerceu-se um rigoroso controlo sobre o movimento do porto. Tal intervenção deriva não só da necessidade de assegurar a arrecadação dos direitos reais, mas também, do exercício do domínio exclusivo do comércio. A fiscalidade e a tendência monopolista e intervencionista ditaram o aparecimento de instituições próprias: o almoxarifado e a alfândega, o primeiro, com a superintendência de arrecadação dos direitos reais e, a segunda, com a finalidade de regular as entradas e saídas e de proceder à arrecadação dos respetivos direitos.

Se os alvarás e os forais concediam aos naturais o privilégio de isenção da dízima das mercadorias de e para o reino, o mesmo já não sucedia com os estrangeiros que, para além de estarem sujeitos ao pa-

gamento desse direito, viam limitada a sua ação com as medidas proibitivas da coroa. Assim, para além da interdição da vizinhança, estes viram restringidas as suas possibilidades de comércio pelos contingentes de exportação para os anos desde 1483 e 1485. De facto, os referidos mestres ou mercadores eram obrigados a descarregar a mercadoria num prazo de três e, depois, para cinco dias, pagando a respetiva dízima. Caso contrário, sujeitavam-se a perder a mercadoria. Por outro lado, até 1508, estava vedado aos forasteiros fazer carga na ilha para qualquer destino, apenas era permitido com autorização régia.

Entre 1433 e 1497, o senhorio e a coroa empenharam-se no estabelecimento da estrutura fiscal. O primeiro interveio por meio do almoxarife, que tinha por missão fazer cumprir o estatuído no foral henriquino e nos regimentos senhoriais. O capitão foi um dos usufrutuários, recebendo a décima parte das rendas senhoriais. Com o governo do infante D. Fernando, a estrutura fiscal mostrou-se inadequada ao progresso atingido pela economia e sociedade madeirenses, tornando-se necessário criar uma nova, capaz de superintender a Fazenda Real na ilha. Foi assim que surgiu a *Contadoria*. Até princípio do último quartel do século XV, o movimento de carga e descarga, no calhau do Funchal, fazia-se na presença dos oficiais do duque ou dos seus rendeiros; desde então, o juiz da alfândega, com os almoxarifes e os escrivães, passou a controlar toda a atividade, lançando os direitos de acordo com o regimento; a partir de 1497, o despacho dos navios era supervisionado por um juiz e vereador da câmara do Funchal.

A coroa, a partir de 1499, lançou um adequado sistema fiscal, assente em duas instituições: os almoxarifados da alfândega e dos quartos. A primeira intervinha no movimento de entradas e saídas e na cobrança dos respetivos direitos, enquanto a segunda estava vocacionada para a arrecadação dos direitos que oneravam a colheita de açúcar. Finalmente, em 1508, deu-se nova forma ao sistema fiscal na Madeira, com o estabelecimento da *Provedoria da Fazenda*. O Provedor não estava sujeito à alçada das demais autoridades da ilha, dependendo diretamente da Fazenda Real. Após 1640, os Governadores e Capitães Gerais achavam-se no direito de intervir, sendo admoestados pela coroa para não se intrometerem no governo da alfândega⁴⁸.

terem no governo da alfândega⁴⁸.

O Juiz mais velho da alfândega controlava toda a ação e superintendia à Mesa Grande da alfândega, onde se concediam as fianças para o embarque de entrada ou saída das mercadorias⁴⁹. Os guardas do número da alfândega⁵⁰ zelavam pela regularidade do serviço, impedindo os roubos, o contrabando⁵¹ e os atos fraudulentos⁵². O feitor da descarga assinalava as entradas⁵³ das mercadorias, apondo em cada uma a respetiva marca⁵⁴, o selador autenticava os documentos⁵⁵ e o fiel dos armazéns manifestava a carga em armazém⁵⁶. O feitor do embarque ordenava a saída das mercadorias, após a escrituração e lançamento do respetivo direito⁵⁷. Todas as atividades⁵⁸ e a arrecadação dos direitos de entrada e de saída estavam regulamentadas por regimentos, alvarás e as pautas gerais da Alfândega⁵⁹. Esta situação foi sendo modificada. Com o correr dos tempos, o aumento do movimento do porto, por força da exportação do vinho, conduziu a que, no século XVIII, se procurasse agilizar o serviço, sendo criado o cargo de escrivão da *ribeira*, que tinha por função o despacho de saída, ficando os escrivães da *Mesa Grande* apenas com as entradas.

A *Associação Comercial do Funchal*, entidade defensora dos interesses dos comerciantes associados da praça do Funchal, criada em 1836, estava quase sempre em permanente conflito com as auto-

48 Arquivos Nacionais(AN)/TT(Torre do Tombo), *Provedoria e Junta da Real Fazenda do Funchal (PJRFF)*, nº.965A, fls. 315vº-316, nº.19, 35vº-36; nº.968, fls.26, 26vº (1646)

49 AN/TT, *PJRFF*, nº 100-114.

50 *Ibidem*, nº 12-17 (distribuição dos guardas de número).

51 *Ibidem*, nº 237, fls. 201-202vº.

52 *Ibidem*, nº 237, fls. 187-191vº (1782.Out.5 - regimento dos guardas de número).

53 *Ibidem*, nº 39-72.

54 *Ibidem*, nº 117-145.

55 *Ibidem*, nº 85-90.

56 *Ibidem*, nº 80-84,

57 *Ibidem*, nº 245-255.

58 *Ibidem*, nº 240, fls. 129vº-130.

59 Destas últimas temos conhecimento das de 1782 [*Ibidem*, nº 242B.], de 12 de Outubro de 1831 [Vide *Correio da Madeira*, nº 115, pp. 1/5.], de 1836 [AN/TT, *Alfândega do Funchal(AF)*, nº 242B], de 10 de Janeiro de 1837 [Vide *Gazeta da Madeira*, nº 60, p. 1.], de 11 de Março de 1840 [Idem.], de 23 de Maio de 1843 [*Correio da Madeira*, nº 115, p. 1-5.], de 5 de Agosto de 1850. [Idem, nº 103-107, 109-110] e a carta de lei de 12 de Dezembro de 1844 e 20 de Abril de 1845 [Vide *Gazeta da Madeira*, nº 60, p. 19]; J. Silvestre Ribeiro, Apontamentos sobre a cultura do vinho na Madeira, in *Correio da Madeira*, nº 113, pp. 2-4.

ridades alfandegárias funchalenses, manifestando o seu agravo pela prepotência do Administrador Geral. O decreto de 23 de junho de 1832, que estabelecia a nova estrutura da alfândega, determinava que as reclamações dos comerciantes não surtiam efeito suspensivo e que as mesmas eram remetidas pelo administrador para o Tribunal do Tesouro, sofrendo, ainda, muita demora que prejudicava a classe mercantil. Deste modo, solicita-se a restauração da Junta da Fazenda com poder arbitral sobre estas causas. Em 1841, em face de acesa polémica sobre o problema das entradas por mais de uma vez das mercadorias que estavam a bordo das embarcações, a Associação reclama pelos auspícios de uma entidade arbitrária com sede na ilha, o que foi satisfeito com o decreto de 8 de abril de 1842, com a criação da Junta de Recurso, constituída pelo Governador Civil, juizes de direito das duas comarcas do Funchal, o Delegado do Procurador Régio e o contador da Fazenda do distrito⁶⁰.

A Alfândega do Funchal, dependência da Junta da Fazenda da ilha até 1832, controlava o movimento do porto do Funchal e a arrecadação dos direitos de entrada e saída. Por decreto de 16 de maio de 1832, foi extinta a Junta da Real Fazenda da Madeira, criando-se em seu lugar, por decreto de 23 de junho de 1834, uma comissão provisória dependente do *Tribunal do Tesouro Público* em Lisboa. Em 1835, foi nomeada uma comissão para proceder à reforma dos serviços e do número de funcionários da alfândega, de que resultou o decreto de 14 de junho de 1836 que estabelece o quadro de pessoal: Administrador geral, 1.º e 2.º escrivães da Mesa Grande, Tesoureiro, Guarda-mor, três verificadores, escrivão da descarga, selador, dois porteiros, dois escrivães da mesa do Despacho, guarda de armazém, dois aspirantes, guarda-livros, contínuo, porteiro das Arrematações, vinte guardas para o serviço fiscal, capataz, 12 homens para trabalhos e quatro remadores do escaler. Entretanto, a 15 de julho, foi nomeada outra comissão para avaliar as capacidades e idoneidade dos funcionários, face às incessantes queixas que corriam. Daqui resultou, no ano seguinte, a substituição de alguns, mantendo Diogo Telles de Menezes no lugar de Administrador Geral, pessoa contra qual existiam

várias queixas. Se, com as reformas de 1834, o quadro de funcionários apresentado eram considerado um exagero, o que implicou a reforma de 1836, já em princípios do século XX, as queixas incidem sobre a falta destes, o que prejudicava o normal serviço aduaneiro e os comerciantes. Em 1922, insiste-se na falta de funcionários, mas a principal reclamação tem a ver com o quase permanente aumento das pautas, numa altura de grave crise económica pautada por descidas quase contínuas da moeda portuguesa.

No século XIX, a cobrança dos direitos de exportação estava regulamentada por duas pautas: a geral e a inglesa. A última, feita de acordo com o tratado de comércio com a Inglaterra (1810), determinava privilégios especiais aos ingleses. Em 1837, a nova pauta mereceu a contestação dos madeirenses, por permitir a entrada livre de vinhos e aguardentes do continente, conseguindo-se uma nova, em 1841, que não alterava a legislação especial para a Madeira quanto ao vinho e aguardentes. Seguiram-se outras pautas em 1856, 1860, 1885 e 1887⁶¹, que mereceram igual contestação.

Na Alfândega do Funchal, estava montado um complicado sistema administrativo da arrecadação dos direitos. A Junta da Real Fazenda exercia vigilância e controlo direto dos livros de escrituração adotados⁶², através da solicitação permanente dos mapas de saída do vinho⁶³. Em ordem ao administrador da Alfândega de 1790,⁶⁴ referia-se que *no fim de cada mês uma exacta do vinho que tiver embarcado no mês, declarando os nomes de cada navio, de seu capitão, seu destino, e o número de pipas que leva*. Em 1824,⁶⁵ algo corria mal na escrituração, pois que, face a uma demanda entre o Juiz da Alfândega e o comandante da galera inglesa Larkins, acerca da existência a bordo de mais de 5 pipas de vinho baldeadas da galera Isabel Sompson, se descobriu uma fraude na escrituração do vinho embarcado. O Juiz clamou por uma reformulação dos métodos de escrituração dos livros de registo de exportação, de modo a evitar danos à Fazenda Real.

60 Luís de Sousa Mello e Rui Carita, *Associação Commercial e Industrial do Funchal. Esboço Histórico 1836-1933*, Funchal, 2002, 45-47.

61 Cf. o debate havido na Associação Commercial do Funchal em Rui Carita, *Associação Commercial e Industrial do Funchal...*, pp.48-57.

62 AN/TT, AF, n.º, fl. 29-60.

63 AN/TT, *PJRFF*, n.º 406, fls. 31vº-32; idem, *AF*, n.º 241, fls. 166, 217-218; n.º 238, fl. 35vº.

64 AN/TT, *PJRFF*, n.º 403, p. 65.

65 AN/TT, *AF*, n.º 240, fls. 129vº-130.



O serviço de apoio necessário a assegurar o movimento do porto constava ainda de diversas infraestruturas, como armazéns para guarda de mercadorias, serviço de embarcações para transbordo, serviço de pilotagem, posto de desinfecção marítima, e o Hospital dos Marinheiros (1850). A questão sanitária foi um dos principais óbices relacionados com a livre circulação de mercadorias e homens no porto. Sempre que havia notícia de qualquer epidemia, geralmente designada de peste, tinha-se em atenção se as embarcações que chegavam ao Funchal tinham tocado portos dados como doentes, com epidemias, e procedia-se a desmesuradas cautelas, colocando-os em quarentena e impedindo-os de contactar com a vila. Em 1488, os navios oriundos de Lisboa ficavam em quarentena, sendo esta fiscalizada por guardas nomeados pela vereação funchalense. Eram conhecidos três sítios de degredo desde o século XV: na ribeira de Gonçalo Aires, em Santa Catarina e nos Ilhéus. Já no mar, a quarentena das embarcações acontecia no Cabo do Calhau, na área entre Santa Catarina e a Praia Formosa. Mesmo assim, isto não protegeu a cidade da infeção de diversas epidemias, como sucedeu entre 1521 e 1538⁶⁶. Os serviços distribuíam-se pela ampla baía entre a Pontinha e a Fortaleza de Santiago, mas com a construção do cais e do molhe,

passou a estar preferentemente localizado entre a Alfândega e a Pontinha, sendo a ligação servida por via terrestre através de uma estrada. Já em 1775, o mapa do Capt. Skinner refere a área abrigada das proximidades do ilhéu da Pontinha como “*landing place*”.

AS OBRAS DO PORTO. A necessidade de realizar obras na baía do Funchal, no sentido de dotar o porto de um molhe de proteção e de um cais de acostagem, foram sentidas desde o início do assentamento dos primeiros povoadores na encosta do Funchal. Mas, durante muito tempo, esta aspiração de um embarque e desembarque em total segurança e comodidade não passou de um sonho que os meios técnicos disponíveis não permitiam que se concretizasse. Durante o período áureo do comércio do açúcar, nos séculos XV e XVI, esta necessidade deveria ser grande, tendo em conta os especiais cuidados que deviam ser dados ao produto para não se molhar no processo de transbordo ou embarque. Já com o vinho, as coisas mudaram e bastava rolar as pipas no calhau e depois conduzi-las por nadadores destros até às embarcações. A necessidade de um porto não se fazia tanto presente. Mas, entretanto, adveio o turismo, e o incómodo de içar as personalidades em cadeirinhas, dos veleiros para os barcos de transbordo, levou a que se voltasse a insistir na necessidade de um cais que, junto com o molhe de abrigo,

66 José Pereira da Costa, *Assistência Médico-Social na Madeira (breve resenha histórica)*, Funchal, 1993

para os momentos de tempestade, materializava as aspirações madeirenses. Daí o molhe e a escada da Pontinha, na segunda metade do século XVIII, ficando para épocas posteriores maiores comodidades e a adequação do porto às necessidades da navegação atlântica, com o incremento da máquina a vapor, na segunda metade de oitocentos.

Os barcos a vapor e depois a combustível obrigaram os portos atlânticos a adaptar-se às novas exigências, caso quisessem continuar a manter ativo o movimento de embarcações. Até então, o Funchal levava vantagem sobre os demais portos, pela disponibilidade e excelência dos seus produtos, primeiro o açúcar e depois o vinho. Esta posição do porto funchalense foi sendo perdida, no decurso da segunda metade do século XX, por falta de condições e pela pressão onerosa dos tributos e serviços que a ilha poderia prestar. A resposta competitiva está na construção de um porto artificial e na desoneração dos tributos com a criação do porto franco. Portugal tardou em entender esta necessidade de reformulação da sua política portuária, acabando por ceder algumas vantagens a portos concorrentes como os de Canárias. Aí rapidamente se avançou com a construção de infraestruturas portuárias e a criação de melhores condições fiscais para o movimento de embarcações e mercadorias. Em 1852, surgiu o porto franco e, em 1884, o primitivo varadouro de Santelmo, de 1811 foi substituído pela primeira fase do molhe de La Luz, sendo servido de diversos depósitos de carvão e, desde 1920, de combustível com a instalação da Shell⁶⁷. 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 capacidade de depósito de 36.800 m³ de combustível⁶⁸. Desta forma, a Madeira perdia irremediavelmente a oportunidade de competir com os portos do arquipélago vizinho das Canárias, o seu arque-rival a quem tinha levado a melhor em épocas passadas.

São várias as razões que justificam a necessidade de medidas quanto ao porto do Funchal. Nos debates parlamentares, é posta a tónica na importância deste porto no quadro nacional e na concorrência das Canárias. Após a *Segunda Guerra Mundial*, o porto do Funchal ocupava um lugar de destaque, referindo a propósito, o deputado José Nosolini: *A Alfândega do Funchal é, em grandeza, a terceira alfândega do País, se não erro. O porto do Funchal coloca-se em terceiro ou quarto lugar em relação aos navios que recebe e em segundo lugar, isto é, logo a seguir ao de Lisboa, em volume de tonelagem.*

*É indispensável apetrechar este porto, para que corresponda às suas necessidades e assim se evitar o risco de uma concorrência externa.*⁶⁹

A concorrência das Canárias atua como meio de pressão junto das autoridades para fazer vingar a necessidade de atender às obras do porto do Funchal: *Antes da guerra o porto do Funchal era o segundo porto português, chegando mesmo, em tonelagem, a avizinhar-se bastante do de Lisboa.*

A tonelagem bruta dos navios que aportaram ao Funchal em 1937-1938 foi de cerca de 10 milhões, e em Lisboa, no mesmo ano, andou à volta dos 13.

Depois da guerra, com a substituição do carvão pelos combustíveis líquidos, grande parte da navegação afastou-se do Funchal por não termos meios de fornecer-lhe estes combustíveis.

Dos barcos que iam ao Funchal muitos passaram a demandar os portos das Canárias - os magníficos e bem apetrechados portos das Canárias -, que, como a Madeira, ficam nas rotas de navegação da África e da América do Sul.

*Para que o porto do Funchal readquira a posição que tinha, e mesmo a supere, como é de interesse nacional, é indispensável torná-lo um porto moderno, amplo, em termos de garantir à navegação tudo o que ela necessita: combustíveis, rápido expediente e permanente segurança - enfim, a certeza de ser servida prontamente e bem.*⁷⁰

67 Cf para Canárias: Juan Medina Sanabria, *Isleta-Puerto de La Luz-Raíces*, Las Palmas de Gran Canaria, 1996; Miguel Suares Bosa, *Llave de la Fortuna. Instituciones y Organización del Trabajo com el Puerto de Las Palmas 1883-1990*, Las Palmas de Gran Canaria, 2003.

68 Conde do Funchal, *Cruzeiro Atlântico*, Lisboa, 1962, pp.200-204

69 *Diário das Sessões N.º 27, Ano de 1950, 9 de Março, V Legislatura, Sessão N.º 27 da Assembleia Nacional em 8 de Março, P.407.*

70 *Diário das Sessões N.º 170, Ano de 1952 29 de Novembro, Assembleia Nacional, V Legislatura, Sessão N.º 170, em 28 de Novembro, P.16*



Na zona ribeirinha defronte da alfândega, primeiro ao Largo do Pelourinho e depois entre a Ribeira de Santa Luzia e o Palácio de S. Lourenço, foram-se instalando as principais estruturas de apoio à navegação e trânsito de mercadorias. O *Patrão Mor do Calhau* era quem coordenava todo este movimento e tinha a obrigatoriedade de manter em funcionamento os varadouros das embarcações para ligação entre a terra e os navios, e homens para a carga e descarga das mercadorias.

Aos poucos, foi-se revelando que o Funchal apresentava uma baía ampla e aberta, entre a Ponta da Cruz e o Cabo da Garajau, permitindo uma fácil abordagem que se complicava apenas em algumas alturas do ano, como a estação invernososa, por certo a época de maior frequência de embarcações, em que estava exposto aos ventos de Sul, provocando dificuldades no contacto com a praia e fazendo perigar a segurança das embarcações⁷¹. Mesmo assim, o porto continuou a cumprir a missão de contacto com o exterior e no trânsito de mercadorias de importação e

exportação. Para todo o período da época açucareira, que vai de meados do século XV até meio da centúria seguinte, não se assinala qualquer preocupação, no sentido de dotar o porto de algumas infraestruturas que pudessem facilitar o movimento e garantir a segurança das embarcações. A função do piloto, amarrador e ancorador era quase sempre dispensada. A maior dificuldade e preocupação tinha a ver com a segurança da baía e da cidade, perante as investidas de piratas e corsários, uma realidade desde a década de setenta do século XV, mas tardaram as respostas. Apenas depois do assalto francês de 1566 se apostou em infraestruturas para toda a baía, com a construção de uma barreira de segurança assente em fortes, fortalezas e uma cortina de muralha.

A partir da segunda metade do século XVI, a cidade estava protegida por uma cortina de muralha, sendo o acesso ao mar feito por sete portões, quatro dos quais estavam nas proximidades da alfândega, que se havia construído nos inícios da centúria. A construção da alfândega, nas primeiras décadas do século XVI, veio disciplinar o movimento do porto, definindo uma área nas suas proximidades para embarque e desembarque. Desde o século XV que, por força da construção do cabrestante, se sinalizava

⁷¹ Fernando Augusto da Silva, Naufrágios, in *Elucidário Madeirense*, vol. II, Funchal, 1965, pp.407-411; João José Abreu de Sousa, *O Movimento do Porto do Funchal e a Conjuntura da Madeira de 1727 a 1810. Alguns Aspectos*, Funchal, 1989, pp.16-20.

um espaço de movimento na praia, mas tudo mudou com a nova alfândega que contará com um varadouro de barcos e novo cabrestante. No decurso do século XVIII, o porto do Funchal, com a oferta do vinho para as diversas colónias, ganhou em movimento e importância. As dimensões das embarcações que o demandavam tornavam cada vez mais urgente a criação de estruturas de apoio às atividades portuárias, mas as soluções e os meios financeiros tardavam em chegar. Mesmo assim, alguns visitantes como John Barrow, em 1792, continuam a considerar que o porto do Funchal tinha condições naturais para ser um bom ancoradouro.

O Cais para passageiros. A partir do século XVIII, a assiduidade e volume de passageiros em trânsito ou com destino à Madeira e a passagem cada vez mais frequente de personalidades obrigavam a repensar a forma tradicional de desembarque, tornando-se urgente a construção de um cais. A pontinha tornou-se num espaço privilegiado da cidade. Aqui se acorria em romaria para ver o mar, nomeadamente o bater e o efeito das ondas alterosas. Foi este espetáculo que presenciou Isabella de França,⁷² em 1853. Para além disso, era considerado local de paragem para as mulheres nas tardes do mês de julho, que se dedicavam à pesca⁷³. Muitos estrangeiros referenciam a presença de um novo jardim na Estrada da Pontinha, à Praça da Rainha, que funcionava como um verdadeiro cartão de visita da cidade⁷⁴.

O primeiro projeto foi materializado no Ilhéu de S. José, a partir de meados do século XVIII. O cônsul francês fala da construção de um cais em 1750 e, em 1755, iniciaram-se os trabalhos de ligação do litoral ao ilhéu⁷⁵. Em 1766, construiu-se uma escada de madeira para o desembarque que ainda existia em 1817 mas que era de 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, *o molhe da Pontinha seria, portanto, utilizado sempre que o cais do Funchal o não pudesse ser, mas só então, em vista do seu grande afastamento da cidade e da alfândega*⁷⁶.

Desde 1823 que se fala da necessidade um novo cais para a cidade, na área próxima da fortaleza de Santiago ou na Praça da Rainha. O brigadeiro António Raposo esteve a fazer estudos no Funchal na zona baixa da praia de Santiago, sendo a conceção do projeto de Paulo Dias de Almeida, Tenente-coronel do Real Corpo dos Engenheiros. Mas porque o mar destruiu o trabalho feito, em 22 de abril de 1843, a Câmara do Funchal decidiu avançar com a obra noutro local próximo da Fortaleza de São Lourenço. As obras do cais foram projetadas pelo Tenente-coronel Manuel José Júlio Guerra que, em 1847, com a insurreição da Maria da Fonte na Madeira, assumiu a chefia da Junta Geral, até ao fim da revolta, em que teve de regressar ao continente, tendo ficado as obras por acabar. O mar tinha-se encarregado em 1846 de destruir parte significativa do trabalho realizado, perdendo-se tudo⁷⁷. Entretanto, gastaram-se 5.220\$248 réis, sem qualquer utilidade. Deste primitivo cais, fala-nos Isabella de França, em 1853, referindo que apenas existiam alguns vestígios e que o processo de desembarque havia retornado ao sistema antigo na praia ou então fazia-se pelo cais do ilhéu da Pontinha.

O movimento de passageiros, nomeadamente de personalidades ilustres da aristocracia europeia, não se compadecia com as condições do porto do Funchal, sendo o Governador José Silvestre Ribeiro obrigado em 1848 a improvisar um cais de passageiros na pontinha para acolher a Rainha de Inglaterra e o Príncipe Alexandre dos Países Baixos, pois como 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”*⁷⁸ que, em 1850, ficou mais seguro ao ser talhado na rocha. Este

72 *Jornal de uma Visita à Madeira e a Portugal 1853-1854*, Funchal, 1960, 165

73 Adolfo César de Noronha, *Um peixe da Madeira-o peixe-espada preto*, Porto, 1925, 6-7.

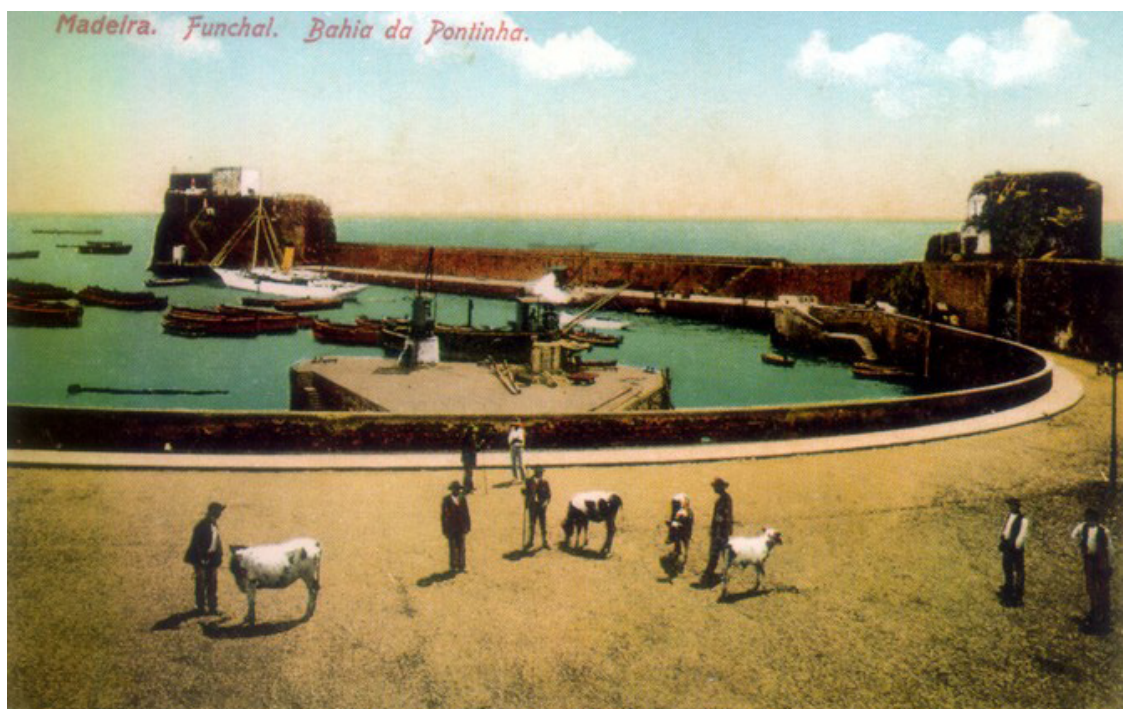
74 A. J. Biddle, *The Madeira Island*, I (1900), 322

75 Albert Silbert, *Uma Encruzilhada do Atlântico. Madeira (1640-1820)*, Funchal, 1997, 85

76 Adolfo Loureiro, *Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, vol. V, Lisboa, 1910, 51.

77 *Jornal de uma Visita à Madeira e a Portugal 1853-1854*, Funchal, 1960, pp.51-52. Cf. Alberto Artur Sarmento, *Echos da Maria da Fonte na Madeira*, Funchal, 1932.

78 Servulo Drummond de Menezes, *Colecção de Documentos referentes à construção da Ponte do Ribeiro Seco*, Funchal, 1948, 67



foi o primeiro cais de desembarque da ilha e é também considerado o primeiro de Portugal, por onde, em 1852, o Governador Civil José Silvestre Ribeiro acolheu a Imperatriz do Brasil D. Maria Amélia e a sua filha doente⁷⁹.

Sabemos que, em 1867, se projetava um novo cais na Pontinha e a ligação por estrada à alfândega, tudo avaliado em 48.623\$360 réis. O orçamento da Junta Geral do Distrito Autónomo do Funchal para o ano económico de 1875 a 1876 previa 3.080\$00 para o dito cais. Por portaria do governo, de 17 de setembro de 1879, encarregou-se o oficial de artilharia Henrique de Lima e Cunha, de preparar um novo projeto de cais e molhe para a Pontinha e a estrada de ligação à alfândega, com o custo total de 142.000\$00 réis. O projeto foi apresentado em 1881, mas só em 1886 se avançou com alterações introduzidas pelo engenheiro José Bernardo Lopes de Andrade, pelo que a recepção a Capelo e Ivens, em 1885, não poderia ser feita nas melhores condições se a Câmara não improvisasse um novo cais de madeira. A obra não foi adjudicada por falta de licitantes. Entretanto, em 1888, o engenheiro Lima e Cunha apresentou novo projeto que, depois de posto a concurso, foi adjudicado em 18 de janeiro de 1889 aos engenheiros franceses *Combe-*

male, Michelin e Maurie, pelo valor de 87.000\$000 réis. A partir de 27 de abril de 1892, o Funchal ficou finalmente servido de um cais, cifrando-se a despesa total da obra em 92.005\$515 réis. Rapidamente este se tornou na porta de entrada da cidade onde se acolhiam as grandes personalidades. Por aqui passou o rei D. Carlos, em 1901, aquando da visita às ilhas. Em 1930, era urgente o seu alargamento, sendo a obra adjudicada à casa *Nederlandsche Maatschappij Voor Havenwerken*, pelo valor de 4.763.000 escudos. Acrescentou-se ao primitivo cais mais 80 metros, tornando mais eficaz o seu serviço desde 28 de maio de 1933, altura em que foi inaugurado. Tenha-se em conta que o cais da Pontinha continuou a ser usado no desembarque, quando as condições do mar não propiciavam o uso do cais defronte da cidade. Não obstante este ser sempre considerado um cais muito mau, foi por aqui que desembarcaram ilustres personalidades, além das já referidas, como a Imperatriz Zita em 1921, Gago Coutinho e Sacadura Cabral e o Presidente da República Dr. António José de Almeida em 1922.

Com o desenvolvimento do turismo terapêutico, no decurso do século XIX, tornou-se urgente a mudança das condições de desembarque no porto, de forma a facilitar a vida aos visitantes que sempre consideravam este ato como uma verdadeira avenu-

⁷⁹ José Elias da Conceição e Sousa, *Archipelago da Madeira. Descrição Geral do Archipelago, Funchal*, 1901, 33

ra. Entretanto, o Hotel Reid's de 1895, para facilitar o acesso dos clientes, construiu um pequeno cais onde atracavam as lanchas com os hóspedes a ele destinados, depois de cumpridas as formalidades alfandegárias. Um segundo cais, conhecido como cais regional, foi construído, em 1955, para servir de apoio à navegação de passageiros e mercadorias com a ilha do Porto Santo. Em 1988, ficou integrado no terminal norte do molhe da Pontinha, com as obras de reestruturação do porto.

O MOLHE PARA PASSAGEIROS E MERCADORIAS. A construção de um porto de abrigo para as embarcações na cidade do Funchal foi uma necessidade desde o primeiro momento mas, porque foram tardando as soluções, os meios técnicos e financeiros, só se concretizou na sua plenitude, na segunda metade do século XX. Isto numa altura em que a navegação aérea começava a afirmar-se e conduziria à paulatina desvalorização do transporte marítimo. A partir do século XVII, são insistentes as preocupações com a segurança de passageiros e embarcações na baía do Funchal, mas só em meados do século seguinte a ideia de um porto artificial de abrigo começa a ganhar importância. A primeira aposta foi para a possibilidade de ligação à terra dos dois ilhéus da zona oeste da baía. Todavia, surgiram outras alternativas que apontavam para um porto de abrigo no extremo este junto à fortaleza de S. Tiago. Em 1817, Paulo Dias de Almeida apresentou um projeto para um cais e molhe nesta área, divergindo da ideia dominante da zona oposta da baía, devido ao impacto do entulho trazido pela ribeira de S. Paulo⁸⁰. Para além deste espaço, o mesmo sugeria a possibilidade de o porto se situar na Praia Formosa ou na praia da Ribeira dos Socorridos. Tenha-se em conta que os mesmos espaços acabaram por ser valorizados na ligação ao mar, com a construção dos depósitos da Shell e os silos da empresa *Cimentos Madeira* (1984). A ideia de construção do porto do Funchal no extremo oeste da baía, que se havia lançado em meados do século XVIII, manteve-se como o mais defensável pelos técnicos. Vão neste sentido os projetos apresentados pelos engenheiros Francisco António Rapo-

so (1823), Henrique Lima e Cunha (1880), Mariano Augusto Machado de Faria e Maia (1884) e Adriano Trigo (1910).

Desde 1750 que se insistiu na necessidade de realizar algumas obras na baía do Funchal, no sentido de facilitar a ancoragem de embarcações, mas só em 1755 se procederam aos primeiros estudos ficando assente a necessidade de estabelecer um molhe acostável até ao ilhéu onde estava implantado o forte de Nossa Senhora da Conceição. De acordo com a proposta do Sargento-mor, Ayres Telles de Menezes e Alencastre, a obra seria custeada pelas verbas destinadas às obras de fortificação da ilha, taxa de ancoragem das embarcações, repartições em dinheiro e dadas de trabalho braçal pelo povo. Do plano estabelecido, apenas foi possível concretizar, entre 1757 e 1762, a ligação ao ilhéu onde estava o forte de S. José, num projeto do engenheiro Francisco Tossi Columbina. Um temporal em 1757 danificou esta estrutura, tornando-se imperioso realizar novas obras, que só tiveram autorização em 1782, altura em que se juntou um caminho e uma ponte na Ribeira de S. João para estabelecer a ligação à alfândega. Esta é a informação referenciada por todos, mas, na verdade, se dermos atenção a algumas imagens de princípios do século XVIII, veremos que a ligação entre o ilhéu e a terra, que em períodos de maré baixa se podia fazer a pé enxuto, já existia⁸¹. A corroborar esta ideia, temos a afirmação de Álvaro Rodrigues de Azevedo de que o ilhéu estava “*desde muitos tempos ligado ao litoral da ilha por forte paredão*”⁸².

Paulatinamente, este espaço da Pontinha adquiriu a importância de ancoradouro principal do porto, tornando-se imprescindível assegurar as ligações desde aqui até à alfândega, pelo que a coroa ordenou, em 1782, a construção de um caminho, só concluído em 1895. A conclusão do molhe até ao segundo ilhéu tardou muito, pois só em 1910 se apresentava em condições para servir de porto co-

80 Rui Carita, *Paulo Dias de Almeida e a Descrição da Ilha da Madeira*, Funchal, 1982, 59.

81 A gravura da baía do Funchal, existente no *Arquivo Histórico Ultramarino*, é apresentada como sendo de finais do século XVII. É de notar que surge representada a Fortaleza do Ilhéu, iniciada em 1654, não aparecendo o forte de S. José da Pontinha que data do primeiro quartel do século XVIII, e que existe já em 1724, altura em que era condestável Manuel de Ceia mas sim o Forte da Penha Franca que figurava em 1567 no mapa do Funchal de Mateus Fernandes. Este forte da Pontinha foi reformado em 1712. A mesma situação surgia já no mapa de P. Coronelli de 1697.

82 Álvaro Rodrigues de Azevedo, Machim, in *Dicionário de Português Ilustrado*, p.193

mercial⁸³. Este conjunto de obras fazia cada vez mais sentido, em face da evolução do sistema de transportes marítimos, resultante do incremento da máquina a vapor. Os madeirenses clamavam por isso, levantando-se ainda mais a sua voz quando são confrontados com as obras dos portos de Canárias ou a tomada de medidas, desde 1860, por parte do *Ministério das Obras Públicas*, para o arranque das obras dos portos de Ponta Delgada e Horta, enquanto na Madeira se ficava por uma comissão nomeada *ad hoc* para proceder ao estudo do problema. A proposta apresentada aliava a junção dos dois ilhéus a um prolongamento de 400 metros. Quanto à construção, apostava-se numa concessão do direito de exploração por 99 anos, aliado a 20 anos dos direitos cobrados. Todavia, os madeirenses só começaram a respirar de alívio quando em 1884, viram que o governo havia inscrito, para o ano económico de 1884-1885, uma verba de 30.000\$000 réis para as obras do porto do Funchal.

Cada vez ganhou mais força a valorização do litoral oeste do Funchal, pela maior facilidade de fechar o espaço ligando os dois ilhéus à terra. Para isso, tornava-se necessário construir a estrada de ligação à alfândega, o que ocorreu entre 1872 e 1895, no valor de 133.744\$215 réis. Entretanto, o molhe começou por ser uma ligação da terra ao ilhéu da Pontinha. O projeto de Mariano Augusto e A. Machado de Faria e Maia teve execução desde 30 de julho de 1885, com a adjudicação a *Frédéric Combermale, Jules Michelin e Arthur Maury* das obras de ligação ao Ilhéu de N.ª Sr.ª da Conceição, no valor de 447.250\$855 réis, que incluíam a pavimentação e um cais interior. As obras realizadas apresentavam-se, em 1891, em estado de ruína, na medida em que o muro fora levado pelo temporal de fevereiro de 1890, tendo acabado por ser destruídas por um temporal, a 28 de fevereiro de 1892. Foi, então, necessário novo projeto, desta feita do Engenheiro João Henrique Von Hage, que se iniciou em 1895, com o valor de 15.044\$000 réis. Desta forma, ficava concluída a segunda fase do porto de abrigo do Funchal, sendo as obras concluídas pelo engenheiro suíço René Masset, com o custo total de 539.759\$815 réis. Mas, em 1909, o molhe apresentava-se em mau estado de conservação, sen-

do urgente novas reparações.

A necessidade de uma maior atenção e coordenação do projeto de obras para o porto do Funchal levou o Governo a criar, em 1911, uma comissão de Melhoramentos, que se limitou a apresentar pareceres e planos. De entre estes, temos o projeto apresentado em 1912 por Adriano Augusto Trigo⁸⁴. Por lei de 13 de agosto de 1913, foi criada a *Junta Autónoma das Obras do Porto do Funchal*, com o intuito de proceder à coordenação das obras do porto e respetivas infraestruturas de apoio e, depois de construídas, de assegurar a exploração dos serviços e instalações portuárias. A junta era composta por dois tipos de vogais: 1. por inerência de funções, como o Presidente da Junta Geral do Distrito, o Presidente da Câmara Municipal do Funchal, o Presidente da Junta Agrícola da Madeira, o diretor de Obras Públicas do Distrito, o Director da Alfândega, o Capitão do Porto, o Presidente da Associação Comercial do Funchal, os Deputados e Senadores pelo Distrito do Funchal; 2. de eleição, com mandato bienal: representante das associações de classe dos comerciantes por grosso e a retalho do Funchal, das casas bancárias do Funchal e das demais câmaras municipais da ilha. A estes juntava-se um representante do Governo, designado pelo Ministério de Fomento⁸⁵.

A Junta tinha pela frente um plano ambicioso de obras por concretizar: *As obras de reparação indispensáveis no porto de abrigo, na Pontinha, tanto do lado interno como do lado externo da enseada; instalação no mesmo molhe de maquinismos de carga e descarga; ligação com a alfândega por meio duma linha férrea eléctrica; armazéns no terminus da linha e bem assim prolongamento e melhoramento do cais da entrada da cidade; construção dum cais para mercadorias em frente da alfândega; abertura duma avenida marginal entre o cais da entrada da cidade e o extremo leste do Campo Almirante Reis; construção duma pequena doca entre o cais da alfândega e a foz da Ribeira de Santa Luzia, com as devidas instalações para serviço de pequena cabotagem da ilha; e, finalmente, todas as demais instalações complementares,*

83 Adolfo Loureiro, *Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, vol. V, Lisboa, 1910; Adriano e Aníbal Trigo, *Roteiro e Guia do Funchal*, Funchal, 1910.

84 *Breves Considerações sobre os melhoramentos de que carece o porto do Funchal*, Funchal, 1912.

85 Cf. *Lei Orgânica da Junta*, 1914; *Lei Orgânica e Regulamento da Junta Autónoma*, 1917; vide *Documentos Relativos à Construção do Porto do Funchal*, Funchal, 1928. A referida Junta foi alvo de nova regulamentação pelos decretos de 27 de Novembro de 1915, 2 de Julho de 1926, 6 de Fevereiro de 1934 e 5 de Setembro de 1936.

como seja um edifício da alfândega, a construção dum posto marítimo de desinfecção, a dum mercado, praça do peixe, casa para capitania do porto e serviço de saúde, e bem assim a conservação, exploração e aproveitamento de todas as instalações, obras e serviços que vier a montar dentro dos limites das suas atribuições.⁸⁶

Os meios financeiros para fazer frente a esta despesa estavam também estabelecidos por lei, incidindo sobre as atividades económicas madeirenses: a) adicional de 3 por cento sobre os direitos de importação e sobre os impostos municipais cobrados pela Alfândega do Funchal, excepto os géneros alimentícios; b) 6 por cento do rendimento anual do imposto de produção da aguardente cobrado pela Junta Agrícola da Madeira; c) 50 por cento do aumento que se verificar na cobrança dos impostos directos pagos pelos contribuintes do concelho do Funchal, que sejam receita da Junta Geral do distrito, a partir do segundo semestre do ano económico em que a Junta se instituir, em relação ao máximo atingido por essa cobrança em igual período dos três anos económicos anteriores; d) 30 por cento do rendimento do imposto municipal sobre os tabacos nacionais e estrangeiros; e) o rendimento da exploração comercial do porto do Funchal, venda de terrenos conquistados ao mar, arrendamento de armazéns e dos mencionados terrenos ou doutros que o Governo ou quaisquer entidades cedam à Junta.⁸⁷ Contra esta situação, que onerava o preço das mercadorias, manifestaram-se os comerciantes da praça do Funchal que não viam o benefício desta sobrecarga, faltando condições ao porto e à navegação nas proximidades da ilha, por falta de faróis. Em face disso, surgiu, em 1914, um novo imposto de farolagem que conseguiu reunir toda a praça funchalense em reclamação junto ao Palácio de S. Lourenço, conseguindo o seu intento.

Criaram-se as condições organizativas, financeiras e técnicas para a construção do porto e respetivas infraestruturas de apoio, mas continuava a faltar a decisão política de avançar com as obras e o debate arrastou-se por alguns anos. Em 1912, Adriano A. Trigo, Engenheiro Director Interino das obras públicas do distrito, faz o rastreio das obras realizadas, entre 1872 e 1887, no valor de 780.553\$513 réis,

afirmando: *Não ha duvida que estas obras representam um importante melhoramento, quando se considerem sob o Ponto de vista do aformoseamento que trouxeram a uma parte da bahia e da relativa commodidade que offerecem à navegação costeira e ao pequeno commercio de cabotagem da ilha; encarradas, porém, pelo lado da utilidade que prestam à grande navegação transoceânica e ao commercio externo da Madeira, já hoje muito importante, deixam-nos a triste impressão de que se acham muito longe de satisfazer às multiplas exigencias de um porto da importancia do Funchal.*⁸⁸ No projeto apresentado, fala-se da necessidade de criar condições portuárias para aumento do tráfego, através da melhoria dos serviços à navegação, apontando-se a necessidade de desenvolver a farolagem, a telegrafia sem fios, a redução dos fretes portuários e a criação de uma zona franca.

Em 21 de março de 1920, procedeu-se à abertura do concurso para a empreitada da obra do porto, de acordo com o projeto do engenheiro Francisco Soares Júnior, que ficou deserto. Entretanto, a 28 de abril, o Conselho Superior de Obras Públicas manifestava-se contrário ao projeto apresentado pelo Engenheiro Furtado de Mendonça. Situação que só foi comunicada à Junta em 17 de março do ano seguinte. A 31 de janeiro de 1922, realizou-se novo concurso a que apenas concorreu a empresa *Fumasil Company Limited*, com sede em Londres. Entretanto, criou-se a *Companhia das Obras do Porto do Funchal*, a 25 de março de 1925, em que a *Fumasil* era maioritária, e que ficava, de acordo com a adjudicação da obra de 27 de novembro de 1925⁸⁹, com o exclusivo da exploração do porto por cinquenta anos e com o compromisso de realizar as obras estabelecidas, que eram as seguintes:

1. obras do porto: cais, rampas e varadouros intercalados nos cais interiores, muros exteriores de acostagem e abrigo desde Ilhéu da Pontinha à Foz das Ribeiras de Santa Luzia e João Gomes, muros do caminho público, aterros dos terraplenos do interior das docas, docas de reparação, pavimentos, vedações e canos de esgoto, linhas férreas para locomotivas e guindastes, proízes,

86 *Documentos Relativos à Construção do Porto do Funchal*, Funchal, 1928,

87 *Ibidem*, pp.30-31

88 *Breves Considerações sobre os Melhoramentos de que carece o Porto do Funchal*, Funchal, 1912, 3.

89 Cf. *Obras do Porto do Funchal*, compilado pela Companhia das Obras do Porto, 1926

- arganéis, argolas e defesas de madeira, escadas de ferro, hangars ou abrigos para mercadorias,
2. edifícios: de Socorros a Náufragos, Posto marítimo de Desinfecção e Estação de Saúde, Capitanía do Porto e Correio e Telégrafos, Junta Autónoma das Obras do Porto, Administração e Exploração do Porto,
 3. ampliação da Alfândega e posto fiscal, do mercado e praça do peixe
 4. caminho de ferro entre o cais e a Pontinha
 5. conservação e reparação do molhe da Pontinha
 6. construção de um forno crematório.

O projeto era de M. McDonal e a direção das obras estaria a cargo do engenheiro inglês C. W. Mills, que estivera à frente do projeto do Nilo. Não obstante a competência técnica destas personalidades, na campanha que se moveu, não faltaram críticas de carácter técnico ao empreendimento. A situação deu azo a acesa polémica, pelo facto de ser uma empresa estrangeira, obrigando o Governo a rescindir o contrato, em 1928, para se proceder a um novo⁹⁰. Em 1926, numa representação ao Governo, uma lista de notáveis madeirenses fazia ver o logro da Junta e a necessidade de acautelar, de forma clara, os interesses do país e do distrito⁹¹. O debate correu na imprensa local e da capital. As emendas ao contrato e a dita boa intenção dos intervenientes não demoveram a sociedade política madeirense a aceitar o contrato, pelo que o governo foi forçado a anular a concessão em 1928. Em 1926, um violento temporal, a 15 de dezembro, quase que destruía o molhe da Pontinha. A força das ondas atirou para a praia o iate *Physalia*, abriu fendas no molhe e fez cair parte da estrutura construída. A polémica sobre as obras mantém-se de pé, com a *Associação Comercial* a reivindicar a ampliação do molhe para além do ilhéu e a *Junta Geral e Junta Autónoma do Porto* com um discurso mais moderado⁹².

90 Cf. *Obras do Porto do Funchal*, 1926; *Obras do Porto do Funchal, parecer de três professores da Universidade*, 1926; *A Questão do Porto do Funchal, representação ao Governo*, 1926; *Documentos relativos à questão do porto do Funchal*, 1928.

91 Esta petição é assinada por destacadas personalidades do meio político madeirense como Álvaro Favila Vieira, Manuel Pestana Reis, Tolentino Costa, Fernão Favila Vieira, Ramon Rodrigues, António E. H. Araújo. Cf. *A Questão do Porto do Funchal, representação ao governo*, 1926

92 Cf. Luís de Sousa Mello/Rui Carita, *Associação comercial e Industrial do Funchal. Esboço Histórico 1836-1933*, Funchal, 2002, 125. Sobre o Historial dos projetos e respetivo debate junta-se um

Durante o primeiro quartel do século XX, a As-

breve registo dos debates parlamentares por Teixeira de Sousa: Aspiração antiga dos Madeirenses, tem-se arrastado no decorrer dos anos em estudos, sem que os seus frutos fizessem sentir os seus efeitos:

Em 1911, foi nomeada uma comissão para estudar o melhoramento do porto.

Em princípios de 1926, larga discussão foi travada e duas correntes de opinião debutaram, estabelecendo-se critérios diferentes na realização deste objectivo.

Em Agosto de 1928, foi nomeada, pelo Decreto n.º 15 877, uma missão de estudo.

Com data de 30 de outubro de 1930, existe uma memória descritiva e justificativa do projecto de melhoramento do porto do Funchal.

Completo-se em 1938 a ampliação de 320 m de cais, conhecido pelo molhe novo. mas esta obra foi sempre considerada insuficiente. Seguiram-se vários projectos de ampliação:

Em 1937, do engenheiro Coutinho de Lima, remodelado em 1941;

Em 1943, do arquitecto Moreira da Silva;

Em 1944, do engenheiro Henrique Schreck;

Em 1947, do engenheiro Sena Lino.

Nestes últimos cinco anos foi o problema objecto de vários estudos e largamente debatidas as diversas hipóteses apresentadas. A Madeira só ganhou com esta demora, porque, afinal, a obra que vai realizar-se tem a grandeza correspondente às nossas aspirações.

A partir de 1949 este estudo entra numa fase do maior interesse. A companhia inglesa *Union Castle Mail* apresenta uma sugestão no sentido de deflectir o prolongamento do molhe novo no sentido oeste-leste.

Em Dezembro do mesmo ano o comandante Camacho de Freitas, então capitão do Porto do Funchal e actual governador do distrito, apresenta um estudo encarando esta questão com a largueza que o caso requeria.

Em Março de 1950 o Ministro das Obras Públicas, engenheiro José Frederico Ulrich, visitou a Madeira e estudou este problema in loco. Em começos de 1951 foi nomeada uma comissão, em que estavam representados os Ministérios da Marinha, das Obras Públicas e das Comunicações.

Foram muito completos os pareceres e relatórios a que este problema deu lugar, até que em 28 de Agosto de 1953 o Conselho Superior de Obras Públicas, conciliando, até onde era possível, os requisitos de ordem técnica e económica pronunciou-se, de acordo com os estudos realizados pela Direcção-Geral dos Serviços Hidráulicos, no sentido de ser dada preferência a uma solução de tipo misto, consistindo em prolongar o molhe na directriz actual por certa extensão, deflectindo-lho depois a directriz para oeste-leste, o que, conjugado com dragagens interiores, permitiria obter uma espaçosa área de manobra. Esta solução consegue satisfazer a necessidade de dar acostagem aos grandes navios e melhora muito as condições em que a área obrigada serve de aeroporto marítimo. Satisfazem-se, assim os requisitos que são de exigir a este porto para que possa inspirar confiança.

Foi dentro desta orientação elaborado o projecto de ampliação do porto do Funchal, considerando que na última fase virá a ultrapassar o Forte de Santiago, estando previsto que, ao máximo prolongamento, a extensão do molhe a construir tenha o comprimento de 1590 m, a partir da actual testa.

Para a execução da 1.ª fase desta obra estava consignada a verba de 90 000 contos, fazendo-se o prolongamento de 300 m de molho novo, e no Plano de Fomento estava destinada a verba de 65 000 contos.

Em Agosto último o actual titular da pasta das Obras Públicas, engenheiro Arantes e Oliveira, visitou a Madeira e, nos escassos sete dias que durou a sua visita, inteirou-se de todos os problemas que interessavam ao seu Ministério, desde os pequenos melhoramentos rurais e urbanos até ao plano da rede de estradas e às grandes obras dos aproveitamentos hidráulicos. Visitou os vários concelhos, dispensando um dia à ilha de Porto Santo.

O problema do porto do Funchal mereceu-lhe observação especial e, depois de devidamente ponderada, a questão, foi consignada a verba

sociação Comercial insiste na ineficácia da Junta, que se limitavam a gerir os fundos, sem atender às mais prementes necessidades de obras do porto. Talvez por isso mesmo, em 1928, surgiu uma nova Junta Autónoma dos Portos do Arquipélago da Madeira, com competências de carácter técnico, tendo à frente da direcção de um engenheiro. No ano imediato, tínhamos já o novo plano do porto, correspondente à terceira fase, que incluía a ampliação do cais da cidade (1932-1933), o terceiro molhe e Avenida Marginal (1933-1939). As obras realizadas entre 1932 e 1933 custaram 5.353.000 escudos, enquanto as receitas do imposto, entre 1923 e 1932, foi de 25.123.841 escudos, isto é, os gastos foram de apenas de 21%. Por outro lado, as obras contribuíram para um incremento do movimento do porto com repercussão direta nas receitas da alfândega que, a partir de 1927, quadruplicaram. De acordo com o Visconde do Porto da Cruz,⁹³ a ação do Eng^o Rodrigo António Machado Guimarães, como Director da Junta Autónoma dos Portos do Funchal, foi pernicioso para as obras em questão.

O advento do governo da ditadura, em 1926, foi entendido como um momento e abertura para a solução da questão do porto, associando-se na reivindicação a Associação comercial. Em 1931, abriu-se novo concurso e as obras acabaram por ser adjudicadas a uma firma holandesa. Todavia, só em 1934 se avançou com as obras de ampliação para além da Fortaleza do Ilhéu. Entretanto, adveio a Segunda Guerra Mundial e o porto do Funchal continuava a perder movimento para os de Canárias, situação que se manteve mesmo após o conflito. Continuavam a aparecer projetos e novas propostas reivindicativas para a mudança da situação do porto do Funchal, mas apenas o projeto do Comandante João Inocêncio Camacho de Freitas (1899-1969) mereceu aprovação superior. Este oficial da Marinha era, desde 1943, capitão do Porto do Funchal, funções que deixou, em

1951, para exercer o de Governador Civil. A solução chegou apenas em 1950, com a visita do Ministro das Obras Públicas, Eng^o José Frederico Ulrich, ao Funchal. Criou-se uma comissão para estudo de novo projeto e, em 1953, era dado parecer favorável pelo Conselho Superior de Obras Públicas, sendo a obra adjudicada, a 10 de maio de 1955, à empresa portuguesa *Moniz de Maia, Duarte & Vaz Guedes Lda*, pelo valor de 128.530.375\$70. As obras iniciaram-se em fevereiro de 1957, com um prazo de execução de seis anos. A 18 de junho de 1962, era inaugurada a última fase de ampliação do porto, ficando o Funchal com condições de apoio à navegação atlântica. Para trás, ficavam as restantes instalações e o plano de aproveitamento marítimo de todo o litoral entre a Pontinha e a Ribeira de Santa Luzia. Assim, a nova alfândega foi construída na margem da Ribeira de João Gomes e inaugurada em 1962, enquanto os edifícios da Capitania e Guarda-Fiscal ficaram entre o Largo dos Varadouros e antiga alfândega, tendo sido inaugurados, respetivamente, em 1950 e 1966.

Em 1961, notava-se um significativo avanço das obras do porto com a disponibilidade das instalações para fornecimento de combustíveis líquidos à navegação. Todavia, o projeto do porto não ficou concluído na década de 60, faltando ainda avançar com diversos melhoramentos. À medida que o porto crescia, também surgiam novas exigências por força da navegação marítima que obrigava a uma permanente intervenção. Com o prolongamento de mais 475 m, o molhe do Funchal estava em condições de corresponder à demanda da marinha mercante, repercutindo-se na maior afluência de navios e regularidade das comunicações marítimas com a Europa e demais destinos no Atlântico. Mesmo assim, os madeirenses não se davam por satisfeitos, continuando a entender que o porto necessitava de ser mais bem apetrechado e de novo prolongado para poder corresponder à demanda do turismo que se tornava numa atividade cada vez mais dominante na economia local, e que nesta década de 60 teve um grande incremento. De acordo com estudo preparatório para o plano de investimentos de 1965-1967, recomendava-se a necessidade de continuar as obras do porto, propondo-se a inclusão no Plano Intercalar de Fomento de 21.000 contos, que não foram contemplados, o que motivou a reação do deputado Alberto Araújo: *o Cais da Pontinha não tem comprimento*

de 160 000 contos para este fim.

Como consequência, verificou-se que o molhe poderia ser prolongado nesta 1.ª fase na extensão de 430 m. Porém, admite-se ainda a hipótese de prolongar além desses 430 m, se a economia da obra assim o permitir, dentro da dotação total que lhe foi consignada. *Diário das Sessões* N.º 64, Ano de 1955 12 de Janeiro, Assembleia Nacional, VI Legislatura, Sessão N.º 64, em 11 de Janeiro, p.269.

93 *Notas & Comentários para a História Literária da Madeira*, III (1949), 155. Este engenheiro escreveu dois estudos sobre a sua acção: *Protecção do Quebra mar da Pontinha*, Funchal, 1931; *Construção do Prolongamento do Cais de Entrada da Cidade. Concurso, empreitadas, contrato e início de trabalhos*, Funchal, 1933.

*bastante para que possam atracar simultaneamente os grandes transatlânticos de cruzeiro, os navios de linhas regulares de passageiros, os barcos de carga e os que vão ao Funchal abastecer-se de óleo*⁹⁴.

Ao molhe e cais deveria acrescentar-se um conjunto diversificado de infraestruturas de apoio para a prestação de serviços de carga e descarga. O movimento de mercadorias fez-se durante muito tempo através do transbordo das mercadorias para embarcações locais, propriedade da alfândega, que tinham por missão fazer a descarga na praia junto à alfândega. No caso das pipas de vinho para exportação, foi comum o deixar rolar na praia e depois boiar no mar até às embarcações onde eram içadas por guindastes para bordo. A primeira solução em terra de que temos conhecimento foi o pilar de Banger, construído em 1798 por John Light Banger, nas proximidades da alfândega e do cais. Através desta torre, se procedia ao transbordo das mercadorias dos barcos para terra. O pilar ficou até 1939 como uma referência da cidade portuária, sendo o primeiro a saudar todos os que vislumbravam a baía do Funchal. Entretanto, em 1801, o Governador D. Manuel da Câmara tinha intenção de construir um guindaste na Pontinha, tendo ordenado a preparação de um espaço com pedra lajeada. Certamente que o pilar estava já inutilizado ou era pouco eficaz pois, tal como testemunha Isabella de França em 1853, o mesmo não funcionava. Entretanto, foi adquirido pela firma Blandy servindo como estação semafórica, de acordo com o sistema inventado em França, em finais do século XVIII, pelos irmãos Chappe, para aviso das embarcações que aportavam ao Funchal.

Demorou muito até que o Funchal pudesse oferecer às embarcações um adequado serviço portuário. À falta de um molhe e porto adequados ao volume da navegação assinala-se a falta de meios de apoio aos diversos serviços. Depois do pilar de Banger ter perdido funcionalidades de guindaste, só em 1889 o primeiro e verdadeiro guindaste a vapor foi construído no Forte de S. José da Pontinha por um consórcio entre a firma Blandy Brothers e João Hutchison. Passados cinco anos, são referidos já três guindastes fixos para carga e descarga e, em 1915, temos os primeiros guindastes elétricos, que convi-

viam com outros manuais. Já em 1939 dá-se conta de dois guindastes elétricos e do projeto para quatro vapores de 4 toneladas⁹⁵. A ampliação do porto permitiu a instalação de novos guindastes, de modo que, em 1957, temos quatro com a força elevatória de 1 a 6 toneladas. Em 1962, concluía-se a última fase de ampliação do porto e aumentaram-se os meios disponíveis para apoio à navegação com o imprescindível serviço de fornecimento de combustível líquido à navegação. A obra foi inaugurada a 18 de julho, aproveitando-se uma visita oficial do Presidente da República, Almirante Américo de Deus Thomaz⁹⁶. Desde esta data, o porto passou a dispor de sete guindastes elétricos até 30 toneladas, uma balança para pesagem até 20 toneladas, 1000 m² de superfície coberta para as mercadorias, sistema de fornecimento de água de 180m³ por hora, canalização de óleos, dois estaleiros para navios e igual número de rebocadores para apoio à atracagem das embarcações.

Não ficaram por aqui as pretensões dos madeirenses quanto ao porto do Funchal, mantendo-se a reclamação de uma nova fase de ampliação do molhe. Em 1971, nos estudos preliminares do *IV Plano de Fomento*, recomendava-se o “*estabelecimento urgente de um faseamento adequado à construção das novas obras do porto do Funchal, com as instalações portuárias que lhe estão afectas, mas com prioridade absoluta para a criação de maior comprimento do cais acostável*.”⁹⁷ O porto só voltou a merecer novos melhoramentos na década de oitenta, agora sob a alçada da APRAM. As mudanças no sistema de transporte marítimo de mercadorias com o incremento da utilização do sistema de contentores, bem como o ressurgimento do movimento de navios de cruzeiro, obrigaram as autoridades portuárias a repensar a forma de funcionamento do porto. Deste modo, em 1982 entrou em funcionamento um novo cais e passados seis anos surgiu o terminal norte para dar saída à carga contentorizada. Em 1990, o *Governo Regional* aprova o projeto do novo porto do Caniçal que veio a permitir, em 2005, a transferência dos contentores e serviço de carga para lá. O Funchal ficava reservado

94 *Diário das Sessões* N.º 161, Ano de 1964, 4 de Dezembro, Assembleia Nacional, VIII Legislatura, Sessão N.º 161, em 4 de Dezembro, P.4004

95 *Breves Noticias sobre Archipelagos de Madeira, Açores, Canarias*, Lisboa, 1894, 163; Furtado de Mendonça, *Memoria Descritiva e Justificativa das Obras Projectadas*, Funchal, 1915;

96 Conde do Funchal, *Cruzeiro Atlântico*, Lisboa, 1962, pp.179-240.

97 *Trabalhos Preparatórios do IV Plano de Fomento. Relatório Preliminar. Comissão de Planeamento da Região da Madeira*, Funchal, Novembro de 1971.

ao serviço de passageiros, procedendo-se a alguns melhoramentos: em 1995-96, o centro de animação turística e artesanal; em 1998-1999, a rampa *roll on roll off*, para apoio ao serviço de *ferry* com o Porto Santo.

A generalização das embarcações a vapor, a partir do último quartel do século XIX, conduziu a novas necessidades para a navegação atlântica. Os vapores obrigaram à criação de novos serviços, nomeadamente o abastecimento de água e carvão. A proximidade dos arquipélagos da Madeira e Canárias levou a que os vapores optassem pelos portos que oferecessem melhores possibilidades e condições na prestação deste serviço. E, aqui, as ilhas Canárias estiveram sempre à frente. Os madeirenses tinham a noção desta realidade, mas nunca conseguiram convencer o governo central, no sentido da definição de uma política portuária que possibilitasse ao Funchal competir em pé de igualdade com as Canárias. Falhou a pretensão do porto franco, como foi moroso também o processo de construção do porto do Funchal, apenas concluído em 1962. Apenas o turismo terapêutico, desde finais do século XVIII, apostou na complementaridade dos arquipélagos, fazendo com que a rota de muitos vapores tivessem escalas simultâneas na Madeira e nas Canárias.

O serviço de abastecimento de carvão tornou-se imprescindível a partir do século XIX, ajustando os portos a sua oferta a estas necessidades. Os primeiros vapores a sulcarem os mares da Madeira foram os da *Mala Real Inglesa*, com destino às Índias Ocidentais. O primeiro serviço de abastecimento de carvão no Funchal foi montado, em 1838, pelos ingleses Jacob Ryffy e Diogo Taylor. A partir da década de 70 do século XIX, consolidou-se o predomínio da navegação a vapor nas rotas transatlânticas, sendo o serviço de abastecimento de carvão algo imprescindível. Assim surgiram empresas apostadas neste serviço. Primeiro, a firma *Blandy Brothers*, depois em 1898 a *Cory Brothers Co. Limited* e em 1901 a firma *Wilson Sons C. Limited*. Estas empresas estenderam depois os seus serviços aos demais arquipélagos, ficando a primeira pelas Canárias e as duas seguintes em Cabo Verde. Desde 1904 tivemos o primeiro depósito de carvão de origem alemã com a firma *Manoel Gonçalves & Co* que, depois deu lugar a *Deutch Kolen Dépot*.

O abastecimento de água e carvão fazia-se através de pontões encalhados na baía ou de antigas galeas que estabeleciam a ligação entre os depósitos e os vapores. No primeiro quartel do século XX, são referidas 40 barcas nas proximidades da Pontinha ao serviço do abastecimento de carvão. Na baía do Funchal, existiam os depósitos das firmas Blandy, na Pontinha e *Deutch Kolen Dépot* (sucessora da casa de *Manuel Gonçalves & Ca.*), no Campo de D. Carlos I. As firmas Wilson e Cory tinham montado um serviço comum na praia do Gorgulho, nas proximidades da Quinta Calaça, onde construíram, em 1903, um pequeno cais de apoio, hoje conhecido como o Cais do Carvão. Apenas a casa Blandy, por ter o depósito na Rua da Pontinha próximo do molhe, dispunha de um sistema de carris de ferro por onde conduzia o carvão até às fragatas e estas, por sua vez, forneciam-no às embarcações. Sobre este fornecimento de carvão e movimento do dito no porto, os dados abaixo são elucidativos.

Movimento de carvão no porto do Funchal

Ano	Carvão embarcado	Carvão desembarcado	Total
1928	53.079 toneladas	61.254	114.333
1929	55.561	57.432	
1930	47.210	41.586	88.796
1945	12.813	11.324	
1946	30.080	21.724	
1947	27.824	14.148	
1948	14.178	14.299	
1949	13.344	12.360	
1950	11.131	6.008	
1951	13.060	5.891	
1952	12.809	1.829	
1953	8.233	2.202	
1954	7.385	1.299	
1955	6.599	182	
1956	9.356	203	
1957	9.396	138	
1958	6.841	-	

FONTE: Boletim-Junta Geral, 11(1955), 05 1959)

O abastecimento de água às embarcações fazia-se, desde os começos do povoamento, através de fontes que se situavam junto à praia, no local onde se construiu a Fortaleza de S. Lourenço⁹⁸. Estas fontes, conhecidas como de João Dinis, serviam quer o abastecimento da cidade quer as embarcações. Entretanto, no molhe da Pontinha, existia uma torre de abastecimento público aos navios, ligada a uma rede de distribuição de água, enquanto a família Blandy dispunha de um sistema de reservatórios que aproveitava a água de uma pequena praia que existia entre a Pontinha e o Ribeiro Seco, conhecida como *Águas Doces*⁹⁹. Esta central de águas de Penha de França surgiu, em finais do século XIX, para apoio dos serviços prestados pela empresa Blandy à navegação. Através de um mecanismo elevatório a vapor, primeiro alimentado a carvão e depois a gás, a água era elevada até reservatórios na Avenida do Infante, sendo depois usada para a distribuição domiciliária e para a navegação. O último abastecimento à navegação ocorreu em 5 de agosto de 1980. Sobre este abastecimento aos navios, apenas uma curta informação:

Abastecimento de Água às embarcações

Ano	navios	Água em toneladas
1928	953	45.407
1929	1.043	50.477
1930	1.035	49.042
1945	259	29.545
1946	368	36.462
1947	468	38.053
1948	532	50.592
1949	543	51.834
1950	639	52.258
1951	630	54.981
1952	694	67.097
1953	743	58.965
1954	738	60.779
1955	727	71.379

1956	754	81.242
1957	309	86.721
1958	255	94.480
1971	984	153.597
1972	917	116.101

FONTE: Boletim-Junta Geral, 11(1955), 5(1959)

No período de 1949 a 1958, o porto do Funchal animou-se com o serviço de ligações aéreas a Inglaterra com escala, em Lisboa, através do hidroavião. A primeira ligação aérea a Lisboa foi estabelecida em março de 1921, por Gago Coutinho, Sacadura Cabral, Ortins Bettencourt e Roger Soubiran, mas só a 25 de março de 1949, se iniciou o serviço aéreo regular, com a chegada do primeiro avião da companhia *Aquila Airways*¹⁰⁰. As ligações mantiveram-se com regularidade até 30 de setembro de 1958, tendo-se realizado mais de 2000 viagens que transportaram 70.000 passageiros. O transbordo dos passageiros era coordenado pela Agência de Manuel dos Passos de Freitas, com um serviço de lanchas. A linha terminou abruptamente em novembro de 1958, com um desastre aéreo provocado com o desaparecimento de bimotor de nome Porto Santo. Não mais a cidade do Funchal acolheu o hidroavião, ficando a baía, para sempre, reservada ao transporte marítimo. O serviço regular aéreo viria a ser apoiado com estruturas aeroportuárias em terra, primeiro no Porto Santo, em 1960, e depois, na Madeira, em 1964¹⁰¹.

AS DEFESAS DO PORTO E DA CIDADE. O Funchal apresentava-se com uma ampla baía aberta ao exterior, criando à partida inúmeras dificuldades quanto à sua defesa, face a qualquer investida exterior vinda por mar. Acontece que o assalto mais significativo de corsários de que a cidade foi alvo, em 1566, ocorreu por meio de uma intrusão feita por terra, após um desembarque fácil na Praia Formosa. Tudo isto resultou de, no plano de defesa ter-se acautelado apenas o porto, ignorando-se outras possibilidades de

98 Alberto Artur Sarmiento, *Fasquias e Ripas da Madeira*, Funchal, 1951, 107-123.

99 Jorge Marques da Silva, *Águas Doces*, *Atlântico*, 2 (1985), 85-88.

100 Maurício de Barros Fernandes, *A Madeira e os Barcos Voadores*, *Isleña*, 21 (1997), 35-44.

101 Cf. Francisco Faria Paulino e Susana Silva, *Aeroporto da Madeira. A História de um Sonho*, Funchal, 2000.



assalto ou outras vulnerabilidades. As dificuldades no estabelecimento de defesas para os portos e povoações foram uma constante. Desde a década de 70 do século XV que se viveu sobre a ameaça incessante da investida de corsários em mar e em terra firme, obrigando à definição de uma adequada estratégia de defesa para as embarcações, portos e povoações litorais. No mar, optou-se pelo artilhamento das embarcações comerciais e criação de uma armada de defesa das naus em trânsito, conhecida como a *armada das ilhas*. Em terra, foi necessário delinear um plano de defesa, assente numa linha de fortificação costeira e num serviço de vigias e ordenanças.

Desde 1475 que os madeirenses solicitaram ao então *senhor da ilha* o necessário empenho na construção de uma fortaleza para defesa da vila e do porto, mas somente em 1493, D. Manuel, Duque de Beja e senhor da ilha, estabeleceu um regimento, para que se fizesse uma “*cerca e muros*”, a exemplo do que tinha sido feito em Setúbal. Para os madeirenses, esta ordem foi entendida como opressiva por impor uma nova tributação, num momento de dificuldades do comércio do açúcar, pelo que clamaram pela suspensão da medida. A coroa acedeu, ficando as obras de defesa apenas por alguns baluartes. Só em 1513, começou a traçar-se o plano de defesa da cidade, sob orientação de João Cáceres. A primeira fase constava

da construção de um baluarte, torre e cortina de muralha com dois portões virados para a praia, obra concluída em 1542¹⁰². Quanto ao baluarte, parece que ficou demonstrada a sua inoperância, com o assalto dos corsários huguenotes, em 1566, tendo-se avançado com nova planificação da defesa, pelos fortificadores Mateus Fernandes e Jerónimo Jorge, dando-lhe a forma do desenho traçado em 1654 por Bartolomeu João. A partir da ocupação filipina, o edifício foi reservado a morada das autoridades superiores da ilha, perdendo as funcionalidades de fortaleza e adquirindo as de palácio de acolhimento de visitantes ilustres, convidados dos governadores, no decurso dos séculos XVIII e XIX.

Uma das principais consequências do assalto francês de 1566 à cidade do Funchal foi o maior empenho da coroa e autoridades locais na resolução dos problemas de defesa da ilha e, principalmente, da cidade que, por estar cada vez mais rica, despertava a cobiça dos corsários. O preço do desleixo na arte de fortificar e organizar a defesa e vigias foi elevado para os madeirenses, obrigando a repensar a situação. O plano de defesa da baía e da cidade completou-se no período de união das coroas peninsulares, com a

102 Rui Carita, *Arquitectura Militar na Madeira. Séculos XVI a XIX*, Funchal, 1982; Idem, *Arquitectura Militar na Madeira nos séculos XV a XVII*, Funchal, 1998,

construção da Fortaleza de Santiago (1611-1621), do Castelo de S. Filipe do Pico (1602-1637) e o aumento do troço de muralha costeira. A partir de 1768, reforçou-se o sistema defensivo, por iniciativa de Francisco Alincourt, com algumas fortificações. Tenha-se em conta que o Castelo do Pico, ao serviço da Marinha de Guerra Portuguesa, exerce funções de apoio à navegação marítima. Desde 1922 que atua como posto de rádio naval, função que deu origem à popular designação de Pico Rádio.

A defesa do Funchal não se completou, de forma segura, com a construção da cortina de muralha. A amplitude da baía funchalense tornava a cidade desprotegida, obrigando a novas construções junto à foz das ribeiras de Santa Luzia e João Gomes, com a construção dos fortes de S. Filipe da Praça (1622) e de S. Pedro (1707) ao Corpo Santo.

A construção de uma fortaleza no ilhéu foi um desejo manifesto pelos madeirenses desde meados do século XVI, pela importância que assumia na defesa do porto das investidas de corsários. Todavia, só em 1642, começaram os primeiros trabalhos que só tiveram arranque definitivo em 1652¹⁰³, quando a população e o Governador, Bartolomeu Vasconcelos da Cunha, voltam a insistir na necessidade de concretização da obra, para assegurar a defesa do porto e cidade. Em 1654, o ilhéu dispunha já de uma força militar, mas a obra só ficou concluída ao fim de 14 anos. Em 1670, juntou-se uma capela da invocação de N.ª S.ª da Conceição, com capelão próprio que aí celebrava a missa aos domingos e dias santos¹⁰⁴.

Em 1644, o Conselho da Fazenda determinou a conclusão do reduto na área do pátio da alfândega. Com esta medida, pretendia-se dar resposta aos problemas relacionados com o contrabando na baía. Assim, a partir da construção da fortaleza, toda a mercadoria deveria dar entrada e saída pela porta que, a partir desta, ligava a alfândega ao calhau. De acordo com a descrição de Bartolomeu João, este reduto foi feito “*para defeza e guarda da fazenda Real da Alfândega que se demandava por várias partes*”¹⁰⁵. O

remate final na defesa da baía deu-se com a construção do forte de São José da Pontinha, no século XVIII, pelo engenheiro fortificador Francisco Alincourt, integrado no plano de obras de ligação do Ilhéu à Pontinha. A este juntou-se nas proximidades, em 1712, o reduto da Penha de França.

No século XIX, os efeitos devastadores das aluviões obrigaram a uma nova intervenção da Engenharia Militar, na regularização das ribeiras, no sentido de estabelecer barreiras à violência desmedida da Natureza. Assim, após a aluvião de 1803, foi enviado à ilha o engenheiro Reynaldo Oudinot, coadjuvado e substituído pelo Tenente de Artilharia Paulo Dias de Almeida, com o objetivo de intervir nesse sentido. No relatório “*Descrição da ilha da Madeira*” (1817), de Paulo Dias de Almeida, apresenta-se um quadro negro do sistema defensivo da ilha. A mesma ideia surge, em meados do século XIX, nos relatórios de Pedro d’Azevedo. A generalidade das fortificações não se apresentava com qualquer utilidade no barrar o caminho ao invasor, como ficara já provado em 1828, com o desembarque dos miguelistas.

No século XX, foram apenas os acontecimentos relacionados com a 1.ª Grande Guerra que fizeram ver aos madeirenses a necessidade de adequar o plano de defesa às novas exigências da guerra. Os bombardeamentos dos alemães do Funchal em 3 de dezembro de 1916 e 12 de dezembro de 1917 demonstraram a vulnerabilidade a que estava sujeita a baía funchalense. Perante isto, a resposta foi apenas a construção de algumas trincheiras em locais ribeirinhos, como foram os casos das baterias da Quinta Vigia (1916) e Montanha (1917).

O MOVIMENTO DE PESSOAS E MERCADORIAS NO PORTO. O primeiro regulamento de embarque e desembarque é de 1499¹⁰⁶, onde se estabelecem as regras sobre a arrecadação dos direitos, bem como a forma de movimento de pessoas e mercadorias na praia do Funchal junto da alfândega, nesta época no Largo do Pelourinho. Assim, a descarga era feita obrigatoriamente na praia entre as duas Ribeiras, de Santa Luzia e de João Gomes, passando depois, com

103 Arquivo Regional da Madeira, *RGCMF*, t. VI, fls. 116vº-117, carta régia de 10 de Fevereiro de 1652.

104 AN/TT, *PJRFF*, nº968, fls. 186vº-187, alvará de capelão da fortaleza do Ilhéu ao Padre Joseph de Andrada.

105 Cf. Rui Carita, *O Regimento de Fortificação de D. Sebastião (1572) e a Carta da Madeira de Bartolomeu João (1654)*, Funchal, 1984, 105-111.

106 Foral e Regimento da alfândega do Funchal de 4 de Julho de 1499, publicado por Urbano de Mendonça Dias, *A Vida de Nossos Avós*, II (1944), pp. 11-32.

a nova alfândega, a passar pelos portões respetivos, que se situavam a oeste da Ribeira de Santa Luzia, onde também estavam o cabrestante e o varadouro dos barcos, com o respetivo portão. Com a construção da fortaleza do Ilhéu, em 1642, o processo de abordagem dos navios ao porto era sinalizado, pelo guarda da Fortaleza ao oficial de registo na alfândega, através de um tiro de canhão, não podendo a embarcação comunicar com terra, sem ser desimpedida pela *saúde, governo e alfândega*. O comandante do navio, por cortesia, tinha por hábito, ao desembarcar em terra, visitar o Governador na Fortaleza de S. Lourenço.

Os navios ancoravam na baía e na época invernal junto ao Ilhéu. A azáfama a bordo para o desembarque só começava após a visita conjunta do guarda-mor da saúde, do almoxarife e do escrivão da alfândega. Para solucionar qualquer dificuldade de comunicação com os comandantes, tripulantes e passageiros existia o *língua e interprete*¹⁰⁷. Nesta operação, procedia-se à abertura das arcas dos mareantes e mercadores para ver se havia alguma mercadoria que fosse taxada. Neste caso, apenas vinha à alfândega a mercadoria e não a caixa. O mesmo sucedia com as cargas dos tripulantes. Durante o período em que o navio permanecia fundeado no porto, era alvo de vigilância apertada. A bordo, permaneciam alguns homens de guarda às mercadorias para impedir o contrabando. Por outro lado, as embarcações locais estavam impedidas de se aproximar dos barcos visitantes, ou de lá conduzir mercadorias sem licença da alfândega.

O guarda-mor da saúde que, no século XIX, era um licenciado em Medicina, apontando-se, em 1864, o exercício do Dr. António da Luz Pita, era provido pela vereação e tinha como missão preservar a ilha de qualquer doença infestante trazida pelos passageiros ou mercadorias. Deste modo, procedia-se a um inquérito preliminar, de forma a saber se o navio, passageiros e a mercadoria vinham de lugar com alguma doença. Em caso afirmativo, eram todos submetidos a uma quarentena em espaço reservado em terra. Deste modo, permaneciam isolados durante um intervalo de tempo, até que passassem as influências da peste. Sabemos que no século XV este período de quarentena podia ir de vinte a quarenta

dias. Era um sítio isolado que ficou situado, primeiro no alto de Santa Catarina e, depois, no lugar conhecido como Lazareto¹⁰⁸. Até que, em 1851, passou para instalações próprias na foz da Ribeira de Gonçalo Aires, mandadas construir pelo Governador Civil José Silvestre Ribeiro. Curioso foi o facto sucedido em 1800 com dois navios que aportaram sem carta de saúde e que foram obrigados a levantar ferros e seguir outro destino, enquanto os guardas-mores de saúde que haviam ido a bordo foram conduzidos à Praia Formosa onde, depois de despidos, foram lançados à água por seis vezes e aí permaneceram de quarentena por 40 dias. Perante tantos cuidados, não se entende a situação ocorrida em 1856, em que o *Regimento de Infantaria n.º 1* desembarcou com alguns elementos portadores da *colera-morbus*, que acabou por alastrar a toda a ilha, dizimando mais de 10.000 madeirenses.

No processo de descarga das mercadorias, os marinheiros deveriam ser diligentes, tendo estas que decorrer durante o dia. Em 1477, recomendava-se que o prazo não poderia ultrapassar os três dias, alargando-se, em 1485, para cinco, excluídos os domingos, dias festivos e de tempestade; em 1499, era apenas pelo período entre duas marés, caso contrário, sujeitavam-se os mestres do navio a pagar os encargos com os batéis da descarga, da responsabilidade da alfândega e a cargo do alcaide do mar, desde essa data e, em 1700,¹⁰⁹ a cargo do patrão-mor do Calhau, que tinha ao seu serviço 10 barcos grandes e cinco médios, com oitenta homens e dois arrais matriculados na alfândega para este serviço. O cargo de patrão-mor da ribeira e capitão da fragata era de provimento régio. De acordo com a provisão dada em 1644¹¹⁰ a Gonçalo de Freitas Correia, o patrão-mor da ribeira deveria ter sempre prestes a chalupa da alfândega para apoiar o feitor na vigia e despacho dos navios.

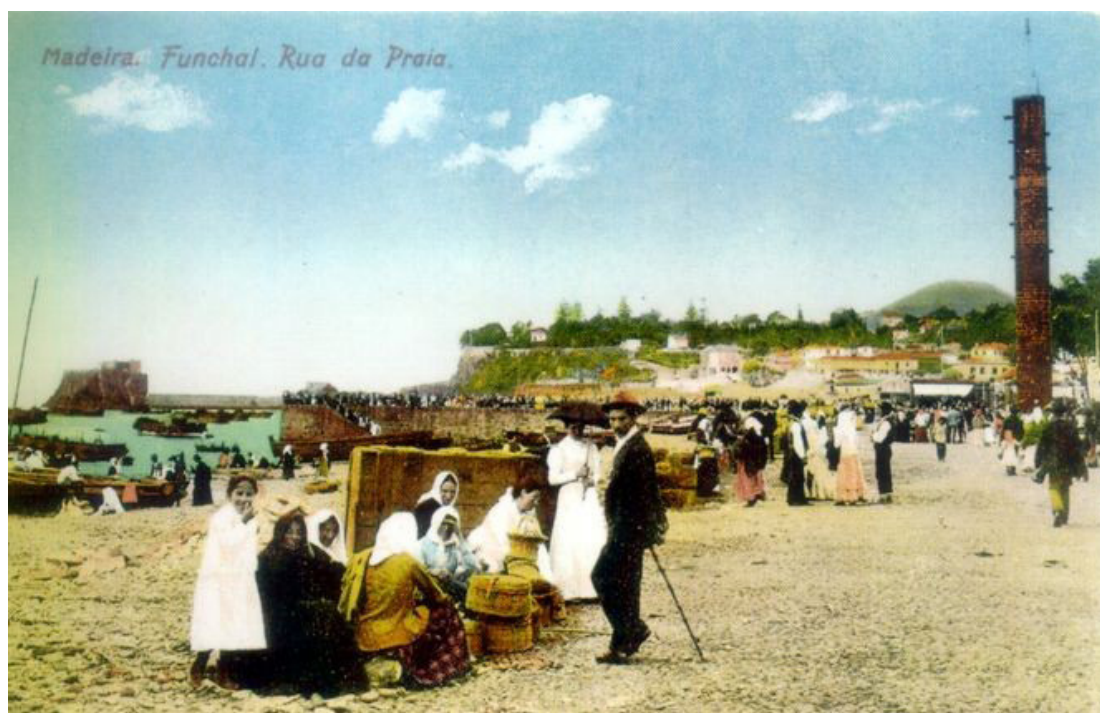
O movimento de transbordo de mercadorias só poderia ser feito pelos barcos da empresa do cabrestante ou outros que tivessem autorização do patrão do mar. O primeiro cabrestante surgiu a 1 de agosto de 1488, quando o município funchalense aforou

108 José Pereira da Costa, *Vereações da Câmara Municipal do Funchal. Século XV*, Funchal, 1995, p.210.

109 Edital de 18 de Junho, ARM, *Índice Geral do Registo da Antiga Provedoria da Real Fazenda*, livro IX, fl. 61vº.

110 AN/TT, *PJRFF*, 965ª, 37-38vº

107 ARM, *RGCMF*, vol. III, fl. 68vº-69, 19 de Abril de 1608.



a João Fernandes Mauzinho, por 100 reais - ano, a concessão do estabelecimento de cabrestantes no calhau, junto da praia do varadouro dos barcos. Entretanto, só voltamos a ter notícia do cabrestante em 1568, altura em que o mesmo serviço foi aforado a António Lourenço, Gonçalo Fernandes e Afonso do Vale. Este último, barqueiro de profissão, mantém ainda em 1589 a concessão, surgindo outros dois, Amador Fernandes, também barqueiro e Francisco Ferro, hortelão. Já em 1635, estava nas mãos de Amador Luiz, guarda da alfândega, e de Lopo Pardo de Ossuna; em 1642, é dada a Bartolomeu Dias, barqueiro, até que, em 1644, a coroa concede o exclusivo do embarque e desembarque a Gonçalo de Freitas Correia. O cabrestante manteve-se sob alçada do patronato régio até princípios do século XIX, altura em que o General Beresford, chefe da ocupação britânica da ilha, decidiu conceder a sua exploração a um grupo de mercadores da praça do Funchal. A empresa do cabrestante passou para um patronato administrado pelos comerciantes, sob a designação de *Administração do Cabrestante do Funchal*. Em 1930, foi constituída a *Empresa do Cabrestante Lda* e, passados sete anos, entra na empresa João de Freitas Martins, que assumira a cota da família Cossart¹¹¹.

Um conjunto variado de serviços estava montado nas proximidades da área ribeirinha ou mesmo no próprio calhau para apoiar e satisfazer as necessidades das embarcações em equipamentos. De entre estes, podemos referenciar a cordoaria junto ao Corpo Santo. Em 1672, Pero da Silveira arrendou à câmara um chão "*aonde se fazem cordas*"¹¹².

Já os passageiros e tripulações deveriam sujeitar-se a um serviço de transbordo pago em barcos. No primeiro quartel do século XX, os passageiros da 3.ª classe tinham à sua espera apenas barcos a remos, enquanto os da 1.ª e 2.ª classes serviam-se de lanchas a gasolina, mais confortáveis¹¹³. Em 1910, a empresa *Funchalense de Transporte Marítimo* a vapor dispunha de diversas lanchas, cobrando pelo serviço 200 réis¹¹⁴. A destreza destes homens do mar é valorizada pelos visitantes.¹¹⁵ A construção do molhe em 1935 pôs fim a esta empresa e a todos os inconvenientes da demora da descarga e carga dos navios, que passou a ser feita com maior celeridade e segu-

111 Álvaro Manso de Sousa, Os Cabrestantes, *Das Artes e da História da Madeira*, n.º.5029 (1949) 183-184

112 ARM, *RGCMF*, vol.VII, fl.4vº, escritura de arrendamento de 13 de Janeiro de 1672.

113 Abel Marques Caldeira, *O Funchal no primeiro quartel do século XX*, Funchal, 1964.

114 Adriano Trigo, *Roteiro e Guia do Funchal*, Funchal, 1910, p. 18.

115 Como sucede em 1851 com Emmeline Stuart Wortley *A Visit to Portugal and Madeira*, Londres, 1954, e William Hadfield, *Brazil, The River Plate, and the Falkland Islands*, Londres, 1854.

rança.

O momento da descarga na ribeira era supervisionado por dois guardas da alfândega, que eram conhecidos desde 1477 como os guardas da ribeira e tinham a missão de impedirem a subtração ilegal de qualquer mercadoria. O mesmo sucedia no período noturno em que havia quatro batéis de ronda. A isto acresce a proibição de qualquer abordagem com os navios antes da presença dos oficiais da alfândega e, em 1722,¹¹⁶ qualquer ida a bordo só poderia ocorrer mediante licença do *Provedor da Fazenda*. Daqui, a mercadoria era conduzida à alfândega pelo destinatário. Em 1682,¹¹⁷ os quatro guardas da alfândega de Santa Cruz, por esta estar desativada, juntam-se à da cidade. Esta deslocação acontece a pedido do Provedor que havia referido “*virem a esse porto muitos navios com fazendas, e alguns das partes do Brazil, e ser necessário guardar a sua assistencia*”, o que não se tornava possível apenas com os oito guardas disponíveis.

A entrada na ilha passou a ser feita, a partir de 1644 por uma porta do reduto da alfândega. Toda a mercadoria, depois de dizimada, deveria ser imediatamente retirada da alfândega para os armazéns dos mercadores. Caso o seu proprietário não estivesse presente, o juiz ordenava o seu envio, cobrando o carreto no ato de dizimar a mercadoria, na mesa do almoxarife na sua presença.

No processo de embarque, os mestres dos navios deveriam apresentar os róis das mercadorias na alfândega, para serem despachadas pelos escrivães. No caso do açúcar proveniente dos chamados “*lugares de Baixo*”, o embarque deveria ser feito obrigatoriamente na Calheta, Madalena, Ponta de Sol, Tabua, Ribeira Brava e Câmara de Lobos, onde existiam escrivães do almoxarifado. Os barqueiros deveriam conduzir o produto ao Funchal e antes de proceder ao transbordo para os navios deveriam dar conhecimento à alfândega para se proceder ao despacho. A vistoria do açúcar era feita dentro das barcas e só depois de dizimadas, as caixas seguiam para os navios¹¹⁸.

Nas centúrias seguintes, o movimento do porto obedecia aos mesmos regulamentos, como se pode constatar pelo testemunho de diversos estrangeiros que fizeram escala no Funchal. Os guias de apoio ao visitante estrangeiro dedicam especial atenção às normas e regulamentos para o embarque e desembarque¹¹⁹. A primeira notícia era de que não se precisava de passaporte para desembarcar, devendo apenas apresentar-se na polícia nas 48 horas seguintes para receber a permissão de estadia. No caso dos turistas consignados aos diversos hotéis, esta solicitação ficava a cargo do diretor do hotel de estadia. Os marinheiros e militares em escala só poderiam desembarcar mediante uma autorização escrita do comandante, a apresentar na alfândega. Por outro lado, o embarque de passageiros da ilha só poderia ser franqueado mediante a apresentação do respetivo passaporte. O transporte das bagagens e mercadorias era realizado por um conjunto de corsas que estavam disponíveis, para esse efeito, na rua da Praia, ou entre o cais e a alfândega, custando, em 1910, 150 a 500 réis, de acordo com o volume da carga e a distância a percorrer¹²⁰.

As formalidades para as embarcações mantinham-se, de acordo com os regulamentos acima referenciados. Assim, o navio entrado no porto não podia estabelecer contacto com outros navios ou com terra antes da visita do oficial de saúde, do governo e da alfândega. Idênticas restrições eram consideradas após ser dada ordem de saída pelas autoridades. Para isso, o cônsul ou consignatário avisava o Governo para que fosse alguém a bordo proceder às formalidades do despacho de partida.

A mercadoria a bordo merecia especial atenção. O capitão era obrigado a apresentar o manifesto da carga ao guarda de saúde, para saber-se da sua origem, de forma a comprovar se tinha origem ou havia escalado porto com qualquer epidemia. Por outro lado, a carga dos passageiros era vistoriada e alguns dos produtos pessoais poderiam ser taxados. Caso trouxessem plantas, deveriam munir-se de um certificado do jardineiro de que não estavam infestadas

116 Lei de 16 de Agosto, ARM, *Índice geral do Registo da Antiga Provedoria da Real Fazenda*, livro XV, fl. 61vº.

117 AN/TT, *PJRFF*, nº 966, fls. 223vº-224.

118 Foral Novo, idem, *ibidem*, pp.32-44. Sobre as formalidades da alfândega veja-se Alberto Vieira, *O Comércio Inter-insular nos séculos XV a XVI*, Funchal, 1987, pp46; Susana Munch Miranda, *A*

Fazenda Real na Ilha da Madeira. Segunda Metade do Século XVI, Funchal, 1994, pp. 35, 48, 58, 98.

119 *An Historical Account of the Island of Madeira*, Londres, 1819, pp. 67-72; *History of Madeira*, Londres, 1821, pp. 61-64 (repete os do texto de 1819); William White Cooper, *The Invalid's Guide To Madeira*, Londres, 1840, 15-16;

120 Adriano Trigo, *Roteiro e Guia do Funchal*, Funchal, 1910, p.17.

da filoxera ou outras doenças, tendo este certificado a confirmação do cônsul português¹²¹. Para além destas formalidades, por vezes incómodas para os passageiros, havia os ambientes característicos de um porto, que no caso do Funchal assume uma situação particular, por não dispor de cais. Em 1891, M. Degli Albizzi considera esta azáfama original:

Le débarquement s'opère d'une façon très originale. Comme les paquebots s'arrêtent au large, on se rend à terre dans de petites embarcations montées par deux ou quatre hommes. En approchant de la plage, qui est toute formée de galets, les rameurs attendent la vague qui doit les y jeter, ce qui se fait invariablement avec une remarquable adresse. Sur la plage, le bateau est tiré à terre par une paire de bœufs au milieu des cris assourdissants de leurs conducteurs. Ce genre de débarquement sert seulement pour les jours calmes; quand la mer est mauvaise, cela s'effectue à petit quai réunissant la terre ferme à Ilheo.

Les jours de grosse mer, on débarque au petit port de la Pontinha. Une jetée de 75 m de longueur et de 12 m de largeur est en construction et permettra bientôt de débarquer facilement à l'entrée de la ville.

Une fois à terre, tous les bagages sont transportés à la douane, située sur la plage près de l'endroit du débarquement où l'on procède aussitôt à la visite des malles et des sacs de voyage. Généralement les propriétaires des principaux hôtels ou leurs employés viennent à bord à la rencontre des voyageurs et on ne saurait assez recommander de s'adresser à eux pour ce qui concerne les formalités de douane.

*La douane est à Madère, peut-être plus que dans tout autre pays, la bête noire des étrangers; cependant elle se montre quelque fois moins sévère que sa réputation ne l'a faite. Les employés sont en général aussi prévenants que polis et l'étranger auquel on visite les bagages et qui sait surtout s'armer de patience ne pourra pas se plaindre de leur manque d'égards.*¹²²

Mas, sem dúvida, a descrição mais alargada desta ambiência fomos encontrá-la em 1894, em A.

Loureiro:

No Funchal, o desembarque fazia-se antigamente esperando uma vaga de maior altura e força, e n'essa ocasião remando rapidamente para terra, lançava-se aos homens que estavam na praia, aguardando os passageiros, um cabo comprido, que se alava rapidamente com o auxílio de uma junta de bois, enquanto outros homens, quasi nus, tomavam nos possantes braços a embarcação e a mantinham direita, ao montar com a vaga por cima dos calhaus do littoral.

No acto do embarque a operação era outra. Varado o barco sobre os calhaus, os passageiros e tripulantes entravam n'ella, e esperando uma onda maior, muitos homens, entrando na agua, empurravam o barco por sobre umas varas assentes na praia, enquanto os marinheiros com os remos em punho procuravam vencer a vaga, remando com força para o largo, logo que o barco caía na agua e flutuava, precisando os marítimos de muita perícia para não o atravessarem ao mar.

Só se conseguia obstar a que o barco se voltasse, quasi nunca se evitava que se molhassem e enxovalhassem os passageiros, mesmo quando o mar era manso. Ainda hoje se fazem assim os embarques e desembarques nas praias de calhaus, onde é mister que grande numero de homens estejam meio nus, mettidos na agua, para receberem as embarcações que pretendam varar. Não se empregam geralmente as juntas de bois para a varagem das embarcações, mas tem de proceder-se sempre a uma manobra difficil e trabalhosa.

*O barco, que vae de proa a terra, deve encalhar pela popa, e por ter, quando chega proximo da costa, de fazer uma conversão completa, voltando a ré para terra, offerece essa manobra o grande perigo de poder ser mettido no fundo por alguma vaga maior que o apanhe de través, ou lhe quebre em cima.*¹²³

Em 1853, diz-nos Isabella de França:

...mal havíamos fundeado apareceram inúmeras canoas: todas se mantiveram a distância, com os remos suspensos, até que chegasse a

121 E.M. Taylor, *Madeira its Scenery and how to see it*, Londres, 1882, 14

122 *Le Marquis Degli Albizzi, Madère. Guide pratique pour malades et touristes*, Paris, 1891, pp. 28-29.

123 *Breves Noticias sobre os Archipelagos da Madeira, Açores, Canarias*, Lisboa, 1894, pp.16-17

lança da visita, pela qual tivemos de esperar algum tempo. Por fim vimo-la aproximar-se, com a bandeira portuguesa a flutuar à proa. Debaixo do toldo sentavam-se três cavaleiros, que entraram a bordo depois de fazerem meia dúzia de perguntas ao comandante. Eram eles o capitão do porto, oficial da Armada Portuguesa, o guarda-mor da saúde, cujas funções consistem em decidir se o navio pode comunicar já com terra ou tem de ficar em quarentena; e o terceiro, o médico que deve dar opinião nos casos referidos. (...) Seguiu-se a cerimónia de apertar a mão ao comandante e a todos os passageiros que se mostravam satisfeitos e bem dispostos. Prepararam então a cadeira que, por meio do pau de carga me deporia no bote (...). Levado a remos o barco dançava sobre o mar, parecendo tão contente como eu por estar cada vez mais próximo da costa. Não tardou que o puxassem pela praia acima, e eu pus os pés, pela primeira vez nesta linda terra.

A praia é íngreme, formada de calhaus negros e rolados, nenhum mais pequeno do que um ovo e alguns grandes como cabeças humanas. Há sempre mais ou menos ressaca. Os barcos são varados com a popa para a frente. Lançam à quilha uma corda forte, que enrolam na popa. Chegando à rebentação, viram a canoa, e um homem que está em terra segura a corda. Esperam por uma onda grossa. Logo que esta surge, os remadores apoiam-se nos remos com todo o peso do corpo, o homem começa a puxar, ajudado por mais três ou quatro, se por acaso se encontram à mão, e o barco sobe até à altura suficiente para os passageiros saltarem nas pedras enxutas. Os barqueiros do Funchal fazem tudo isto sem muito barulho; consta-me, no entanto, que prevalece no resto da ilha o antigo costume de gritar, incitando, e tão alto quando podem. Se a canoa não é necessária imediatamente, põem no chão uns paus redondos a fim de ela deslizar, e os homens, sustendo a corda, içam-na para lugar seco. As embarcações maiores são arrastadas por uma, duas ou três juntas de bois. Quanto às cargas pesadas, servem-se de um cabrestante, a cujas pontas atrelam bois.¹²⁴

Depois de todas estas peripécias, pisava-se a terra firme e diante dos forasteiros apresentava-se todo um movimento de gentes e serviços que se amon-

toavam ao longo do calhau. Tratava-se de mecanismos e pessoal de apoio ao desembarque. As redes, cavalos, corsas, carros de bois e lanchas misturam-se com as gentes dos ofícios, passageiros e curiosos¹²⁵. Já em mar, após as formalidades oficiais de chegada, os barcos eram assaltados por uma chusma de pequenas embarcações que ofereciam os serviços de transbordo ou produtos aos passageiros que permaneciam a bordo. Uma visão do desembarque, em 1880, dá conta deste burburinho, sob a forma de escrita e gravura:

...Loo Rock anunciou a nossa aproximação disparando um dos enferrujados canhões que se carregam pela boca, que decoram as suas canhoneiras em desagregação. Em breve, o African lançou âncora, um enxame de barcos aproximou-se e a parte anfíbia da população da ilha começou a mergulhar no mar para apanharem moedas de prata que os passageiros, de vez em quando, atiravam para fora do barco. Cerca de um quarto de hora depois encaminhávamo-nos para a costa, onde, devido à rebentação e à inclinação da praia, recorria-se a bois para puxar os barcos para cima. Além disso puxavam a nossa bagagem em cima de uma espécie de trenó até à alfândega, enquanto outros bois nos transportavam até ao nosso destino, numa caruagem de vimes que deslizava em cima de uma espécie de trenó pelas ruas empedradas.¹²⁶

O presente texto dá-nos conta de duas situações particulares do porto do Funchal, a chamada *mergulhança* e o *bombote*. A *mergulhança* era uma prática de mergulho entre os jovens e marinheiros do calhau que, através de acrobacias na água, aliciavam os passageiros a deitar alguma moeda. A atividade é muito antiga e está registada pela literatura de visitantes, como se poderá registar no testemunho de Isabella de França. Foi regulamentada em 1953 pela capitania do porto do Funchal, devendo os seus praticantes ter idades compreendidas entre os 14 e os 20 anos e serem possuidores de uma licença, devendo apresentar-se em calção de banho¹²⁷.

O *bombote* era uma atividade onde se mistura-

124 *Jornal de uma visita à Madeira e a Portugal. 1853-1854*, Funchal, 1970, pp. 49-50.

125 S. W. G. Benjamon, *The Atlantic Islands as Resorts of Health and Pleasure*, Londres, 1878, p. 96; Ellen M. Taylor, *Madeira. Its Scenery and how to see it*, Londres, 1882, pp.29-30.

126 Henry Vizetelly, *Facts About Port and Madeira*, Londres, 1880, in Alberto Vieira, *História do Vinho da Madeira. Documentos e Textos*, Funchal, 1993, p.378

127 Cf. Eduardo Pereira, *Ilhas de Zargo*, vol. II (1968), 170-171

va o pequeno comércio e o contrabando, sendo feita por pequenos barcos usados para a condução dos passageiros a bordo dos navios ancorados na baía do Funchal. Vendiam-se bordados, móveis de vimes, frutas, vegetais e diversos *souvenirs*, como testemunha Maria Lamas: *Uma modalidade de venda ambulante de bordados e objectos regionais muito curiosa e típica é a bombota. Os bomboteiros levam a mercadoria em botes até junto dos vapores fundeados. Alguns vão mesmo a bordo, onde fazem a exposição dos seus artigos; outros ficam nas pequenas embarcações e dali procuram convencer os passageiros, oferecendo-lhes o que têm para vender, num palavreado confuso, em que há frases ou termos ingleses à mistura com uma espécie de dialecto, de pronúncia incompreensível para os próprios madeirenses que não estejam habituados ao seu acento. Mas a principal e mais expressiva linguagem é a mímica... O que é certo é que o número de bomboteiros é muito elevado. E lá vão fazendo o seu negócio... Para eles, o mau tempo, que tira aos viajantes o ânimo para desembarcar, é a boa sorte...*¹²⁸

A atividade dos *bomboteiros* era muito antiga no porto do Funchal pois, no século XVIII, o vice-cônsul inglês, Roberto Cock, queixava-se da exploração de que eram vítimas os marinheiros britânicos. Por outro lado, parece que a sua insistência era considerada inoportuna sendo corridos, por vezes, com baldes de água quente e tiros¹²⁹. Semelhante atividade existia no porto de Las Palmas, sendo conhecida como *cam-bullón*, que segundo os estudiosos do arquipélago vizinho, a origem etimológica da palavra é portuguesa e terá chegado aí a partir da Madeira¹³⁰. Em 1929, o governo regulamentou, pelo decreto nº.17790, o exercício da atividade de venda destes objetos a bor-

do. A alfândega do Funchal dispõe, para o período de 1956 a 1980, do livro de registo de licenças. De acordo com os dados disponíveis, podemos assinalar os seguintes produtos de venda: artefactos regionais, artigos de ourivesaria, artigos e fruta, rendas e bordados, câmbios, flores, jornais, metais preciosos, postais ilustrados da Madeira, propaganda de vinhos madeirenses. O período posterior à *Segunda Guerra Mundial* foi florescente nesta atividade que começou a perder importância a partir da década de 70¹³¹:

REGISTO DE LICENÇAS DE BOMBOTE

ano	Número de licenças
1956	171
1957	161
1958	159
1959	153
1960	148
1961	152
1962	142
1963	148
1964	142
1965	99
1966	167
1967	165
1968	123
1969	119
1970	109
1971	105
1972	104
1973	88
1974	88
1975	84
1976	74
1977	82
1978	66
1979	66
1980	33

Fonte: Iolanda Silva, *A Madeira e o Turismo. Pequeno Esboço Histórico*, Funchal, 1985, p.54

128 Maria Lamas, *Arquipélago da Madeira. Maravilha Atlântica*, Funchal, 1956, 357

129 João J. Abreu de Sousa, *ob. cit.*, pp.24-25. A informação mais antiga na literatura de viagens reporta-se apenas a final do século XIX: Dennis Embleton, *A Visit to Madeira in the Winter 1880-1881*, Londres, 1882, p.7; A. Marsh, *Holiday Wanderings in Madeira*, Londres, 1892, p.13; J. Metcalf, *Wandering among Forgotten Isles*, N. York, 1926, p.171. Hugo Rocha (em Cabral do Nascimento, *Lugares Selectos de Autores Portugueses que escreveram sobre o Arquipélago da Madeira*, Lisboa, 1949, p.240) descreve ainda em 1939 esta actividade: *A bordo vai a azáfama de todas as horas do desembarque (...). Mais homens que se acercam, em barcos, na mira de vender a mercadoria clássica deste porto de encantamento. O convés está cheio de móveis de verga. Os mostruários aliciam os olhos dos viajantes. As compras, porém, são poucas, quase nenhuma.*

130 Juan Medina Sanabria, *Isleta Puerto de La Luz, Raíces*, Las Palmas de Gran Canaria, 1996.

131 Iolanda Silva, *A Madeira e o Turismo. Pequeno Esboço Histórico*, Funchal, 1985, p.54

AS RECEITAS DA ALFÂNDEGA. Entre 1433 e 1497, o senhorio e a coroa empenharam-se no estabelecimento da estrutura fiscal do arquipélago. O primeiro interveio por meio do almoxarife, que tinha por missão fazer cumprir o estatuído no foral henriquino e nos regimentos senhoriais. O capitão era um dos usufrutuários que recebia a décima parte das rendas senhoriais arrecadadas na capitania. Com o governo do infante D. Fernando, a estrutura fiscal mostrou-se inadequada ao progresso atingido pela economia e sociedade madeirenses, tornando-se necessário criar uma nova, a *Contadoria*, capaz de superintender à *Fazenda Real* na ilha. Em 1477, o surto das trocas com o exterior, motivado pelo progresso da cultura açucareira, conduziu a novo reajustamento da estrutura fiscal com o aparecimento das alfândegas, uma para cada capitania, ampliada a estrutura fiscal em 1483, com dois postos alfandegários na costa além de Câmara de Lobos. Até 1497, a coroa está excluída da fruição de todos os réditos da Madeira; a única exceção aconteceu em 1478, com o pedido extraordinário de empréstimo¹³². A riqueza estava na mira do Rei, pois em 1497, quando a ilha passou para o domínio da coroa, é clara a motivação: “*é uma das principais e proveitosas coisas que nós, e real coroa de nosso reinos temos para ajudar, e sustento do estado real, e encargos de nossos reinos*”¹³³.

A dízima, isto é, um décimo do valor da produção, foi a mais importante imposição lançada no princípio da ocupação do arquipélago. Ao senhor, pelo exercício jurisdicional, era devida a dízima de todo e qualquer rendimento fixo e de tudo aquilo que pudesse merecer qualquer mais valia, isto é, pescado, produtos agrícolas e pecuários e todos os produtos entrados e saídos na e da ilha. A Ordem de Cristo tinha direito à dízima de alguns serviços e produtos, estando, neste caso, lenhas, madeiras e pedras. De acordo com as *Constituições Sinodais* de 1578, era a “*parte que Deus para si reservou dos bens que deu ao povo*”¹³⁴. A coroa havia estabelecido, em 1439, como incentivo às ligações com o reino, a isenção da dízima e portagem de todas as mercadorias para aí en-

viadas¹³⁵. A situação foi renovada por diversas vezes e, ainda em 1493, era solicitada esta regalia que D. Manuel rejeitou¹³⁶. A medida foi igual para todas as ilhas atlânticas e terá funcionado como um incentivo à fixação de colonos nos novos espaços.

De entre os direitos arrecadados, temos o dízimo sobre os rendimentos fixos ou qualquer valia, sendo na época do senhorio do usufruto do donatário e da Ordem de Cristo. À fiscalidade senhorial sobrepõe-se outra assente nas principais produções com valor comercial. Dos cereais retirava-se o dízimo das colheitas, enquanto que no vinho se pagava uma determinada quantidade do que fosse posto à venda nas tabernas, que ficou conhecida como a imposição do vinho (1485), cujo valor ia na totalidade para as obras de enobrecimento da vila do Funchal.

A *Alfândega do Funchal*, que funcionava como uma dependência da *Junta da Fazenda* da ilha até 1834, controlava o movimento do porto do Funchal e a arrecadação dos direitos de entrada e saída. O Juiz mais velho controlava toda a ação e superintendia a Mesa Grande da Alfândega, onde se concediam as fianças para o embarque das mercadorias, entradas ou saídas¹³⁷. Os guardas do número da alfândega¹³⁸ zelavam pela regularidade do serviço, impedindo os roubos, o contrabando¹³⁹ e os atos fraudulentos¹⁴⁰. O feitor da descarga assinalava as entradas¹⁴¹ das mercadorias, apondo em cada a respetiva marca¹⁴², o selador colocava o selo, que autenticava o ato e documento¹⁴³ e o fiel dos armazéns manifestava a carga em armazém das bebidas alcoólicas, por exemplo¹⁴⁴. O feitor do embarque ordenava a saída das mercadorias após a escrituração e lançamento do respetivo direito¹⁴⁵. Todas as atividades¹⁴⁶ e a arrecadação dos direitos de entrada e de saída estavam regulamen-

132 Fernando Jasmins Pereira, A Participação da Madeira no Pedido de Empréstimo de 1478, in *Estudos Sobre História da Madeira, Funchal*, 1991, pp.297-321

133 ARM, *RGCMF*, t. I, fls.272vº-273vº., 27 de Abril de 1497, publ. In *Arquivo Histórico da Madeira*, vol. XVII, 1978, pp.363-364.

134 *Constituições Sinodais do bispado do Funchal Feitas & Ordenadas por dom Ieronimo Barreto bispo do dito bispado*, Lisboa, 1585.

135 Cf. Fernando Jasmins Pereira, *Estudos Sobre História da Madeira, Funchal*, 1991, p. 110.

136 Cf. Fernando Jasmins Pereira, *Estudos Sobre História da Madeira, Funchal*, 1991, pp. 155

137 AN/TT, *PJRF*, nº 100-114.

138 Idem, nº 12-17 (distribuição dos guardas de número).

139 Idem, nº 237, fls. 201-202vº.

140 Idem, nº 237, fls. 187-191vº (1782.Outubro.5 - regimento dos guardas de número).

141 Idem, nº 39-72.

142 Idem, nº 117-145.

143 Idem, nº 85-90.

144 Idem, nº 80-84,

145 Idem, nº 245-255.

146 Idem, nº 240, fls. 129vº-130.



tadas por regimentos, alvarás e as pautas gerais da Alfândega¹⁴⁷.

A cobrança dos direitos de exportação estava regulamentada por duas pautas: a geral e a inglesa. A última, feita de acordo com o tratado de comércio com a Inglaterra (1810), determinava privilégios especiais para os ingleses. Sucede que, em 1834, o diretor da alfândega decidiu juntar as duas pautas numa só, no que mereceu a contestação da classe mercantil, que se manifestou através da sua novel Associação Comercial em 1834, solicitando a situação anterior das duas pautas. A partir de 4 de julho de 1835, o governo nomeou uma comissão para rever as referidas pautas e estabelecer uma nova, aprovada pelo decreto de 10 de janeiro de 1837, com aplicação no prazo de três meses em todo o território nacional.

A nova pauta mereceu a contestação total das

diversas praças comerciais; os madeirenses levantaram-se em coro através da *Associação Comercial*, da câmara Municipal do Funchal e do próprio diretor da Alfândega, Diogo Telles de Menezes. Uma das reclamações incidia no facto de a mesma permitir a entrada livre de vinhos e aguardentes do continente, e a oneração dos direitos de importação de cereais e produtos manufaturados e industriais. Referia-se que a mesma pauta estabelecia, no art. 3º, uma *comissão geral e permanente* para acompanhar as queixas que a mesma suscitasse. Por outro lado, estabelecia uma *comissão regional de revisão*, presidida pelo *Governador Civil* que, em princípios de 1839, tinha pronta a sua proposta mas depositava poucas esperanças na aceitação desta por parte da *Comissão Geral e Permanente* em Lisboa, como se verificou pelas objeções apresentadas. Tivemos nova pauta em 1841, que não alterava a legislação especial para a Madeira quanto ao vinho, aguardentes e cereais, fazendo jus às reivindicações dos madeirense. Entretanto, em 1843, esta medida de favorecimento alarga-se a todos os produtos importados para consumo local que passam a pagar apenas metade dos direitos estabelecidos pela pauta. Certamente que atendendo a alguns pedidos de estrangeiros, no caso os doentes

¹⁴⁷ Destas últimas temos conhecimento das de 1782 [idem, nº 242B.], de 12 de Outubro de 1831 [vide *Correio da Madeira*, nº 115, pp. 1-5.], de 1836 [AN, AF, nº 242B] de 10 de Janeiro de 1837 [vide *Gazeta da Madeira*, nº 60, p. 1.], de 11 de Março de 1840 [idem.], de 23 de Maio de 1843 [*Correio da Madeira*, nº 115, p. 1/5.], de 5 de Agosto de 1850. [idem, nº 103-107, 109-110] e a carta de lei de 12 de Dezembro de 1844 e 20 de Abril de 1845 [vide *Gazeta da Madeira*, nº 60, p. 1; J. Silvestre Ribeiro, Apontamentos sobre a cultura do vinho na Madeira, in *Correio da Madeira*, nº 113, pp. 2-4.].

que procuravam a ilha para alívio e cura da doença, era permitida a entrada livre de impostos de trem de mobília para uso pessoal, ficando obrigado a fazer sair para o estrangeiro num prazo de dezoito meses.

Em 1850, discutia-se um novo projeto de Pauta sendo a *Associação Comercial* instada a pronunciar-se, sendo a oportunidade usada para reclamar alguns direitos que favorecessem o comércio funchalense. Estas alterações sucediam-se quase anualmente. Deste modo, seguiram-se outras pautas em 1856, 1860, 1875, 1882, 1885 e 1887¹⁴⁸, que mereceram igual contestação. Refira-se, por fim, que em 1892 as medidas de favorecimento iam para a entrada do melaço, no sentido de favorecer a indústria açucareira, nomeadamente o engenho do Hinton. Aqui uma das preocupações mais evidentes dos comerciantes da praça funchalense prendia-se com a necessidade de apertadas medidas de fiscalização aos navios e mercadorias oriundos de portos infestados com alguma epidemia, e da necessidade de se construir uma estufa de desinfecção. Esta preocupação era natural para uma cidade como o Funchal que, em anos anteriores, havia sido infestada de epidemias trazidas por passageiros ou mercadorias do reino e que vitimaram milhares de cidadãos.

Em 29 de novembro de 1878, as câmaras da região haviam aprovado o imposto *ad valorem* de 3% sobre as mercadorias entradas na alfândega, que acabou suspenso por acórdão do conselho do distrito de 28 de maio de 1879. Enquanto se aguardava um despacho definitivo, a câmara da S. Vicente, com base no que preceituava o código administrativo, decidiu-se estabelecer o imposto sobre todas as mercadorias nacionais e estrangeiras vendidas no concelho¹⁴⁹. Em 1888, ¹⁵⁰ ficou regulamentado o imposto indireto sobre os produtos importados, que até então eram cobrados pela alfândega do Funchal e que a partir daqui têm cobrança local, uma vez que a câmara do Funchal pretendia apossar-se de 75% do total das rendas da alfândega. As taxas estavam em consonância com as da tabela da Câmara do Funchal e mudava sempre que esta as alterava¹⁵¹.

Com a República, manteve-se o imposto, sendo regulamentado em 1923¹⁵² pela comissão executiva. O imposto *ad valorem* incidia sobre os produtos produzidos no concelho e dele exportados. Isto é: aguardente, aves, batata (*semilha*), bordados, cana sacarina, carnes, cereais e legumes, couros e peles, gado, lenha, madeiras, manteiga, nata de leite, vimes, vinho.

O lançamento de imposições que oneravam o movimento portuário não era muitas vezes uniformemente estabelecido para todos os portos nacionais. Deste modo, em 1929, o Funchal cobrava mais 50 % do que qualquer outro porto, sendo esta situação baseada na ideia do custo de vida elevado. A tudo isto temos de juntar a taxa pelo serviço de pilotagem e a taxa de 100\$00 pelos serviços de inspeção realizados pela *Polícia Repressiva de Emigração Clandestina*, aos barcos que transportavam turistas. Vejamos a situação dos direitos de saída e entrada para os dois produtos -o vinho, o açúcar - que mais influenciaram o movimento do porto do Funchal ao longo da História.

O AÇÚCAR. Os produtos de maior rentabilidade económica foram os que mereceram maior atenção em termos de imposições e controle. Estão, neste caso, o açúcar e o vinho. No caso do açúcar, começou por se onerar o processo de fabrico cobrando o Infante D. Henrique metade da produção dos que utilizassem as *alçapremas* e um terço do que fora laborado em engenhos particulares. A partir de 1467,¹⁵³ o valor a cobrar desceu para um quarto, situação que permaneceu até 1515¹⁵⁴, altura em que se quedou para um quinto.

A cobrança dos direitos e imposições fazia-se por arrendamento, isto é, a coroa arrendava a arrecadação, individualmente ou a sociedades comerciais, por prazos determinados, recebendo o valor correspondente. As sociedades no período de afirmação da economia açucareira foram muito disputadas por importantes sociedades comerciais europeias com sede em Lisboa, donde se destaca a presença de judeus e

148 Cf. o debate havido na *Associação Comercial* em Rui Carita, *Associação Comercial e Industrial do Funchal*, pp.48-57.

149 Vereação de 13 de Março de 1880, Alberto Vieira, *São Vicente Um Século de Vida Municipal (1869-1974)*, Funchal, 1997, pp.30-40.

150 Vereação de 29 de Setembro e 6 de Outubro, *ibidem*.

151 Vereação de 27 de Outubro de 1888, *ibidem*.

152 Vereação de 3 de Novembro, *ibidem*.

153 .ARM, *RGCMF*, tomo I, fls.211vº-213vº., 29 de Abril de 1466, publ. in *Arquivo Histórico da Madeira*, vol. XV, 1972, pp.26-29

154 Cf Fernando Jasmins Pereira, *Estudos Sobre História da Madeira*, Funchal, 1991, pp.154-212

genoveses. O senhorio, para poder controlar e prever a receita, determinou o estimo da produção de açúcar dos diversos proprietários de canaviais¹⁵⁵. A vereação estabelecia um rol dos estimadores, isto é, aqueles que deveriam fazer a estimativa da produção de todos os canaviais.

O empenhamento do senhorio e coroa no apoio e financiamento da cultura resultava, não só da importância na economia da ilha, mas também dos elevados réditos que dela arrecadava com as múltiplas imposições fiscais. A elevada quantia de açúcar, resultante da tributação, servia para a coroa, no século XVI, custear as despesas da Casa Real, as dívidas aos mercadores estrangeiros, o soldo dos funcionários do almoxarifado da ilha, restando, ainda uma soma avultada para o comércio direto por meio dos feitores em Flandres ou a venda a contrato aos mercadores nacionais ou estrangeiros. No período de 1501 a 1537, as despesas contabilizadas rondaram 2,8% (6.760\$000), sobrando 476.293 arrobas no valor de 233646\$00¹⁵⁶.

A importância assumida pela receita terá condicionado a política intervencionista do senhorio e coroa, ao mesmo tempo que contribuiu para um maior empenhamento da estrutura administrativa na referida cultura. Se contabilizarmos a documentação oficial no período de 1452 a 1517, constata-se que 20% incide sobre o açúcar, sendo mais de 75% da pena de D. Manuel, quando Duque e Rei, o que demonstra o desmesurado empenhamento do monarca na promoção do cultivo, assim como a situação caótica que herdara, no que respeita o governo das coisas do açúcar da ilha. A intervenção manuelina incidiu, preferencialmente, no comércio (32%) e defesa da qualidade do açúcar laborado (10%)¹⁵⁷.

A fiscalidade surge como uma dominante na atuação das autoridades do reino, que por meio de diversos regimentos e lembranças, definem o quantitativo a lançar e a forma de o arrecadar. Enquanto na alfândega o quantitativo é fixo (dízima de saída), o tributo que onera os produtores é variável, de acor-

do com o desenvolvimento da cultura na ilha. Assim, no início, o infante D. Henrique estabeleceu o pagamento de metade do açúcar laborado nas alçapremas da ilha que lhe pertenciam, e os engenhos particulares passaram a pagar uma arroba e meia mensal, enquanto as moendas, movidas a água e a tração animal, pagavam 1/2 do açúcar laborado. Em 1461, com o infante D. Fernando, uniformiza-se o direito a arrecadar, ficando em apenas 1/3, que, de acordo com o regimento de 1467, terá uma arrecadação mais eficaz¹⁵⁸. A partir daí, o direito a arrecadar passará a ser 1/4 da produção, lançado de acordo com o estimo antecipado feito por dois estimadores eleitos pelos vereadores. O agravo manifestado pelos madeirenses em consonância com a conjuntura conturbada de finais do século XV, forçaram D. Manuel a repensar o sistema de tributação do açúcar. Em 1507, este solicitou aos madeirenses um estudo sobre a melhor forma de lançar e arrecadar o mesmo direito. Correspondendo às pretensões dos madeirenses, o monarca estipula o lançamento de apenas 1/5 da produção, a vigorar desde 1516, e define a forma adequada de arrecadar o açúcar dos direitos nas diversas comarcas da ilha¹⁵⁹.

A forma de arrecadação dos direitos, definida, em 1467, por D. Fernando, mantinha-se em vigor e nela se estabelecia que o açúcar a tributar seria resultado de um estimo feito por dois homens-bons, eleitos trienalmente em vereação, que percorriam os canaviais da ilha, fazendo o estimo num livro próprio. O tributo era depois arrecadado no engenho na altura da safra. Com D. Manuel, estabeleceu-se, a partir de 1485, nova operação de vistoria dos açúcares - os alealdamentos -. Com isto, pretendia-se confrontar o quantitativo produzido com o estimo e verificar a qualidade do produto final. Os alealdadores eram eleitos anualmente pelo senado da câmara¹⁶⁰. Concluída a avaliação e vistoria da qualidade do açúcar, procedia-se à recolha, que poderia ser feita mediante cobrança direta ou arrendamento. No primeiro caso, tal encargo estava entregue ao almoxarifado que, com D. Manuel, assume uma estrutura diversa com a criação de cinco comarcas integradas no almoxarifado do açúcar, centralizado no Funchal.

155 .O único livro de *estimos* conhecido foi publicado por RAU, Virgínia e MACEDO, Jorge, *O Açúcar na Madeira no Século XV*, Funchal, 1992.

156 Conforme F. J. Pereira, *O Açúcar Madeirense...*, publicado in Fernando Jasmins Pereira, *Estudos Sobre História da Madeira*, Funchal, 1991, ao preço médio de 500 rs. a arroba.

157 Veja-se documentos in *Arquivo Histórico da Madeira*, vols. XV-XVIII, 1972-74.

158 ARM, *RGCMF*, tomo. I, fl. 226-229 vº.

159 F. J. Pereira, *Alguns Elementos*, pp. 179-80; idem, *O Açúcar Madeirense*, pp. 55-58

160 ARM, *CMF*, t. I, fl. 219-221v1.

Os arrendamentos que se realizavam trienalmente tiveram vida efêmera, mercê dos prejuízos avultados acumulados pelo almoxarifado e arrendatários, entre 1506 e 1518. Os contratos no curto espaço da vigência foram dominados por mercadores ou sociedades comerciais estrangeiras, nomeadamente italianos¹⁶¹.

Para os séculos XVII e XVIII manteve-se a mesma estrutura de arrecadação dos direitos da coroa, mas aqui adaptada à dimensão da cultura açucareira. Assim, para cada uma das áreas, era provido um quintador, um para cada uma das antigas comarcas, isto é, Funchal, Calheta, Ribeira Brava, Ponta de Sol e Santa Cruz. Nas primeiras localidades, era apoiado por um escrivão. Ambos tinham de soldo um moio de trigo por cada ano¹⁶². O provimento destes continuou no século XVII, mesmo com a produção reduzida ou sem qualquer significado comercial. Na década de 50, não obstante o quinto do açúcar não ser cobrado desde 1640, a Fazenda Real estabeleceu o encargo de 80 réis por cada arroba de açúcar para a fortificação.¹⁶³ Os açúcares dos engenhos não eram *quintados* desde 1643. Não obstante a insistência para que fosse o quinto cobrado, só em 1687 o Provedor da Fazenda conseguiu pôr em pregão os ditos direitos do ano de 1687.¹⁶⁴ Por mandado de 20 de dezembro de 1686¹⁶⁵ foi ordenada a extinção, a partir de 30 de Julho, dos quintadores do açúcar de Santa Cruz, Ribeira Brava, Ponta de Sol e Calheta, por a ilha já não produzir açúcar. Mas cedo se reconheceu o erro de tal medida, uma vez que o açúcar continuou a produzir-se, ainda que em pequenas quantidades. Deste modo, a partir do ano seguinte, a arrecadação foi posta em arrematação¹⁶⁶. Para o ano de 1687,¹⁶⁷ foi arrematado por Manuel Vieira Gago, no valor de 285\$000, e em 1688,¹⁶⁸ por João Betencourt Vilela por 200\$000. A partir do último ano, os lavradores passaram a pagar apenas o oitavo da produção¹⁶⁹. Também para os

anos de 1744 e 1748,¹⁷⁰ encontrámos o provimento de um escrivão dos quintos para a vila da Calheta, de seu nome, António Dionísio de Oliveira. As dificuldades por que passou a cultura refletiram-se na estrutura administrativa. Assim, em 1675,¹⁷¹ refere-se que havia trinta anos que não se arrecadava os quintos, por isso se ordenava o confronto dos livros do donativo com os de saída para se confirmar as fugas ao pagamento.

Na segunda metade do século XIX, a principal preocupação das autoridades era criar incentivos ao retorno da cana sacarina, pelo que foram estabelecidas várias isenções de impostos. Em 1865, isentava-se de direitos a maquinaria e utensílios necessários para a montagem dos engenhos. Isto permitiu que a cultura votasse a ganhar importância, produzindo excedentes para exportação. Se, em 1850, qualquer saída de açúcar estava limitada, já em 1870 o que entrasse no continente estava sujeitos a \$600 réis a arroba, o equivalente a cerca de 25% daquilo que pagavam os açúcares estrangeiros, medida que foi suspensa por cinco anos, em 1876, e renovada em 1878, 1881, 1885, 1895, 1903¹⁷². Isto permitiu que de uma opção inicial da cultura para assegurar o consumo se avançasse para uma nova situação de produção de excedentes, cujo escoamento é facilitado no quadro do mercado nacional.

De acordo com a política protecionista e de incentivo à cultura, estabeleceram-se entraves à importação. Assim, com as leis de 1855, 1858 e 1861 a importação do mel, melaço e melado do Funchal pagava 4\$000 réis por cada 100 Kgs, passando para 6\$000 réis, em 1880 e 1885. Sucede que, a partir de 1862, sentiram-se os efeitos negativos dos fungos que atacavam o canavial, o que levou as autoridades, sob pressão dos armazenistas de vinho, a reivindicar a abolição do imposto municipal que recaía sobre o melaço importado para fabrico de álcool. Na revisão da pauta de 1892, reclamava-se a situação que só foi atendida no regime sacarino estabelecido em 1895¹⁷³. O melaço importado só podia ser usado para

161 F. J. Pereira, *O Açúcar Madeirense*, pp. 62-66

162 AN/TT, *PJRFF*, n.º.965^a, fls. 164-164^vº, 6 de Novembro de 1654; *ibidem*, n.º.966, fls. 276^vº-278, 15 de Janeiro de 1683.

163 AN/TT, *PJRFF*, n.º.965A, fl.86, 20 de Fevereiro de 1653.

164 *Ibidem*, n.º. 396, fl. 65^vº, 12 de Fevereiro de 1675; fls.6-6^vº, 22 de Maio de 1675; fl. 5, 27 de Agosto de 1675; fl. 63^vº, 15 de Novembro de 1675; fls.150^vº, 27 de Setembro de 1653; no. 969, fls.89^vº-90, 25 de Fevereiro de 1687.

165 AN/TT, *PJRFF*, n.º.966, fls. 446^vº-447.

166 *Ibidem*, n.º.968, fls. 75^vº-76, 25 de Fevereiro de 1687.

167 *Ibidem*, fl. 76-^vº, 10 de Março.

168 *Ibidem*, fls. 77-^vº, 3 de Abril

169 *Ibidem*, fls. 48-^vº, 5 de Outubro

170 AN/TT, *PJRFF*, n.º.912, fls. 184^vº, 264, 12 de Fevereiro.

171 AN/TT, *PJRFF*, n.º.396, fl. 63^vº, 15 de Novembro; *ibidem*, n.º.966, fl.6-6^vº.

172 Cf. Fernando Augusto da Silva, *O Arquipélago da Madeira na Legislação Portuguesa*, Funchal, 1941.

173 As fábricas deveriam fazer junto dos municípios o manifesto das fábricas de açúcar, álcool e aguardente: ARM, *Câmara Municipal do Funchal, Administração do Concelho*, n.º.420-421 (1895-1910);



o fabrico de álcool e dependia dos valores da colheita anual, de forma a não prejudicar os lavradores, sendo taxado em 30 réis ao Kg. Ao mesmo tempo, salvaguardava-se a indústria nacional, impondo pesados impostos sobre o álcool e bebidas estrangeiras. Em 1903, com a revisão do regime sacarino surge de novo uma redução substancial nos direitos de importação de melaço, medida contrariada em 1911. O incremento da produção madeirense assim o obrigava. Em 1918, o açúcar madeirense entrado no continente estava isento de qualquer imposto.

O decreto de 1911, que reformula o regime sacarino, estabelece um imposto sobre o fabrico da aguardente, criando-se um fundo gerido pela *Junta Agrícola* da Madeira para apoio à agricultura. Foram nomeados contadores para procederem à cobrança do imposto nas fábricas. Extinta a *Junta Agrícola*, o fundo passou a ser gerido, desde 1919, pela *Junta Geral do Funchal*. Todas as fábricas não matriculadas deveriam pagar o imposto de 100 réis, passando a 150 réis, a partir de 1914. Em 1926, surge nova situação de imposto a onerar o fabrico da aguardente, numa tentativa de travar o consumo excessivo.

O VINHO. A primeira referência sobre o lançamento dos direitos sobre o vinho tinha saído em 1567, altura em que foi lançado um direito de 1% sobre o vinho que se carregasse para fora, ou, como se referia, *certa cousa por almude no que se vender*¹⁷⁴. Em 1647,¹⁷⁵ o direito passou para 400 réis a pipa e, em 1669,¹⁷⁶ adicionou-se mais um cruzado, como tributo para as despesas da guerra. Depois, só em 1777, voltamos a ter referência ao imposto, quando em janeiro se fez o tabelamento dos direitos para o ano corrente. Apenas a partir daqui, são assíduas as informações sobre o modo como se deduziam os direitos.

No século XVII, os direitos cobrados à saída da alfândega deixaram de ser fixos, passando a ser determinados, de acordo com a qualidade, distinguindo-se os vinhos para abastecimento das tripulações, de menor qualidade, o vinho seco, a malvasia, a aguardente e o vinagre. Os direitos eram estabelecidos de acordo com o valor da pipa de exportação. Para a segunda metade do século XVII, dispomos de alguns dados.

174 ARM, *RGCMF*, tomo velho, fls. 123-123vº.

175 Idem, t. 6, fls. 80vº-81.

176 Idem, t. 4, fls. 44-45.

idem, ARM, *Câmara Municipal do Funchal*, n.º.565; idem, *Câmara Municipal da Ponta de Sol*, n.º. 178-180.

PREÇO E DIREITOS DA PIPA DE EXPORTAÇÃO.1650.1699(em réis)

Tipo vinho		16501682		1687		1699			
		Preço	Direitos	Preço	Direitos	Preço	Direitos	Preço	Direitos
Beberagem (para uso da tripulação)	Superior	6.000	666						
	Inferior	8.000	888						
Todos tipos				12.000	1.333	8.000	888	18.000	2.000
Malvasia		9.000	1.000	14.000	1.444	10.000	1.111	24.000	2.666
Aguardente		20.000	2.220	34.000	2.666	20.000	2.222	40.000	4.444
Vinagre		3.600	400	6.000	666	4.000	444	6.000	666

Fonte: T. B. Duncan, *Atlantic Islands Madeira, The Azores and the Cape Verdes in Seventeenth-century: Commerce and Navigation*, Chicago, 1972, p.44

No último quartel do século XVIII, voltámos a ter informação sobre o valor pago nas exportações do vinho. Na década de setenta, a tendência era para a subida, contrariada em 1779 por dificuldade

de escoamento do vinho. A situação mantém-se na década seguinte, motivada pela grande demanda e consolidação do mercado norte-americano.

DIREITOS DE SAÍDA NA ALFÂNDEGA DO FUNCHAL. 1775-1820(em réis)

ANOS	VINHO SECO	MALVASIA	AGUARDENTE	VINAGRE
1775-1776	4.000	8.000	4.400	1.200
1777	4.400	8.800	5.000	1.200
1778	4.000	8.000	4.400	1.200
1779	3.800	7.600	5.000	1.200
1780-1783	4.000	8.000	5.000	1.200
1784	4.800	11.200	5.000	1.200
1785	5.600	11.200	5.000	1.200
1786-1787	5.600	11.200	5.830	1.400
1788		11.200	5.430	1.200
1789	4.800	11.200	5.430	1.200
1790-1791	4.400	9.600	5.820	1.400
1792	5.800	11.600	7.000	1.600
1793	6.000	11.700	7.000	1.600
1794	6.000	12.000		
1795	5500			
1796	5.800	11.600	7.000	1.600
1797	6.000	11.200	7.000	2.000
1798-1800	6.000	12.000	7.000	2.000
1801-1802	6.500	13.200	7.000	2.000
1803	5.000	13.200	7.000	2.000

1808	5.000	11.000		
1809	6.000	12.000	6.000	2.000
1810	7.000	14.000	6.000	2.000
1811	7.000	14.000	6.000	2.000
1813	7.600	15.200	6.000	2.000
1816	7.600	15.200	6.000	2.000
1820	7.500	15.000	6.000	2.000

FONTE: Alberto Vieira, *A Vinha e o Vinho na História da Madeira. Séculos XV a XX*, Funchal, CEHA, 2003.

A Junta da Real Fazenda procedia todos os anos, entre novembro/janeiro, à dedução dos preços correntes da pipa de vinho¹⁷⁷, estipulando o valor dos direitos de saída que depois deveriam ser remetidos ao Erário Régio, para aprovação. No aviso referia-se, nomeadamente, os preços correntes da pipa de vinho¹⁷⁸, o aumento ou diminuição da colheita¹⁷⁹ e o estado do comércio do produto¹⁸⁰. A aprovação do Erário Régio tardava, obrigando a Junta da Real Fazenda a aplicar a tabela dos direitos com caráter provisório, *enquanto não houver resolução em contrário*, dizia-se. Em 15 de setembro de 1798,¹⁸¹ a nova tabela de direitos foi enviada para aprovação e só a 2 de junho de 1799 mereceu o acordo do Erário. O pedido de 24 de outubro de 1801¹⁸² teve, a 30 de dezembro, a requerida aprovação. Se a Junta tardasse em enviar o mapa e fizesse assento do novo direito estipulado sem disso dar conta ao Erário, logo era repreendida, tal como tinha sucedido em 1792¹⁸³.

Na Alfândega do Funchal, estava montado um complicado sistema administrativo da arrecadação sobre os direitos. A Junta da Real Fazenda exercia vigilância e controlo direto dos livros de escrituração adotados¹⁸⁴, através da solicitação permanente dos mapas de saída do vinho¹⁸⁵. Em ordem ao administrador da Alfândega de 1790,¹⁸⁶ referia-se que *no fim*

de cada mês uma lista exacta do vinho que tiver embarcado no mês, declarando os nomes de cada navio, de seu capitão, seu destino, e o número de pipas que leva. Em 1824,¹⁸⁷ algo corria mal na escrituração, pois que, face a uma demanda entre o Juiz da Alfândega e o comandante da galera inglesa Larkins, acerca da existência a bordo de mais de 5 pipas de vinho baldados da galera Isabel Sompson, se descobriu uma fraude na escrituração do vinho embarcado. O Juiz clamou por uma reformulação dos métodos de escrituração dos livros de registo de exportação, de modo a evitar danos à Fazenda Real.

Os estrangeiros, e de modo especial os ingleses, serviam-se de vários subterfúgios para se subtraírem ao pagamento dos direitos. A um deles se refere, em 1779,¹⁸⁸ um informe sobre os direitos do vinho, dizendo-se que compravam o vinho sem preço e, de imediato, solicitavam ao Juiz da Alfândega a devida autorização ou franquia para a saída dos vinhos, ou, então, abriam a saída sobre a fiança de 4.000 réis por pipa, valor que ficava depois da avaliação. A intenção era *não tanto somente para fraudar a Real Fazenda, mas para com o baixo preço o fazerem toda a venda dos portugueses, quando na verdade nenhum dano têm os ingleses porque como os vinhos dão de comissão, e os carregão pelo duplicado preço, porque os comprão posto a bordo, nem lhes é irregular para os assentos que pateticamente querem introduzir, nem para prejuízo, pois só os pobres e ignorantes comitentes o tem, e estes da ilha o grande lucro*. O suborno poderia ocorrer, como sucedeu ao ex-provedor, então Juiz da Alfândega: *Estes estrangeiros estão muito mal acostumados do tempo da provedoria, cujo provedor, agora juiz da alfândega sendo ainda seu conservador*

177 AN/TT, *PJRFF*, nº 237, fl. 41vº.

178 Idem, nº 942, p. 139, pp. 139, 171, 228.

179 Idem, nº 942, p. 143; nº 411, pp. 238-239, 215.

180 Idem, nº 411, pp. 256-257.

181 Idem, nº 942, p. 191.

182 Idem, nº 942, p. 212.

183 Idem, nº 761, p. 171.

184 AN/TT, *AF*, nº, fl. 29-60.

185 AN/TT, *PJRFF*, nº 406, fls. 31vº-32; idem, *AF*, nº 241, fls. 166, 217-218; nº 238, fl. 35vº.

186 Idem, nº 403, p. 65.

187 AN/TT, *AF*, nº 240, fls. 129vº-130.

188 AN/TT, *PJRFF*, nº 411, pp. 120-123.

lhes fazia tudo quanto querião... chamava-os à Mesa para eles mesmos dizerem os preços dos vinhos que havião de despachar, quando e só deverião ser chamados as pessoas justas e desconhecidas. Perante as desordens que se repetiam de ano para ano, só uma solução seria possível, com o estabelecimento do preço de custo invariável, como da pauta, ou seja, a fixação de um direito de saída¹⁸⁹. A medida de preço fixo havia sido solicitada, em outubro de 1799, pelos comerciantes, numa representação em que reclamavam nova regulamentação, segundo o processo de 1776, em que o preço fora fixado em 4.200 réis¹⁹⁰. A Junta decidiu taxar os direitos por um período de quatro anos, com a finalidade de, no fim do período, apresentar conta da necessidade de os aumentar ou diminuir. Os direitos ficaram assim distribuídos:

- 4.000 réis para o vinho de embarque,
- 8.000 réis para a Malvasia,
- 5.000 réis para a aguardente
- 1.200 réis para o vinagre¹⁹¹.

Por alvará de 31 de maio de 1800, foi criado um novo imposto que, por decreto de 6 de setembro de 1800, teve aplicação na Madeira. Os madeirenses, habituados ao antigo sistema, protestaram junto da Junta, a 14 de outubro de 1801. A *Junta da Real Fazenda*, em conta de 20 de novembro, alude ao protesto, anuindo com as seguintes pretensões *porque para além das muitas e pesadas penções que sofre o comércio é excessivo o preço dos vinhos, o que é muito bastante para retardar as suas operações e redefinir (sic) (reflectir?) no rendimento n'alfândega que depende de uma pronta e excessiva exportação*¹⁹². Por provisão de 4 de maio de 1802,¹⁹³ mandou-se aplicar o valor dos direitos do vinho em outros géneros manufaturados estrangeiros, *diminuindo em uns e acrescentando em outros*¹⁹⁴. A mesma Junta,

em conta de 22 de junho¹⁹⁵, refere a provisão comprometendo-se a averiguar os géneros onde deveria incidir o aumento¹⁹⁶. Antes de ser conhecida a provisão, enviou-se outra, aludindo que a diminuição *muito facilita o comércio e anima em consequência a agricultura do paiz*¹⁹⁷.

De acordo com representação da Junta de 1815,¹⁹⁸ os direitos de exportação aumentaram desde 9 de outubro de 1803 em 1.200 réis por pipa, sendo a soma usada na construção das muralhas das ribeiras. Aqui refere-se o modo como se regulavam os direitos: *Além d'aqueles impostos estabelecidos pelas sabias leis de 27 de Junho de 1808, 3 de Junho de 1809, foi maior aumento dos direitos por saída, resultado acontecido de régia provisão de 28 de Setembro de 1808, que tornando arbitrário os preços de 50 rs por cada pipa de vinho seco, 100 rs por cada dita de malvasia, 600 rs por cada dita de aguardente da terra e de 2.000 rs por pipa de vinagre, antes fixo por decreto de 11 de Agosto de 1802, até a quantidade de 3.700 rs sobre cada uma de vinagre, que se tem cobrado na Alfândega, cuja diferença por si só é muito maior que o produto calculado dos dois impostos consultados.*

Em 1817, os comerciantes estavam em desacordo com a provisão de 28 de setembro de 1808,¹⁹⁹ pretendendo um direito fixo de 5.000 réis por pipa, de acordo com o estipulado em 11 de agosto de 1802. A 20 de Junho,²⁰⁰ a Junta deu conta do requerimento dos comerciantes em ofício ao Governador, informando que, no prosseguimento das medidas de diminuição dos direitos do vinho, havia compensado a redução com o aumento em 10% da importação de fazendas de luxo. A medida guiou-se por certos princípios: *O país que consome o género, é quem paga os direitos, que se lhe carregão, mas sendo certo que quanto menos for o custo, mais será o consumo, é política de acção que exporta, anima com a baixa de direitos à saída, pois sendo este mais, lucra sem o que*

189 Idem, nº 414, pp. 130-133.

190 Idem, nº 941, fl. 10.

191 Idem, nº 770, pp. 79-80.

192 Idem, nº 762, pp. 10-11.

193 Idem, nº 762, pp. 36-37, em nota à margem refere tal provisão registada no *Livro 3 de Ordens do Erário Régio*, fl. 131.

194 Idem, nº 762, pp. 36-37.

195 Idem, nº 762, pp. 36-37.

196 *Ibidem*, nº 762, pp. 36-37, em nota à margem refere que foi decidido por provisão de 13 de Setembro de 1802 que acompanha o decreto de 11 de Agosto que fixa os direitos - *Livro 3 das Ordens Expedidas pelo Erário Régio*, fl. 131.

197 *Ibidem*, nº 762, p. 52, refere provisão de 13 de Setembro de 1802.

198 Arquivo Histórico Ultramarino, *Madeira e Porto Santo*, nº 3714.

199 AN, *PJRF*, nº 763, fls. 65-65vº, refere à margem que está no *livro 3 de ordens expedidas pelo Erário Régio*, fls. 175-176.

200 *Ibidem*, nº 763, fls. 65-65vº.

baixa a indústria e cultura do país. Perante a crise, estabeleceu-se, em 1825, uma redução nos direitos para metade²⁰¹.

Em 1832, o escrivão da Fazenda Real no Funchal, J. Eustáquio de Sousa, face à proibição da entrada da aguardente, decidiu onerar os vinhos com os direitos pagos pela aguardente entrada, beneficiando o sogro que era cobrador da dízima, e negando-se a cumprir a lei de 28 de novembro de 1821²⁰². Contra isso, manifestou-se *O Sentinela do Erário no Patriota Funchalense*²⁰³, tendo recebido o apoio do redator do jornal, N. C. Pitta²⁰⁴, em comentário: *Quando todas as nações isentão de direitos os géneros, que são o objecto do seu comércio e cuja exportação é necessária para promover a riqueza dos povos, nesta nossa província vemos que dependendo o giro mercantil não só a sua prosperidade, mas sua subsistência, de que se exportem nossos vinhos, único objecto de nosso comércio, a ambição, ou pouca inteligência do governo, não tem cessado de dificultar indirectamente aquela exportação, exigindo direitos exorbitantes, que parecem destinados a definhá-la, e que na verdade a tem nestes últimos anos entorpecido*²⁰⁵.

Em reunião dos comerciantes, foi decidido manter os direitos sendo o excedente usado na obra de construção do molhe do porto do Funchal. Tal procedimento mereceu o desacordo de *Hum Observador Imparcial* que considerava de pouca utilidade para o comércio a construção do molhe, considerando mais útil a diminuição dos direitos²⁰⁶. Para *O Mercator*, o projeto de molhe era uma *gaiola para apanhar melros*, pois a ilha necessitava mais de proteção do comércio, através da diminuição dos direitos e dos encargos na Alfândega²⁰⁷. Para *Hum Vilão do Campo*, este projeto era útil, mas podia ser feito sem a oneração dos vinhos²⁰⁸. Finalmente, *Hum Cidadão* não via qualquer utilidade na diminuição dos direitos do vinho, pela simples razão de que daí não vinha benefício algum na baixa de 8.700 réis para 5.000²⁰⁹.

De acordo com a Pauta Geral de 1837, o direito de exportação passou para 4.800 réis, juntando-se, por lei de 25 de abril de 1845, mais 7%, e, por lei de 12 de dezembro de 1844, os 5% adicionais e 3% para a caixa dos emolumentos, perfazendo um total de 5.536 réis²¹⁰ no vinho exportado para os portos estrangeiros, enquanto que, para o continente e colónias, ficava por apenas 2.076 réis. Uma representação dos deputados da Madeira sobre a extinção dos direitos do vinho apresentada em Cortes em 1867 levou à aprovação de uma medida favorável, votada em sessão das Cortes²¹¹. A pauta regulamentadora de 1850²¹² movimentou os interesses dos madeirenses. Os deputados em representação às cortes pediram a redução dos direitos²¹³, sendo secundados pela imprensa. Para *Um Vinhateiro Madeirense*, a causa da desgraça da ilha estava na pauta, e *por este modo as nossas finanças piorão progressivamente e levar-se-á ao cabo a nossa desgraça neste vale de lágrimas*²¹⁴. Outra voz expressava-se do seguinte modo: *A pauta dificulta a venda e troca dos nossos vinhos; a pauta não deixa procurar novos mercados; a pauta é um obstáculo ao comércio; a pauta favorece o contrabando; a pauta nada aproveita à indústria; a pauta é incompatível com o estado da Madeira porque é contrária e danosa à agricultura que é o primeiro dos interesses materiais, logo é urgente a redução da pauta e direitos moderados “ad valorem”, a exemplo de Espanha, que tem nestes últimos tempos dados grandes passos em Economia Política*²¹⁵. Para N. C. Pitta, em *The Ocean Fower* (1845), a felicidade e prosperidade da Madeira dependia da redução da pauta: *Quando tiver lugar a inevitável redução da pauta, a Madeira será uma pequena Inglaterra*²¹⁶.

Os vinhos embarcados na ilha com destino aos portos do reino e colónias não pagavam direitos²¹⁷ ou, quando o sucedia, era apenas metade. Para usufruírem da regalia, os comandantes dos navios deviam declarar o destino, apresentando depois a certidão do desembarque, num prazo de seis meses.

201 Rui Carita, *Paulo Dias de Almeida e a Descrição da Ilha da Madeira*, Funchal, 1982, p.99

202 *Patriota Funchalense*, nº 163, pp. 1-3.

203 *Ibidem*, nº 158, pp. 1-3.

204 *Idem*, nº 161, pp. 1-2.

205 *Idem*, nº 161, p. 1.

206 *Idem*, nº 163, pp. 1-3.

207 *Idem*, nº 165, pp. 3-4.

208 *Idem*, nº 165, p. 2.

209 *Idem*, nº 167, pp. 2-3.

210 Vide *Gazeta da Madeira*, nº 68, p. 1; *Correio da Madeira*, nº 113, pp. 2-4.

211 *Gazeta da Madeira*, nº 60, p. 1.

212 *Correio da Madeira*, nº 103-107, 109-110.

213 *Idem*, nº 97, pp. 2-3.

214 *Idem*, nº 107, pp. 3-4.

215 *Idem*, nº 116, p. 1.

216 *Idem*, nº 97, p. 3.

217 Prática que vinha de 1679, vide AN/TT, *PJRFF*, nº 396, fls. 70vº-71.

Toda e qualquer infração cometida na mudança do destino era punida com multa de 60 dias de cadeia e 50.000 réis para a fortificação²¹⁸. Em 1821, os direitos de exportação eram de 2.400 réis por pipa, quando embarcados para portos nacionais, mediante a apresentação de uma certidão e guia da respectiva alfândega onde desembarcassem²¹⁹. Em 1822,²²⁰ o negociante Pedro Santana havia afiançado na Alfândega do Funchal a descarga do vinho para o Rio de Janeiro e Lisboa. Terminado o prazo de entrega da prova, foi obrigado a pagar a outra metade dos direitos. O mesmo reclamou da decisão de cobrança, solicitando em requerimento a prorrogação do prazo para mais 8 meses. Em 1825,²²¹ os direitos cifravam-se em metade, abrangendo o Brasil, reino e ilhas, mas limitando-se apenas às embarcações nacionais ou brasileiras²²².

O vinho de roda que ia a envelhecer à passagem na região tropical, no porão das embarcações, e que voltava para ser reexportado, estava igualmente isento de direitos. O consignatário apenas solicitava à Mesa Grande da Alfândega do Funchal crédito ou fiança para embarque. A situação colocou entraves à arrecadação dos direitos reais, pois, como refere a Junta da Fazenda Real, em portaria ao Juiz da Alfândega, os vinhos de roda são uma *ilusão manifesta e prejudicial aos reais interesses na cobrança dos direitos em Mesa e mesmo dos créditos, ou fiança, legalmente concedidos*²²³. Perante isto, a Junta ordenou a proibição do despacho de qualquer vinho nestas condições. No entanto, em 1832,²²⁴ tal medida proibitiva havia já sido levantada, pois Leal Araújo e outros comerciantes solicitaram à Mesa Grande crédito para 200 pipas de vinho embarcadas para a Rússia e 100 para os Estados Unidos da América do Norte, fazendo primeiro a chamada roda ou volta pela Índia.

Outro subterfúgio usado pelos comerciantes para se furtarem aos direitos era a *baldeação à vela*,

isto é, com os navios ao largo junto ao porto, por vezes acontecia entre os barcos ancorados. Baldeavam-se vinhos das Canárias, dos Açores e mais fazendas. Em 1775,²²⁵ gerou-se um conflito entre os guardas da Alfândega e o comandante de uma fragata dinamarquesa, quando, na fiscalização a bordo, se encontraram algumas mercadorias (vinho, latas de chá, barricas de aguardente) baldeadas da fragata de guerra *Coventry*, sem que se tivesse pago qualquer direito. Em 1777,²²⁶ estipulou-se que o direito de baldeação das mercadorias proibidas na ilha era de 11 1/9 %. Em 1819,²²⁷ o ato estava, de novo, isento de direitos. Sucedeu que o capitão Roberto Bullon, da escuna inglesa *Funny*, em viagem de Gibraltar para a Terra Nova, trazia a bordo doze quartolas de vinho de Espanha que, por não as poder vender na ilha, fê-lo ao capitão do bergantim inglês *Exmanth*, Edward B. Oldham, que seguia para a Jamaica. A Junta da Fazenda Real, em resposta ao requerimento do visado, declara que o ato fora uma baldeação, pelo que estava isento de direitos.

A não uniformização do vasilhame de embarque do vinho causava graves inconvenientes na Alfândega, aquando a estimação do vinho para serem lançados os direitos. Daqui resultou a necessidade de estabelecer medidas no sentido de pôr cobro aos inconvenientes. A Junta da Real Fazenda, por edital de 1687,²²⁸ ordenou que todos os barris e caixões que fossem para bordo dos navios deveriam ser marcados e assinalados. Em 1762²²⁹, o holandês Miguel Noulan carregou 10 pipas de vinho de 30 almudes, sendo considerado pela Junta com a medida corrente da pipa de 23 almudes. O cônsul inglês e homens de negócios apresentaram um protesto, notando o *engano que experimentavam nos vinhos que compravam por pipa pela incerteza da medida delas*. Por provisão régia, ordenou-se ao Juiz da Alfândega que levantasse o embargo e mantivesse a medida da pipa de 23 almudes de modo a não *afugentar os comerciantes, embaraçar a saída dos vinhos de que resultaria grave prejuízo à Fazenda Real*. Em 1818,²³⁰ retomou-se a ordem de 1687, ordenando-se que todas as pipas

218 AN, AF, nº 237, fls. 178vº-179.

219 Idem, nº 241, fls. 24-24vº, 42vº.

220 Idem, nº 240, fl. 46.

221 Idem, nº 241, fls. 24-24vº, 42vº.

222 Em 1832 António Faustino da Costa, que tinha uma remessa de vinho para enviar a Macau no bergantim Delfim, viu-se obrigado a conduzir apenas parte da quantia referida, ficando por embarcar 70 pipas, das quais pediu o reembolso da soma gasta nos seus direitos, por não estar autorizado a transportar em navios estrangeiros; vide AN/TT, AF, nº 241, fls. 204-204vº.

223 AN/TT, PJRFF, nº 406, fl. 98.

224 AN/TT, AF, nº 241, fl. 225vº.

225 AHU, Madeira e Porto Santo, nº 447-448.

226 AN/TT, AF, nº 237, fl. 168.

227 Idem, nº 239, fl. 137vº.

228 AN/TT, PJRFF, nº 970, fls. 22vº-23.

229 Idem, nº 970, fls. 18-18vº.

230 AN/TT, AF, nº 239, fl. 114.

que se embarcassem, a partir de 1 de janeiro de 1819, *levarão a marca dos galões inteiros, ficando os mesmos despachantes sujeitos a todas as penas de extravio dos reais direitos, além de se lançarem os créditos àqueles que o tiverem, no caso que por algum modo se verifique algum dolo ou malícia*. Em abono da medida e da questão surgida em 1761, temos uma ordem de 1819,²³¹ da Junta da Real Fazenda à Alfândega, autorizando os comerciantes a embarcarem vinho em diferentes vasilhas *com tanto que declarem a totalidade dos almudes*. Os guardas da casa do embarque deveriam seguir as recomendações, pois caso contrário seriam punidos com a suspensão do ofício. A medida foi um incentivo ao dolo da classe mercantil, que procurava todos os meios para escapar aos direitos. Assim o entendeu, em 1824,²³² o Juiz da Alfândega, ao notar uma diferença de 2 almudes de vinho em 18 vasilhas de embarque. Mas a Junta viu nisso um abatimento ocasional provocado pela viagem para o embarque, ordenando o despacho imediato.

Os vinhos e mais bebidas alcoólicas, quando permitida a entrada, assim como madeiras para a tanoaria pagavam direitos. Para o lançamento dos direitos, procedia-se à avaliação dos produtos, de acordo com o estipulado em pauta. A primeira referência surge em 1803, ordenando-se a cobrança de 10% em madeira, pacas, pregos de ferrar pipa, quarto e quartola²³³. A medida foi confirmada em 1826²³⁴, com o cumprimento do parágrafo quinto do alvará de 4 de junho de 1825. Os artigos ingleses, mercê das medidas de privilégio emanadas nos tratados, tinham avaliação separada, sendo em 1811²³⁵ de apenas 15%. Numa certidão de 1814,²³⁶ temos referência aos direitos deduzidos às mercadorias molháveis entradas na Alfândega no ano anterior:

Aguardente de cana	4019.945 réis
Genebre	60.000 réis
Vinhos estrangeiro	182.472 réis
Cerveja	910.000 réis

Licores a 24%	4.320 réis
Whisky	242.550 réis
Aguardente a 24%,	27.896.160 réis

O vinho era ainda onerado através de diversos emolumentos. Desde 1816,²³⁷ temos o encargo de 200 réis por cada casco de vinho para o feitor das provas do vinho exportado e importado. Segundo informação de 1817, estamos perante um donativo voluntário, *visto terem-se prestado a isso os negociantes sem que fique este emolumento com a natureza daqueles estabelecidos pelo foral, mas sim como voluntário enquanto os mesmos negociantes o quiserem prestar*²³⁸. Podemos ainda adicionar os emolumentos do patrão-mor da ribeira [1784/1798]²³⁹ e outros mais como nos elucidam os livros da alfândega [1806/1818]²⁴⁰.

O encargo das imposições sobre a saída do vinho foi, por diversas vezes, apontado como a origem da crise e da falta de capacidade concorrencial no mercado externo. Aconteceu assim no princípio da década de 20 e na e 50 do século XIX²⁴¹. O peso negativo dos impostos voltou a sentir-se a partir de 1868 com o tributo lançado para amortizar o empréstimo da construção do porto do Funchal. A concorrência dos portos das Canárias fazia-se sentir, provocando o desvio das embarcações em trânsito. A guerra às limitadoras pautas estava na primeira linha de combate de animação do movimento do porto do Funchal. Os réditos arrecadados com a exportação do vinho eram elevados e durante muito tempo dominaram o total das exportações. Em 1813, com um embarque de menos de vinte mil pipas de vinho, os lucros da alfândega foram elevados, representando 89,6% da receita²⁴². Passado mais de um século, o vinho perdeu importância mas continuou a pesar na balança das exportações com 43,2%, perdendo na economia interna para a manteiga²⁴³.

237 Idem, nº 239, fl. 58vº.

238 Idem, nº 239, fl. 69vº.

239 Idem, nº 237, fls. 228-229vº; nº 238, fls. 18-19vº.

240 Idem, nº 238, fls. 91vº-92; nº 239, fls. 98vº-99.

241 Alberto Vieira, *História do Vinho da Madeira. Documentos e Textos*, Funchal, 1993, pp.90, 93, 110, 119, 137-142, 166, 225, 247.

242 Rui Carita, *Paulo Dias de Almeida e a Descrição da Ilha da Madeira*, Funchal, 1982, p.97

243 Peres Trancoso, *O Trabalho Português I- Madeira*, Lisboa, 1928, pp.38, 40.

231 Idem, nº 239, fl. 133vº.

232 Idem, nº 240, fl. 111vº.

233 Idem, nº 238, fls. 52vº-53.

234 Idem, nº 241, fls. 60vº, 74; vide AN/TT, *PJRFF*, nº 764, fls. 123-124.

235 Idem, nº 239, fls. 36-46, nº 242.

236 AHU, *Madeira e Porto Santo*, nº 3376.



A QUESTÃO DO PORTO FRANCO. A ocupação dos novos espaços fazia-se, muitas vezes, através de condições aliciantes em termos tributários, como forma de atrair povoadores. As franquias fiscais favoreceram a chegada de colonos e permitiram o intercâmbio económico com o reino, uma vez que a isenção da dízima de exportação tinha apenas em conta a mercadoria que se destinava ao continente português. O porto foi desde o princípio da ocupação da ilha uma das principais fontes de receita tributária. Desde que, em 1477, surgiram as alfândegas, o movimento de entrada e saída de mercadorias passou a estar sujeito a um estrito controlo. Esta situação nunca foi bem aceite pelos diversos intervenientes. Moradores e mercadores reclamavam insistentemente contra o peso das imposições e os entraves das formalidades alfandegárias sobre o movimento do porto. Esta situação agrava-se quando nos encontramos perante espaços vizinhos com formalidades e uma carga tributária distintas. A Madeira e as Canárias concorreram no espaço atlântico com os mesmos produtos e funções, acabando por as condições mais favoráveis das Canárias ditarem a afirmação antecipada.

As realidades económicas da Madeira e das Canárias estiveram sempre em paralelo no debate da política fiscal dos portos insulares. As Canárias são apontadas como uma das áreas concorrentes da Madeira, sendo o facto mais significativo terem sido os próprios madeirenses a promovê-la, estando a afirmação inegavelmente ligada à sua presença. Os incentivos à produção de canaviais nas ilhas de Gran Canaria e Tenerife permitiram que muitos madeirenses abandonassem a Madeira e aí se fixassem²⁴⁴. Uma análise sumária da carga fiscal madeirense, nos primeiros anos da ocupação, evidencia o excessivo peso sobre produtos como o açúcar. Tenha-se em conta que, na Madeira, os direitos senhoriais oneravam o açúcar em cerca de 25% e que, nas Canárias, não ultrapassavam, no início os 5,5%²⁴⁵. Em Gran Canaria, os impostos resumiam-se a 2,5% do *diezmo*, mais 3% *ad valorem* na alfândega, que foi subindo até se

244 Cf A. Bernal e a. M. Macias, Factor Institucional y Crecimiento Económico. El Ejemplo de Canárias, *Congreso Internacional Las Economías Insulares en Perspectiva Histórica*, La Laguna, 2005.

245 António M. Macias, Canárias, 1480-1550. Azúcares y Crecimiento Económico, in *História do Açúcar-Rotas e Mercados*, Funchal, 2002, p.160

situar em 6% no ano de 1528. No caso das ilhas de La Palma e Tenerife, manteve-se o regime de isenção fiscal aduaneira até 1522. Esta constatação do peso dos encargos sobre a mesma cultura e produto no arquipélago vizinho deverá ter pesado no forte surto da emigração madeirense rumo ao novo espaço, onde os encargos fiscais eram menores e maiores as possibilidades de lucro da exploração. Isto deverá ter contribuído para uma forte presença madeirense nestas ilhas, ligada à atividade agrícola, como o evidenciam os estudos realizados. A desigual situação dos encargos fiscais e, subsequentemente, dos lucros da exploração agrícola, refletiu-se de igual modo na evolução do sistema de exploração económica da cultura, colocando a Madeira numa posição desigual em face da concorrência de mercado. A evolução da economia açucareira de ambos os arquipélagos, na primeira metade do século XVI, é devedora desta realidade. Na Madeira, a cultura açucareira, a partir dos anos 30, tem dificuldade em resistir à concorrência de novos espaços com rentabilidade mais elevada, que provocam uma deslocação da mão-de-obra especializada para os espaços onde a rentabilidade é mais elevada.

A partir de 1640, a comunidade britânica passou a usufruir de uma situação de privilégio na ilha, materializada em diversas condições especiais de fixação e da isenção de direitos de embarque dos vinhos²⁴⁶. Enquanto os demais mercadores estrangeiros eram obrigados a pagar pelo tempo que os guardas da alfândega estivessem a bordo das embarcações, no caso dos ingleses essa situação não existia²⁴⁷. Em 1858, os ingleses pagavam apenas metade dos direitos das fazendas vindas de Inglaterra, enquanto na saída dos vinhos, em 1660, a imposição era de 1 cruzado por pipa de vinho ou aguardente, quando os demais produtos pagavam a dízima²⁴⁸. Este tributo sobre o vinho era arrecadado pela feitoria britânica e tinha como finalidade acudir aos seus gastos na ilha. Depois alargou-se a situação aos demais produtos de exportação, sendo conhecidos como direitos de nação. Em meados do século XVIII, por uma pipa de vinho pagavam os súbditos britânicos 240 réis, sendo 300 réis por uma caixa de açúcar e 150 réis por uma

arroba e 200 réis por cada saco de urzela. Da receita arrecadada, 600\$000 réis eram reservados para uma oferta anual ao Governador, no dia da epifania. Sucede que, em 1768, o então governador, João António Sá Pereira, decide questionar esta prática de mais de cento e cinquenta anos junto do Marquês de Pombal.

A premência das políticas fiscais só se voltou a sentir de novo, em princípios do século XIX. A situação da navegação oceânica no espaço atlântico, a cada vez mais insistente concorrência entre os arquipélagos da Madeira e das Canárias pela sua disputa, conduziram a que, de ambos os lados, se insistisse na definição de políticas aduaneiras e infraestruturas adequadas à navegação, de forma a conseguir captar-se o movimento de navios. A política de portos francos, que tem em Gibraltar uma primeira experiência desde 1704, e em Espanha um primeiro fracasso, com o porto de Cádiz em 1829, concretiza-se em pleno na segunda metade do século XIX. Assim, teremos as Canárias em 1852, Ceuta e Melilla em 1863 e Hong Kong em 1864.

As pretensões no sentido da criação do porto franco surgem em simultâneo na Madeira e Canárias. No caso madeirense, as primeiras situações surgem em manifestos de José Murphy e Francisco Paula de Medina e Vasconcellos. Acontece que, nas Canárias, por força de a coroa espanhola estar apostada nesta política, o projeto não tardou muito a concretizar-se, ficando estabelecido pelo real decreto de 11 de julho de 1852²⁴⁹. Já na Madeira continuou o debate até inícios do século XX, altura em que foi decidido de forma favorável, mas por força da guerra, não teve qualquer efeito prático. A Madeira perdia inevitavelmente protagonismo na navegação atlântica a favor das Canárias, que souberam aproveitar, de forma eficaz, as dificuldades do porto madeirense em lograr condições concorrenciais para o apoio à navegação oceânica.

A conjuntura vintista dominada pela crise de subconsumo, foi muito fértil em análises e no lançamento de soluções nas páginas do *Patriota Funchalense*, destacando-se a discussão em torno do porto franco²⁵⁰. O

246 Alberto Artur Sarmiento, *Fasquias e Ripas da Madeira*, Funchal, 1951, 99-100

247 AN/TT, *PJRFF*, nº965A, fl.435 (1665).

248 AN/TT, *PJRFF*, 965ª, fls.256-256vº (1658); ARM, *RGCMF*, tomo VI, fls. 148-148vº (1660).

249 Sobre os portos francos de Canárias, cf. Marcos Guimerá Perza, *Los Puertos Francos en el Siglo XIX*, Santa Cruz de Tenerife, 2004; Martin Orozco Muñoz, *el Régimen Fiscal Especial de Canárias*, Madrid, 1997; Alfonso de Ascanio y Poggio, *El Régimen Jurídico de los Puertos francos de Canárias y la CEE*, Las Palmas de Gran Canárias, 1986; Santiago de Luxán Meléndez, *Seminário Los Puertos Francos de Canárias Ciento Cincuenta Años de Historia*, Las Palmas de Gran Canaria, 2004.

250 Vide nº 53, 70, 71, 90, 99, 102, 121, 142, 157, 161, 164, 171 (1822-1823).

Patriota Funchalense solicitou aos deputados madeirenses das Cortes Constituintes que intercedessem junto do Governo, no sentido de se conseguir para a Madeira uma reforma do ensino, um serviço local de saúde, a construção de um porto franco e o desenvolvimento do turismo. Francisco Paula Medina de Vasconcelos²⁵¹ viu a crise com que a ilha se debatia como consequência do tratado de 1810 (considerado um *cometa político*), dos gravíssimos tributos surgidos em 1821, da estagnação do comércio e da aluvião de 1803. Como solução, aponta a substituição da *colônia* pela enfiteuse (por ser *mais humana*), a reforma do sistema tributário e monetário e, no campo comercial, a necessidade de proibição das aguardentes de França e a legítima pretensão do porto franco²⁵². Desta forma, o porto franco era uma peça basilar para a solução do problema económico do Funchal: (...) *façam hum porto franco nesta cidade, que he o único remédio, que ainda poderemos ter, (...) que já nos não podem salvar por nenhuma maneira, sem hum porto franco ao menos por vinte annos, (...)*²⁵³ Em meados do século XIX, a crise provocada pelo ódio provocou nova discussão, retomando-se a linha seguida em 1820-1823. Algumas das pretensões foram aprovadas em Cortes, como o projeto de lei de 23 de dezembro de 1853, que aboliu as capelas e vínculos (art. 1), reduziu o dízimo para metade (art. 7), determinou o fim da monocultura da vinha (art. 3) e declarou o porto franco (art. 2)²⁵⁴. Entretanto, a Câmara do Funchal e os comerciantes da cidade faziam representações às Cortes, nomeadamente a solicitar a concessão de um porto franco²⁵⁵.

O porto do Funchal perdeu competitividade face aos excessivos direitos de ancoramento e tonelagem, não conseguindo os comerciantes, nem os políticos madeirenses fazer vingar a política do porto franco como forma de recuperação económica do arquipélago. A questão continuava presente nos debates parlamentares, nas últimas décadas do século XIX e na reivindicação dos madeirenses, tornando-se

cada vez mais pertinente quando as Canárias haviam já alcançado a condição de porto franco e a Madeira perdera capacidade de concorrer em pé de igualdade na navegação atlântica²⁵⁶. A *Associação Comercial e Industrial do Funchal*, criada em 1834, teve um papel decisivo na reivindicação dos interesses da Madeira. A associação insistiu na importância da animação do porto do Funchal para a revitalização do comércio da ilha, por isso decidiu, em 1894, nomear uma comissão para o estudo da situação. Daqui resultou uma proposta que foi apresentada ao Governo e à Câmara do Funchal, que ia no sentido da recuperação da navegação que havia sido desviada para as Canárias, por força do porto franco. Assim, pretendia-se o estabelecimento do porto franco apenas para alguns produtos de importação e a abolição dos direitos de carga sobre o carvão de pedra.

Em 1906, uma *Liga de defesa dos Interesses Públicos* reclama contra o imposto de consumo e aponta como solução para a economia nacional a criação de portos francos em Lisboa, Faial (Açores), Madeira e São Vicente (Cabo Verde)²⁵⁷. Na década de 20 do século XX, o debate em torno da atribuição de autonomia aos distritos autónomos trouxe de novo a debate a questão do porto franco. De acordo com Henrique Vieira de Castro, *entre nós e a metrópole, não há incompatibilidades de natureza étnica, política ou histórica. (...) a nossa divergência filia-se apenas num motivo de aspecto puramente económico (...). O Estado encolhe os ombros, volta as costas, forra na algibeira rota das suas depredações, os 10.000 contos que nos arranca todos os anos mantém-nos esquecidos à distância, chumbados á grilhetas duma organização administrativa, que nos tolhe os movimentos como se fosse uma camisa de forças. (...) Sem a autonomia, é impossível o turismo, todo o progresso é para nós uma doce miragem de poetas e lunáticos. (...) A Madeira daria incrementos ao turismo (...). Para atingirmos esse fim precisaríamos de quatro coisas: estabelecer o porto franco, suprimir os passa-*

251 Vide nº 83, pp. 1-4; nº 84, pp. 1-4; nº 85, pp. 2-4; nº 90, pp. 3-4; nº 96, pp. 1-3; nº 97, pp. 2-4; nº 98, p. 4; nº 99, pp. 3-4.

252 Estas reivindicações não fogem à regra das apresentadas entre 1821-1823 em petições às cortes liberais, vide A. Silbert, *Le Problème Agraire Portugais au Temps du Première Cortes Liberales*, Paris 1968.

253 *Conversa do Cônego Francisco BRO da cidade do Funchal com o seu moço Simão Caraça, (...)*, Londres, 1822, 90 e 98

254 Amigo do Povo, nº 165, p. 1.

255 *O Patriota Funchalense*, Funchal, n.º 142, de 13 de Novembro de 1822. *Diário das Cortes Geraes e Extraordinárias da Nação Portuguesa*, nº.60, p.763[11 de Outubro de 1822].

256 *Discurso Pronunciado na Câmara dos Senhores Deputados*, Lisboa, 1883, 11; Henrique Vale, *Crise Agrícola na Madeira*, Madeira, 1887, 4-5; João Augusto de Ornellas, *a Madeira e as Canárias*, Madeira, 1884, 6; Adolpho Loureiro, *Breves Noticias sobre os Archipelagos da Madeira, Açores, Cabo Verde e Canárias*, Lisboa, 1894, 154. O mesmo sucede em 1964 com Agostinho Cardoso em discurso na Câmara dos Deputados que foi publicado sob o título: *A Madeira e o Turismo*, Coimbra, 1964, 26, 37.

257 *Abolição do Imposto de Consumo. Meios de Compensar o Thesouro Público*, Lisboa, 1906.

portes, abolir o imposto de importação e remodelar a polícia local. (...) Limitar-nos-íamos a conseguir que ficassem em nossa casa os rendimentos actuais da Alfândega, imposto de selo, contribuição de registo, custas judiciais, taxa de transacção -entregando ao Erário da metrópole os que adviessem do imposto de exportação.²⁵⁸

A partir de 1911, a questão do porto franco passou por uma situação nova, fazendo parte das reivindicações da iniciativa privada. A 11 de dezembro, a firma Leça Gomes e C^a apresentou aos Ministérios das Finanças, Fomento e Marinha um pedido para a concessão de uma zona franca que ficaria localizada a Oeste do porto. No ano seguinte, os deputados Manuel Gregório Pestana Júnior, Carlos Olavo e o Visconde da Ribeira Brava apresentaram na câmara dos deputados um projeto para o estabelecimento de uma zona franca. Em 1913, ficou estabelecido o porto franco de Lisboa. Por força da reclamação dos madeirense, no caso o Visconde da Ribeira Brava²⁵⁹, o Governo viu-se obrigado a estabelecer, no ano seguinte, igual autorização para a criação de uma zona franca na Madeira, sendo o período de concessão por sessenta anos. As condições da Europa do momento, com a deflagração da primeira Guerra Mundial, inviabilizaram o projeto do porto franco madeirense que não passou da autorização legislativa.²⁶⁰

O debate não se deu por encerrado e a reclamação do porto franco continuou a ser apontada como a bandeira de salvação da economia madeirense, durante muito tempo. Em 1915, Quirino de Jesus²⁶¹, em face da *Questão Hinton*, volta a insistir nos benefícios do porto franco, enquanto em 1925, o Marques de Jácome Correia²⁶² pergunta-se: *Quando será possível tornar aceitável á moral politica da administração do Estado, um regimen excepcional de porto franco e d'autonomia á Ilha da Madeira que lhe permittam desenvolver a sua acção administrativa n'um objectivo de progresso turistico, do qual resultaria indiscutivelmente, não só o desenvolvimento rapido do fomento insular como o melhoramento immediato*

dos serviços publicos, e mesmo augmento de riqueza social, e mais potencial tributario portanto?

O tema permaneceu no imaginário dos madeirenses e era sempre solicitado quando o momento o propiciava. Em 1967, Alberto Araújo insiste na questão do porto franco para o Funchal, quando os estudos só falavam de Lisboa, Setúbal e Sal em Cabo Verde. A sua reivindicação é peremptória: *De longa data tem a Madeira a aspiração de possuir um porto franco. A sua privilegiada situação no Atlântico, no caminho das rotas naturais que ligam o Velho Mundo à África, à América do Sul e à América Central, a Madeira, por mais de uma vez, exprimiu o desejo de possuir um porto franco que fosse, no Atlântico, sob a bandeira de Portugal, um grande centro de comércio e turismo*²⁶³. Em 1968, quer Alberto Araújo, quer Agostinho Cardoso reclamam de novo na Assembleia Nacional contra as taxas que oneravam o movimento do porto do Funchal, apontando como solução a situação de porto franco, para a qual reclamam por um estudo²⁶⁴. De acordo com Alberto Araújo:

Apesar de o arquipélago da Madeira fazer parte da metrópole e constituir um dos seus distritos administrativos, a verdade é que não é separado do continente apenas por cerca de quinhentas milhas marítimas. Separa-o também uma verdadeira barreira aduaneira, com todas as suas implicações, organização burocrática, sistemas de despachos e vasta gama de impostos e taxas incidindo sobre as mercadorias importadas.

E a existência de uma zona aduaneira tem facilitado a criação, através dos tempos, de receitas destinadas a organismos ou instituições que deviam ter outras fontes de rendimento.

O sistema é anacrónico, precisa de ser revisto e é incompatível com os princípios que informam o espaço económico português.

Os produtos enviados do continente para a Madeira são despachados em Lisboa, transportados para esta ilha, novamente despachados no Funchal,

258 *Jornal da Madeira*, n.º 8 de 30 de Novembro de 1923.

259 *Diário da Câmara dos Deputados*, 41.ª Sessão Ordinária do 3.º Período da 1.ª Legislatura, 1912-1913, em 18 de Fevereiro de 1913, n.º 41 pp.12-16.

260 Benedita Câmara, *A Economia da Madeira (1850-1914)*, Lisboa, 2002, pp.264-272

261 *A Nova Questão Hinton*, Lisboa, 1915, 25

262 *Ilha da Madeira*, Coimbra, 1927, 234

263 *Diário das Sessões*, N.º 106, Ano de 1967 7, de Dezembro, IX Legislatura, Sessão N.º 106 da Assembleia Nacional, em 6 de Dezembro, p.2000

264 *Diário das Sessões*, N.º 154, Ano de 1968, 13 de Dezembro, Assembleia Nacional, IX Legislatura, Sessão N.º 154, em 12 de Dezembro, p.2809; *Diário das Sessões*, N.º 155, Ano de 1968, 14 de Dezembro, Assembleia Nacional, IX Legislatura, Sessão N.º 155, em 13 de Dezembro, p.2817.

através de trâmites de formalidades e de imposições legais, que, por vezes, até parece ser aquela ilha, tão linda e tão portuguesa, terra estrangeira.

No seguimento deste pensamento, o mesmo apresenta, como exemplo, algumas situações tributárias consideradas vexatórias. Tomando em conta os produtos de primeira necessidade como o arroz verifica-se que o kg do mesmo importado de Lobito é onerado em \$82, enquanto o de Lisboa surge com mais \$60. À saída de Lisboa, para além do frete, temos de ter em conta o seguro, a estivagem, a descarga e o selo. Já ao chegar ao Funchal, a situação das mercadorias piorava com a seguinte custo: *Imposto municipal, selo, Artigo 12.º, Artigo 19.º, Obras do porto, Hospital, Bombeiros, Guia de emolumentos pessoais, Guarda Fiscal, Tráfego e exploração de cais, Impressos e selos, Requerimento, Transporte, Despesas inerentes ao despacho, Honorários, Transporte para o armazém, Sindicato dos Carregadores, Despesas de devolução das taras para Lisboa*.

Em 1969,²⁶⁵ alguns cidadãos madeirenses, numa carta ao Presidente do Conselho de Ministros retomam a questão: *E o já estafado problema do porto franco (ou zonas francas) que se arrasta há décadas, contribuindo com a radicação do actual sistema para a alta do custo de vida, para o agravamento da crise comercial e para o desvio do importante turismo de passagem para outros locais onde as facilidades concedidas são bem maiores não será ele também suficientemente importante para ser tratado como problema a resolver e não, como tem acontecido até à data em todos os escalões, apenas como um assunto de que se fala?* Tenha-se em conta que o *III Plano de Fomento* (1968-1973) recomendava um estudo sobre a possibilidade de criar na Madeira um porto franco. O relatório de 1969 era muito cauteloso e determinava a prossecução dos estudos.

Alcançada a autonomia com a revolução de 1974, teremos de novo o retorno do debate do porto franco. A comissão encarregada de rever os estatutos da *Associação Comercial* avançou logo em setembro de 1974 com uma proposta para o estabelecimento da zona franca²⁶⁶. O relatório foi apresentado à *Jun-*

ta Regional que, em 13 de abril de 1975, considerou necessário um estudo mais alargado, que a Associação encomendou à empresa americana *Internacional Finance Consulting*, apresentado em 16 de março de 1976 à *Junta Regional*. Nesta altura, temos uma tomada de posição favorável ao projeto por Alberto João Jardim²⁶⁷ que, na coluna “*Tribuna Livre*” do *Jornal da Madeira*, defende a situação para o porto do Funchal e para um porto e aeroporto do Porto Santo. Esta tomada de posição vai ao encontro ao estudo da *Associação Comercial* que prevê a instituição de um regime de franquia aduaneira semelhante ao de Canárias. Entretanto, em 1980, pelo Decreto-lei nº.500/80 foi criada a zona franca da Madeira, com sede prevista para o Caniçal, concretizando-se, assim, uma velha aspiração dos madeirenses. A comissão instaladora foi nomeada a 26 de agosto de 1982. Entretanto, em 1987, assume a designação de *Sociedade de Desenvolvimento da Madeira Sa.*, com os seguintes serviços: Zona Franca Industrial, Serviços Internacionais, Registo Internacional de Navios e Serviços Financeiros/Centro Offshore. Em 1990, o mesmo governo aprova o projeto do terminal marítimo da zona franca do Caniçal. A entrada de Portugal na CEE em 1986 impôs limitações ao funcionamento das zonas francas comerciais dentro do espaço comunitário.

3. FUNCHAL PORTO ATLÂNTICO. O porto do Funchal assumiu um protagonismo no processo de afirmação do Atlântico desde os primórdios da centúria quatrocentista e manteve diversas funções e papéis, ao longo dos últimos cinco séculos. Assim, podemos assinalar os seguintes:

AGENTES E AGENCIAS DE NAVEGAÇÃO. A partir do século XIX, a navegação oceânica ganha um estatuto distinto através da afirmação das companhias de navegação, que passam a assegurar um serviço regular de passageiros e carga entre diversos destinos europeus e o espaço colonial. Tudo isto só se tornou possível através das companhias de navegação; para assegurar esta regularidade dos serviços, surgiram os agentes que, nos diversos portos, intermediavam os serviços e prestavam todo o apoio necessário às embarcações.

265 *Carta a Um Governador*, Funchal, 22 de Abril de 1969.

266 *O Estudo sobre a Instituição do Regime de Franquia Aduaneira da Madeira* (Funchal, 1975) foi coordenado pelo Eng^a Rui Vieira e baseou-se num inquérito realizado aos associados, autarquias e outras entidades.

267 *Tribuna Livre*, 1974-75, Ponta Delgada, I (1995), 172, 523; *Tribuna Livre*, 1976, Ponta Delgada, 1995, 66

É por parte da Inglaterra que vamos ter o maior número de companhias a navegar com regularidade entre os portos ingleses [Southampton, Bristol, Liverpool, Manchester, Edimburgh, Glasgow, Dublin] para *Cape of Good Hope*, Natal, e East Africa. Quase todas as embarcações provenientes destes portos faziam escala obrigatória na Madeira e, para algumas, acontecia uma segunda nas Canárias. Desde meados do século XIX, é de assinalar o serviço regular dos navios da *Royal Mail Steam Packet*, conhecidos na ilha como *Mala Real*, que permitiam não só o serviço regular com a Grã-Bretanha, como com Portugal, por força da escala em Lisboa²⁶⁸. Em finais do século XIX, temos várias companhias de navegação com um serviço regular de embarcações entre os diversos portos da Europa. O porto Funchal, por força desta escala na rota de destino para África ou América, adquiriu um papel significativo no trânsito de pessoas e mercadorias:

Companhias de Navegação com serviço no porto do Funchal

Companhia inglesas	Nº de navios
The Union Steam Ship Company	17
The Castle Packets Company	18
The African Steam Ship Company	11
The British and African Line	18
Morocco, Canary Islands, and Madeira Line of Steamers	4
Companhias Alemães	
The German Loyd	?
The Kosmos Company	?
The Hamburg and South American Steam Ship Company	?
Companhias Portuguesas	?
Empresa Nacional de Navegação para Africa	?
Empresa Insulana de Navegação	?

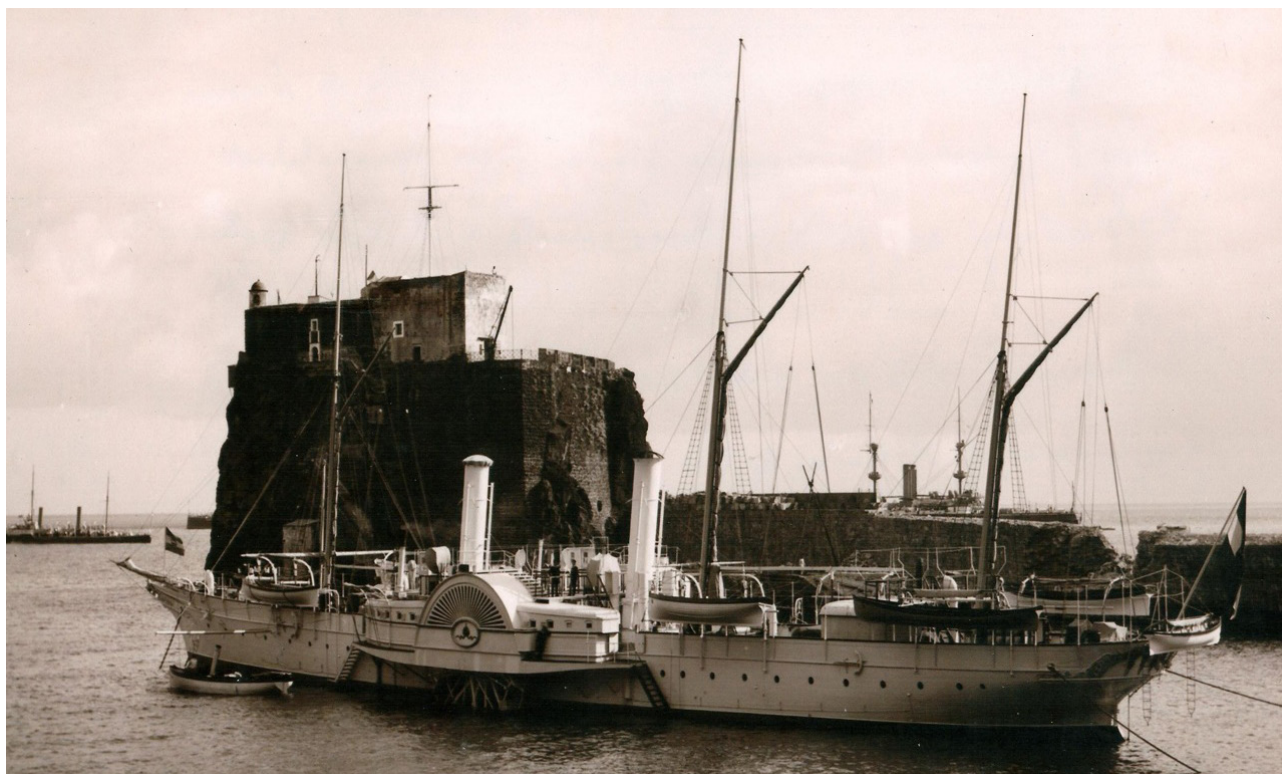
Fonte: Ellen M. Taylor, *Madeira Its Scenery and how to see it*, Londres, 1882, 1-12; James Yate Johnson, *Madeira its Climate and Scenery*, Londres, 1885, XII-XV

Para o ano de 1882 temos um registo das embarcações que escalavam com assiduidade o Funchal:

Companhias de Navegação com serviço no porto do Funchal

Companhia	Navios	Tonelagem
African Steam Company	Akassa	?
	Winnebah	?
	Núbia	?
	Ethiopia	?
	Ambriz	?
	Opobo	?
	Landana	?
	Mayumba	?
	Africa	?
	Biafra	?
	Whydah	?
British and African Steam Company	Gaboon	1860
	Lualaba	1860
	Corisco	1860
	Kinsembo	1860
	Benguela	1860
	Cameroon	1860
	Senegal	1520
	Malemba	1520
	Coanza	1520
	Volta	1477
	Loanda	1473
	Congo	1267
	Roquelle	1283
	Bonny	1277
	Dodo	500
	Forcados	455
	Formosa	455
	Ramos	240
Union Steam	Mexican	4200
	Athenian	3900
	Moor	3700
	Spartan	3700
	Trojan	3554
	Pretoria	3199
	Arab	3170
	Nubian	3091
	German	2874
	Anglian	2274
	Asiatic	2088
	Danube	2087
	African	2019
	Romam	1850
	Natal	734
	Union	118

268 Célia Reis, Os Correios nas Ilhas Atlânticas. Notas sobre a sua Existência na Primeira Metade do Século XIX, in *Islenha*, 9 (1991), 70-75.



Union Castle Line	Garth Castle	3705
	Kinfauns Castle	3507
	Warwick Castle	2957
	Balmoral Castle	2948
	Dublin Castle	2911
	Dunrobin Castle	2811
	Lapland	1269
	Elizabeth Martin	1246
	Courland	1241
	Drummond Castle	3705
	Grantully Castle	3489
	Conway Castle	2966
	Taymouth Castle	1827
	Duart Castle	1825
	Dunkeld Castle	1158
Marocco, Canary Islands and Madeira	Melrose	840
	Forence	695
	Venice	511
	Fez	800
	Greenwood	956
	Risca	689
	West	600

FONTE: Ellen Taylor, *Madeira its Scenery and How to See it*, Londres, 1882, pp.1-11.

Ao nível nacional, o sistema de transportes entrou em mudança a partir de 1848, quando foi concedido o exclusivo da carreira entre Lisboa, Algarve,

Madeira, Canárias e Açores a Luiz Vicente de Afonseca. Entretanto, o serviço para a Madeira teve melhorias em 1860, quando os navios da *União Mercantil*, com destino a África, passam a ter uma escala obrigatória no Funchal. Dezasseis anos depois, temos novo contrato que rege as ligações das ilhas, que, desde 1894, é assegurado pela *Empresa Insulana de Navegação*²⁶⁹. Em 1907, é criada a *Empresa de Navegação Madeirense*, de João Martins da Silva, que a exemplo do que sucedera em 1898 para os Açores, passa a assegurar as ligações marítimas com o continente português. O serviço era ainda complementado pelas passagens regulares dos navios da *Companhia Colonial de Navegação* e da *Companhia Nacional de Navegação*.

A nova centúria anunciava-se auspiciosa para a navegação de recreio e de cruzeiros, mas as duas guerras mundiais acabaram por travar este movimento. Várias companhias de navegação têm o Funchal como poiso obrigatório para as escalas de navegação oceânica. Na abertura do século XX, tivemos os navios ingleses de *African SS Co*, *Castle Line*, *British & African Nav. Co.*, os alemães de *Norddeutscher Lloyd*, *Woermann Linie*, *Hamburg Sud-Amerikanisches Dampfschiff Gesellschaft*, os franceses de *N. Naquet & Cie* e *Com-*

²⁶⁹ Ramon H. C. Rodrigues, *Questões Económicas- A Madeira no Plano da Economia Nacional*, Funchal, 1955, 177-180.



*pagnie des Messagers Maritimes*²⁷⁰. Após a Primeira Guerra Mundial, aumentou o tráfego transatlântico do Funchal, firmando-se a vocação da cidade funchalense como destino turístico. Surgem novas companhias empenhadas no serviço: francesas *Cie. Cyprian Fabre*, *Chargeurs Reunies* e *Société Generale de Transportes Maritimes à Vapeur*; holandesas *KNSM (Koninklijke*

Nederlandse Stoomboot-Maatschappij); nórdicas *Svenska Lloyd*, *Det Forenede Dampskibs Selskab*, italiana, *Consulich Line*; alemães *Oldenburg Portugiesische Dampfschiffs Rhederei*, *Hugo Stinnes Linien*; e a inglesa *Yeoward Line*²⁷¹. A situação das primeiras décadas do século XX pode ser conhecida a partir da informação de A. Samler Brown:

Companhias europeias de Navegação no porto do Funchal

Companhia	Saídas	Origem	Agente
Union-Castle Line SS Co	Seminal	Londres, Southampton	Blandy Brothers & Co.
British And African SN Co Limited	Quizenal	Liverpool, Hamburgo, Roterdão	Elder Dempster & Co Ld
The Royal Mail Steam Packet Company	Quinzenal	Southampton, Londres	Blandy Brothers & Co.
The Booth SS Co Limited	3 vezes ao mês	Liverpool, Londres	Blandy Brothers & Co.
Yeoward Line	Semanal	Liverpool	Leça, Gomes & Co.
Norddeutscher Lloyd	Semanal	Bremen	João de Freitas Martins
Soc. Gle de Transports Maritimes	3 vezes ao mês	Marselha	M. A. Sila Passos Sucessores
Otto Thoresen Line	Semanal	Christiania	Leça Gomes & Cº
Empreza Insulana	Mensal	Lisboa	Blandy Bros & Co
Empreza Nacional	2 vezes ao mês	Lisboa	J. E. Martins

FONTE: A. Samler Brown, *Madeira, Islas Canarias y Azores*, Las Palmas de Gran Canaria, 2000 (tradução de 11ª edição de 1919)

270 Cf. Maurício Fernandes, 1991, Funchal-Porto de Mar, in *Islenha*, 9, 33-35.

271 Maurício Fernandes, 1998, Cenas do Turismo. O Porto que nunca existiu, in *Islenha*, 23, 72-78.

Muitas destas companhias desapareceram durante e após a Segunda Guerra Mundial, algumas delas de forma definitiva, como foi o caso da *Yeoward Line* em 1939. Também as linhas *Blue Star* e a *Royal Mail* desapareceram, trocando o Funchal pelos portos de

Canárias. De acordo com informação dos debates parlamentares, sabemos que antes da Segunda Guerra Mundial o movimento do porto era assegurado pela frequência de navios de diversas linhas de navegação:

Companhias de Navegação- Periodicidade de frequência do porto do Funchal

Linhas de navegação	FREQUÊNCIA		
	Semanal	Mensal	Anual (média)
<i>Union Castle</i>	2		104
<i>Royal Mail</i>	1(a)		33
<i>Blue Star</i>	1(a)		33
<i>Booth S.S. Company</i>	2		24
<i>Elder Dempster</i>	2		104
<i>Royal Netherlands</i>	1		52
<i>Ellermann & Bucknall</i>		2	24
<i>Linhas alemãs</i>	1		52
<i>Blue Funnel Line</i>	2		24
<i>Yeoward Line</i>	1		54
<i>Shaw Savill</i>		1(b)	12

a) Um cada três semanas b) de dois em dois meses

FONTE: *Diário das Sessões* N.º 76, Ano de 1951, 1 de Março, V Legislatura, Sessão N.º 70 da Assembleia Nacional, em 28 de Fevereiro, p.455.

O Funchal dispunha de um conjunto de agentes que representava as diversas companhias e linhas de navegação. De acordo com a informação do *Anuário de Turismo*, de 1939, temos aos seguintes agentes:

AGENTES	COMPANHIAS	PORTO
João de Freitas Martins Lda	American Merchante Lines	N. York
	American West African Line	N. York
	Barber Steamship Lines Inc	N. York
	Cosulich Line	Trieste
	Companhia Colonial de Navegação	Lisboa
	Deutsche Ost-Afrika Line	Hamburgo
	Gdynia America Shipping Lines Ltd	Warszawa
	Holland Africa Lijnd	Bremen
	Hamburg Bremer Afrika Linie	Bremen
	Hamburg Suedamerikanische Dampfschiffahrts Gesellschaft	Hamburgo
	Hamburg Amerika Linie(service de África)	Hamburgo
	Holland West-Afrika Line	Amsterdam
	Itália Flotte Riunite-Cosulich, Lloyd Sabaudo, Navigazione Generale Italliana	Génova

	Koninklijke Hollandsche Lloyd Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij Leyland Line Lloyd Tiestino Navigazione Libera Triestina Norddeutscher Lloyd Oldenburg Portugiesich Dampfschifahrts Reederei Roland Linie Rotterdam Lloyd Stoomvaart Maatschappij Nederland	Amsterdam Amsterdam Liverpool Trieste Trieste Bremen Hamburgo Bremen Rotterdam Amsterdam
Veiga França & Co	Albert Jansen Cie Nantaise de Navigation à Vapeur	Compenhaga Nantes
F. H. Cunha	Eldeu Dempster Lines Limited Chargeurs Reunis, Compagnie Sud-Atlantique, Comptoir Maritime Franco-Portugais Limited	? ? ?
Blandy Brothers & Co Ltd	Empresa Insulana de Navegação Yeoward Brothers Line Svenska Lloyd Stoomvaart Matschupij Nederland Société Generale de Transports Maritimes Del Forenede Dampskibs-Selskab Booth Line Blue Star Line, Canadian Pacific, Cunard-White Star Lines, Royal Mail Steam Packet Company, T. & J. Harrison Union Castle Mail SS Cº Ltd	? ? ? ? ? ? ? ? ? ? ? ? ? ?
Rodrigues & Cunha	Companhia Açoreana de Navegação Navio-Motor Ltda	?
Empresa Funchalense de Cabotagem	Companhia Nacional de Navegação	?
Empresa de Navegação Madeirense Ltda	Empresa de Navegação Madeirense Ltda	?

FONTE: *Anuário de Turismo*, 1939

Os paquetes de luxo cruzavam o Atlântico rumo ao Mediterrâneo, fazendo escala na Madeira. Entre estes estão os da *Cunard Line* e *White Star Line*. Após a Segunda Guerra Mundial, a navegação marítima retomou a sua pujança doutros tempos e a Madeira manteve-se como escala regular para as ligações entre Southampton e Capetown, sendo estes navios esperados quinzenalmente no porto, conhecidos como os *vapores do cabo*. Já na década de 60, foram as Companhias *Greg Line*, *PYO Orient Lines* e *Black Sea Ship Companie*,

a marcar presença com os seus navios no porto. A primeira desapareceu de forma trágica com o incêndio do navio *Lacônia*, nas proximidades do Porto Santo. Igual procedimento aconteceu com algumas linhas nacionais, como a *Companhia Colonial de Navegação* e a extinta *Companhia dos Carregadores Açoreanos*, nos inícios da década de 70. Deste modo, alguns navios de referência no movimento do porto do Funchal, como o *Príncipe Perfeito* e o *Infante D. Henrique* deixaram de ser vistos no Funchal, permanecendo apenas a escala



regular do *Santa Maria*²⁷².

A valorização do porto do Funchal como escala de cruzeiros teve um grande incremento a partir da década de 80 e, com a transferência do terminal de carga para o Caniçal, a aposta do porto do Funchal passa atualmente por esta atividade, estando previstas várias iniciativas, no sentido de criar melhores condições de acolhimento a este tipo de navios e movimento de passageiros. As autoridades portuárias da Madeira e Canárias promoveram, a partir de 1995, uma zona de cruzeiros abrangendo os dois arquipélagos, com medidas atrativas para as escalas²⁷³.

Para assegurar a regularidade da navegação oceânica, existiu desde o século XIX uma rede de agentes e servidores nos mais diversos portos. O Funchal não foge à regra e terá, no decurso da segunda metade do século XIX, o aparecimento de várias empresas e sociedades fundadas por locais ou estrangeiros que se prestavam a este tipo de serviço. Ao nível do seguro marítimo, temos a *Blandy Lloyds Agents*. Depois, tivemos diversas agências de navegação de que podemos referir para os princípios do século XX, as seguintes: *Cory, Bros, & Co, Empresa Funchalense de Cabotagem, Elder Dempster & Co, Empresa Insulana de Navegação, Henrique Figueira da Silva, Manuel da Silva Passos & Co. Suc., Wilson & Sons Ltd.*²⁷⁴

A CONSTRUÇÃO NAVAL. O mar não é apenas a via que nos aproxima dos outros, uma vez que também nos brinda com inúmeros recursos económicos. A pesca é, a par da atividade agrícola, uma ocupação das gentes insulares. Aliás, num espaço como a Madeira, onde a orografia condicionou a circulação terrestre, o mar é a via fundamental que liga os vários núcleos de povoamento que, por essa razão, no início, se anicham no litoral. O mar foi o meio de comunicação mais usual e importante da comunidade insular, pelo que teremos de admitir a valorização da construção naval; ela surge não apenas com a finalidade de assegurar o fornecimento de embarcações de cabotagem, mas também para dar apoio à navegação atlântica, no reparo das embarcações fustigadas pelos acidentes ou pelas tempestades oceânicas. Os estaleiros de construção e reparação naval proliferavam nas principais ilhas do meio insular, sendo esta atividade transformadora regulamentada e apoiada pelas autoridades locais e centrais, que, por exemplo, asseguravam as licenças necessárias para o corte das madeiras e definiam as dimensões e a capacidade das embarcações a construir. Os estaleiros da Madeira situavam-se no Funchal, principal porto da ilha e em Machico, sede da capitania do norte, onde as madeiras eram abundantes. A construção de embarcações para a pesca está testemunhada desde o início da ocupação da ilha. João de Barros refere mesmo que João Gonçalves Zarco e Tristão Vaz fizeram duas embarcações no Porto Santo, certamente com troncos de dragoeiro, tal como refere Frutuoso.

As madeiras da ilha da Madeira foram muito apreciadas no século XV na construção naval, no reino e na ilha. O seu uso imoderado nestas e noutras atividades conduziu à paulatina desarborização da ilha, pelo que as autoridades concelhias atuaram no

272 Junta Autónoma dos Portos do Arquipélago da Madeira-Relatório Anual da Gerência de 1972, p.22

273 João Figueira de Sousa, *El Archipiélago de Madeira en la Ruta de los Cruceros Marítimos, IV Jornadas de Estudios Portuários e marítimos*, Las Palmas de Gran Canaria, 2000; Ana Cristina Pinheiro, *O Funchal na Rota do Turismo de Cruzeiro, Portus, La Relación Puerto-Ciudad y la Reorganización de las Zonas Costeras Urbanas*, n.º 2, Setembro de 2001, 28-33.

274 Abel Marques Caldeira, *O Funchal no primeiro quartel do Século XX. 1900-1925*, Funchal, 1964, 27-28.

sentido da defesa do parque florestal madeirense, restringindo o uso das madeiras a sectores essenciais da vida local. Deste modo, proibiu-se a exportação de tabuado e limitou-se a construção naval à construção de caravelões a barcas “*pera serviço e maneo das cou-sas e negocios da ylha...*”. Em 1515, especificava-se que a madeira apenas deveria satisfazer as necessidades da pesca do carreto, sendo interdita a sua venda para fora. Por esta razão, em 1541, é incriminado André Lourenço, mestre de moinhos de açúcar em Santa Cruz, por ter construído uma embarcação de maiores dimensões do que as permitidas no regimento²⁷⁵. Note-se que, em 1873, o rei D. Luís I encomendou ao madeirense João Aniceto Martins uma lancha madeirense de quatro remos para o seu serviço de excursões no Tejo. O mesmo construiu outras embarcações que foram vendidas para prestar serviço em Inglaterra.

O serviço de construção e reparação naval persistiu sempre na cidade até ao século XX. O facto de a documentação ser quase sempre omissa não quer dizer que a atividade não existiu. O último arsenal existente na baía do Funchal, o arsenal de Santiago, propriedade da *Madeira Engineering Lda*, foi transferido em 1989, para a Zona Franca da Madeira, no Caniçal. Este Arsenal era propriedade da *Casa Blandy Bros & Co* e estava situado defronte do Campo de Almirante Reis. Para além deste arsenal, sabemos ter existido outro, *Cossart Gordon Madeira*, que foi integrado em princípios do século XX na empresa do cabrestante e que, com a abertura da Avenida do Mar, foi transferido para a Praia Formosa. Para além destes, podemos assinalar ainda os estaleiros de outras duas empresas que começaram por prestar serviço à navegação com o abastecimento de carvão. O estaleiro da casa *Wilson & Sons* situava-se no Gorgulho, próximo da Quinta Calça, enquanto o da agência de *Navegação Cory Bros & Co* ficava no sítio do Portinho no Caniço²⁷⁶.

PORTO DOS DESCOBRIMENTOS E DE DESCOBRIDORES. No conjunto, os arquipélagos do Atlântico Oriental - Madeira, Açores, Canárias, Cabo Verde, São Tomé-- deram um contributo à plena valorização

e afirmação do novo espaço que ganhou evidência no império português. A Madeira assume um papel fundamental²⁷⁷. Senão, vejamos. Logo a partir de 1515, a presença madeirense é notada no envio das socas de cana para São Vicente, na baía de Santos, sendo mais notória na economia açucareira brasileira, a partir de meados do século XVI. Também a cultura da vinha no Brasil está ligada à Madeira, pois em 1532 Martim Afonso de Sousa terá conduzido as primeiras cepas madeirenses que foram plantadas em S. Vicente, e depois, a partir de 1551, avançaram para o interior na área que é hoje S. Paulo²⁷⁸.

A Madeira foi pioneira; foi o ponto de partida para a expansão do cultivo da cana sacarina e do fabrico do açúcar no espaço atlântico. Mas não se fica por aqui, alargando-se às ilhas da América Central. Note-se que muitos, afugentados do Nordeste brasileiro pelo ocupante holandês, na década de trinta do século XVII, foram parar às Caraíbas onde promoveram a indústria. Foi, aliás, no período da ocupação holandesa de Pernambuco, que se evidenciou de igual forma o protagonismo dos madeirenses através da defesa face à cobiça holandesa. Muitos madeirenses corresponderam à chamada para correr com o invasor, sendo o movimento chefiado por um madeirense, João Fernandes Vieira, conhecido como o libertador de Pernambuco. São aqueles madeirenses que se haviam batido com bravura nas pelejas de defesa das praças marroquinas, de Angola ou na expansão e conquista do Índico, que agora estavam na primeira linha da salvaguarda daquele rincão do mundo colonial. O mesmo princípio orientará a presença de muitas famílias madeirenses e açorianas no sul do vasto espaço brasileiro, dando origem às colónias de

277 Sobre o papel da Madeira nos Descobrimentos europeus veja-se: ARAUJO, Maria Benedita, “Os Arquipélagos da Madeira e dos Açores e o Município das Armadas nos séculos XVI e XVII”, III *Colóquio Internacional de História da Madeira*, 1993, pp. 659-666. BRITO, Raquel Soeiro de “A importância da Ilha da Madeira no início da expansão ibérica e a sua evolução recente”, I *Colóquio Internacional de História da Madeira* 1990, p. 64. DELGADO, Maria Rosalina Pinto da Ponte, “Madeira Base de Ensaio de um processo secular”, III *Colóquio Internacional de História da Madeira*, 1993, pp. 213-220. FARINHA, António Dias, “A Madeira e o norte de África nos séculos XV e XVI”, I *Colóquio Internacional de História da Madeira*, 1990, p. 360 SOUSA, João José de, “Emigração madeirense nos séculos XV a XVII”, *Atlântico*, 1985, Nº 1, pp.46-53. ERLINDEN, J. Charles, “A Madeira e a expansão Atlântica do século XV. Uma interpretação”, *Colóquio Internacional de História da Madeira*, 1993, pp.221-228. Alberto Vieira, *A Madeira na Rota dos Descobrimentos e Expansão Atlântica*, Lisboa, 1987, separata nº 217 do CEHCA.

278 Alberto Vieira (coordenação), *A Madeira e o Brasil*, Funchal, 2004.

275 Alberto Vieira, *O Comércio Inter-Insular. Séculos XV e XVI*, Funchal, 1987, pp.50-51.

276 Abel Marques Caldeira, *O Funchal no Primeiro Quartel do Século XX. 1900-1925*, Funchal, 1964, pp.32-33, 120-121.



povoamento na ilha de Santa Catarina e litoral próximo. A atual cidade de Portalegre foi criada por iniciativa de um madeirense que conseguiu convencer um grupo de açorianos a avançar para o sertão. O movimento de colonização das terras do sul do Brasil, como forma de defesa da soberania face à cobiça castelhana, era animado pela guerra de fronteiras.

É evidente o contributo madeirense para a construção da sociedade brasileira. A riqueza propiciada pelo açúcar não escapa ao engenho e arte dos nossos antepassados. Mas esta dádiva espalha-se noutras ações de defesa do espaço, nos séculos XVII e XVIII. As colónias de povoamento do sul, impropriamente designadas de açorianas, são criadas com o esforço de aventureiros madeirenses e açorianos. As condições sócio-económicas de ambas as ilhas, aliadas às questões políticas, definiram a necessidade deste surto migratório incentivado pela coroa, que justifica a presença açórico-madeirense, no extremo sul do vasto espaço brasileiro. O testemunho dessa situação é ainda visível em algumas tradições culturais que persistem. Se é certo que os ilhéus estiveram ausentes do “*achamento*” das terras da Vera Cruz, a presença torna-se notada no percurso histórico que se seguiu e que levou ao descobrimento do Brasil e na sua construção como espaço açucareiro. A ação dos bandeirantes em busca dos metais e pedras preciosas foram também fru-

to do sangue e suor de muitos insulares.

A Madeira e os Açores foram terras descobertas, mas também de descobridores. Na verdade, afirmaram-se no processo da expansão europeia pela singularidade da intervenção. Vários são os fatores que o propiciaram, no momento de abertura do mundo atlântico e que fizeram com que elas fossem, no século XV, peças chave para a afirmação da hegemonia portuguesa no Novo Mundo.

O Funchal foi uma encruzilhada de opções e meios que iam ao encontro da Europa em expansão. A Madeira é considerada a primeira pedra do projeto que lançou Portugal para os anais da História do oceano que abraça o seu litoral abrupto. A fundamentação de tudo isto está patente no real protagonismo da ilha e das suas gentes. À função de porta-estandarte do Atlântico, a Madeira associou outras, como “*farol*” Atlântico, o guia orientador e de apoio para as incursões oceânicas. Por isso, nos séculos que nos antecederam, ela foi um espaço privilegiado de comunicações, tendo a favor as vias traçadas no oceano que a circunda e as condições económicas internas, propiciadas pelas culturas da cana sacarina e vinha. Estas condições contribuíram para que o isolamento definido pelo oceano fosse quebrado e se mantivesse um permanente contacto com o velho continente europeu e o Novo Mundo. Como corolário desta ambiência, a Madeira firmou uma posição de relevo nas

navegações e descobrimentos no Atlântico.

O desenvolvimento da economia de mercado, em uníssono com o empenhamento dos principais povoadores em dar continuidade à gesta de reconhecimento do Atlântico, reforçaram a posição e fizeram avolumar os serviços prestados pelos madeirenses. Surgiu uma nova aristocracia dos descobrimentos, cumulada de títulos e benesses pelos serviços prestados no reconhecimento da costa africana, na defesa das praças marroquinas, ou nas campanhas brasileiras e índicas²⁷⁹. A proximidade da Madeira ao vizinho arquipélago das Canárias, em conjugação com o rápido surto do povoamento e valorização sócio-económica do solo, orientaram as atenções do madeirense para as ilhas. Assim, decorridos apenas vinte e seis anos de ocupação, os moradores da Madeira empenharam-se na disputa pela posse das Canárias, ao serviço do infante D. Henrique. Em 1446, João Gonçalves Zarco foi enviado a Lanzarote, como plenipotenciário, para afirmar o contrato de compra da ilha. Acompanham-no as caravelas de Tristão Vaz, capitão do donatário em Machico e de Garcia Homem de Sousa, genro de Zarco²⁸⁰. Mais tarde, em 1451, o infante enviou nova armada, em que participaram gentes de Lagos, Lisboa e Madeira, sendo de salientar, no último caso, Rui Gonçalves, filho do capitão do donatário do Funchal.

Para as aristocracias madeirense e açoriana, o empenhamento nas ações marítimas e bélicas é, ao mesmo tempo, uma forma de homenagem ao senhor (monarca, donatário) e de aquisição de benesses e comendas. Zurara na «*Crónica da Guiné*», confirma-o, referindo que a participação madeirense ia ao encontro dos princípios e tradições da cavalaria do reino. O que não invalida a sua presença com outros objetivos, como sucede a partir de meados do século XV. Os principais obreiros do reconhecimento e ocupação da Madeira, como criados da casa do infante D. Henrique, foram impelidos para a aventura africana, com participação ativa nas viagens henriquinas de 1445 e 1460 e nas aventuras bélicas nas praças africanas do norte, nos séculos XV e XVI. A presença de gentes continuará por todo o século XV

em três frentes: Marrocos, litoral africano além do Bojador e terras ocidentais. Na primeira e na última, a presença dos madeirenses foi fundamental.

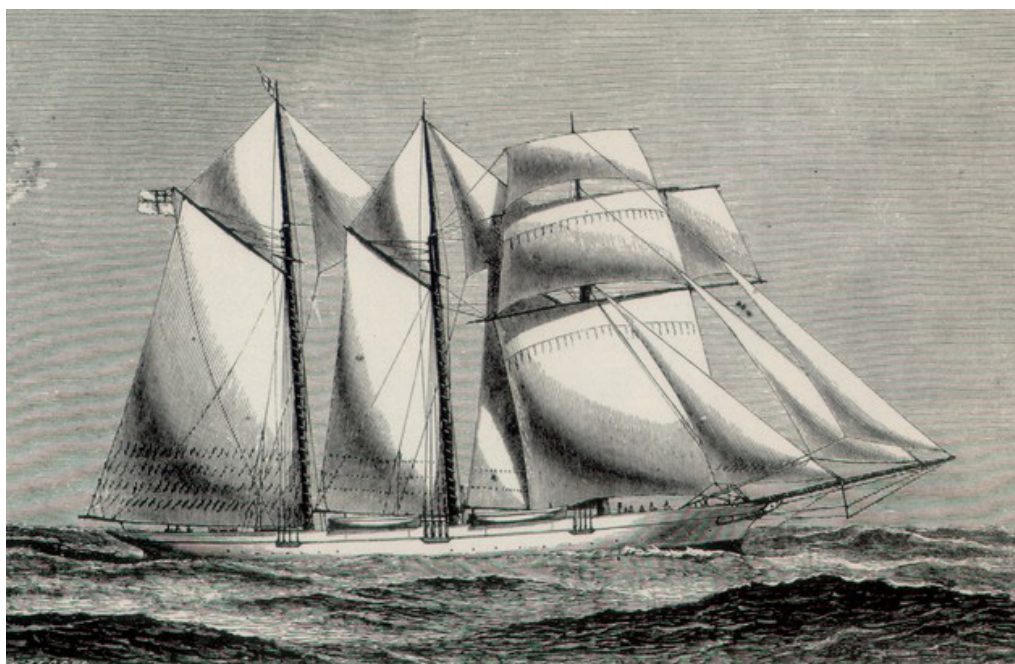
O APELO DO MAR E DO OCIDENTE. A tradição refere que o primeiro homem a lançar-se à aventura do descobrimento das terras ocidentais foi Diogo de Teive que, em 1451, terá saído do Faial à procura da ilha das Sete Cidades, mas que, no regresso, apenas descobriu as de Flores e Corvo. Outros madeirenses seguiram o exemplo, gastando muita fazenda para abrir o caminho, mais tard, trilhado por Colombo. A ilha estava em condições de facultar ao navegador as informações consideradas imprescindíveis ao descobrimento das terras ocidentais. Note-se que o apelo do Ocidente é consequência lógica do reconhecimento dos Açores, ocorrido a partir de 1427; todavia, as ilhas mais ocidentais (Flores e Corvo) só em 1452 foram pisadas por marinheiros portugueses. A entrada no domínio lusíada deu-se por mãos de Pedro Vasquez de la Frontera e Diogo de Teive, em 1452, no regresso de uma das viagens para o Ocidente à procura das ilhas míticas.

As ilhas açorianas, por serem as mais ocidentais sob domínio europeu até à viagem de Colombo, foram o paradeiro ideal para os aventureiros interessados em embrenhar-se na gesta descobridora dos mares ocidentais. Desde meados do século XV, madeirenses e açorianos saem, com assídua frequência, à busca de novas terras, assegurando, antecipadamente, a posse do que descobrissem por carta régia²⁸¹. É de notar que este interesse dos insulares pela descoberta das terras ocidentais é muito anterior a Colombo e persistiu após 1492. A primeira carta conhecida é de 19 de fevereiro de 1462, sendo a posse das novas ilhas Lovo e Capraria e de outras que iria descobrir, dada ao João Vogado. Ainda antes de 1492, temos outras concessões a Rui Gonçalves da Câmara (21 de junho de 1473), Fernão Teles (28 de janeiro de 1474), Fernão Dulmo e João Afonso do Estreito (24 de julho de 1486). Após a primeira viagem de Colombo, não esmoreceu o interesse dos insulares por tais viagens.

279 Confronte-se João José Abreu de SOUSA, "Emigração madeirense nos séculos XV a XVII", in *Atlântico*, nº 1, 1985, Funchal, pp. 46-52.

280 José PEREZ VIDAL, «Aportación portuguesa a la población de Canarias. Datos», in *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 14, 1968; A. SARMENTO, «Madeira & Canárias», in *Fasquias e Ripas da Madeira*, Funchal, 1931, 13-14.

281 Manuel Monteiro Velho ARRUDA, *Colecção de Documentos Relativos ao Descobrimento e Povoamento dos Açores*, Ponta Delgada, 1977) refere as cartas atribuídas a João Vogado (19 de Fevereiro de 1462), Gonçalo Fernandes (29 de Outubro de 1462), Rui Gonçalves da Câmara (21 de Janeiro de 1473), Fernão Teles (28 de Junho de 1474 e 10 de Novembro de 1475), Fernão Dulmo e João Afonso do Estreito (24 de Julho e 4 de Agosto de 1486).



A atestá-lo, estão as cartas concedidas a Gaspar Corte Real (12 de maio de 1500), João Martins (27 de janeiro de 1501) e Miguel Corte Real (15 de janeiro de 1502).

O Ocidente exerceu sobre os ilhéus, madeirenses e açorianos, um fascínio especial, acalentado, ademais, pelas lendas recuperadas da tradição medieval. Por isso mesmo, desde meados do século XV, eles entusiasmaram-se com a revelação das ilhas ocidentais - Antília, S. Brandão, Brasil. No extenso rol de navegadores anónimos que deram a vida por esta descoberta, permitam-nos que referencie os madeirenses Diogo de Teive, João Afonso do Estreito, Afonso e Fernão Domingues do Arco. A estas iniciativas isoladas, acresce a tradição literária e os dados materiais visíveis nas praias insulares. A literatura fantástica, a cartografia mítica, o aparecimento de destroços de madeira e troncos de árvores nas costas das ilhas açorianas acalentavam a esperança da existência de terras a ocidente. Nas costas das ilhas açorianas do Faial e Graciosa, encalhavam alguns pinheiros, enquanto nas Flores davam à costa dois cadáveres com feições diferentes das dos cristãos e dos negros.

A curta permanência de Colombo no Porto Santo e, depois, na Madeira, possibilitou-lhe um conhecimento das técnicas de navegação usadas pelos portugueses e abriu-lhe as portas aos segredos guardados na memória dos marinheiros, sobre

a existência de terra a Ocidente. Bartolomé de Las Casas e Fernando Colombo falam que o mesmo teria recebido das mãos da sogra “*escritos e cartas de marear*”²⁸². Ambos os cronistas fazem do sogro um destacado navegador quatrocentista. Tudo isto não passa de criação para enfatizar a ligação de ambas as famílias. Na verdade, Bartolomeu Perestrelo, ao contrário de muitos genoveses ou descendentes, não é referenciado nas crónicas portuguesas como navegador²⁸³, sendo apenas apresentado como o capitão do donatário da ilha do Porto Santo, por carta de doação de um de novembro de 1446 e, na condição de povoador da ilha, acompanhou João Gonçalves Zarco e Tristão Vaz em 1419. O convívio com as gentes do Porto Santo havia sido prolongado e cordial, pois em junho de 1498, aquando da terceira viagem, Colombo não resistiu à tentação de escalar a vila. A aproximação foi considerada mau presságio pois os portosantenses pensavam estar perante mais uma armada de corsários. Desfeito o equívoco, foi recebido pelos naturais da terra, seguindo depois para a Madeira²⁸⁴.

282 *História de Las Índias*, vol.I, México, 1986; *Vida Del Almirante Don Cristóbal Colón*, escrita por su hijo, México, 1984

283 Esta situação foi já realçada por Henry Harrisse, *Cristophe Colomb devant l'histoire*, Paris, 1892; Henry Vignaud, *Histoire critique de la grande entreprise de Cristophe Colomb*, 2 vols, Paris, 1911; Gaetano Ferro, *As navegações portuguesas no Atlântico e no Indico*, Lisboa, pp.181-183.

284 Sobre Colombo na Madeira veja-se: *Actas do III Colóquio Internacional de História da Madeira*, Funchal, CEHA, 1992 [Colóquio dedicado ao tema: Colombo e a Madeira]. *Isleña*, vol.

PORTO DE COMÉRCIO E ESCALAS. Uma das funções privilegiadas das ilhas nos últimos quinhentos anos foi o serviço de escala oceânica, servindo de apoio a todos os que sulcavam o oceano em distintos sentidos. Primeiro, escalas de descobrimento que abriram os caminhos para as rotas comerciais e, depois, escalas do percurso de afirmação da ciência, através das expedições científicas que dominaram os arquipélagos europeus, a partir do século XVIII. Uma e outras entrecruzam-se por diversas vezes e revelam-nos quão importante foi para a Europa o mundo das ilhas.

O Atlântico surge, a partir do século XV, como o principal espaço de circulação dos veleiros, pelo que se definiu um intrincado liame de rotas de navegação e comércio que ligavam o velho continente às costas africana e americana e as ilhas. Esta multiplicidade de rotas que resultou da complementaridade económica das áreas insulares e continentais surge como consequência das formas de aproveitamento económico aí adaptados. Tudo isto se completa com as condições geofísicas do oceano, definidas pelas correntes e ventos que delinearam o traçado das rotas e os rumos das viagens. A mais importante e duradoura de todas as rotas foi, sem dúvida, aquela que ligava as Índias (ocidentais e orientais) ao velho continente. Foi ela que galvanizou o empenho dos monarcas, das populações ribeirinhas e acima de tudo dos piratas e corsários, sendo expressa por múltiplas escalas apoiadas nas ilhas que polvilhavam as costas ocidentais e orientais do mar: primeiro, as Canárias e raramente a Madeira, depois Cabo Verde, Santa Helena e os Açores.

As rotas portuguesas e castelhanas apresentavam um traçado diferente. Enquanto as primeiras divergiam de Lisboa, as castelhanas partiam de Sevilha com destino às Antilhas, tendo como pontos importantes do raio de ação os arquipélagos das Canárias e Açores. Ambos os centros de apoio estavam sob soberania distinta: o primeiro era castelhano desde o século XV, enquanto o segundo era português, o que não facilitou muito o imprescindível apoio. Mas por um lapso tempo (1580-1640), o território en-

trou na esfera de domínio castelhano, sem que isso tivesse significado maior segurança para as armadas. Apenas se intensificaram as operações de represália de franceses, ingleses e holandeses. As expedições organizadas pela coroa espanhola, na década de oitenta, com destino à Terceira, tinham uma dupla missão: defender e *comboiar* as armadas das Índias até porto seguro, em Lisboa ou Sevilha, e ocupar a ilha, para aí instalar uma base de apoio e de defesa das rotas oceânicas. A escala açoriana justificava-se mais por necessidade de proteção das armadas do que por necessidade de reabastecimento ou reparo das embarcações. Era à entrada dos mares açorianos, junto da ilha das Flores, que se reuniam os navios das armadas e se procedia ao *comboiamento* até o porto seguro na península, furtando-os à cobiça dos corsários que infestavam os mares.

A segurança das frotas foi sempre uma das preocupações para a navegação atlântica, pelo que as coroas peninsulares delinearam, em separado, um plano de defesa e apoio. Em Portugal tivemos, primeiro, o regimento para as naus da Índia nos Açores, promulgado em 1520, em que foram estabelecidas normas para impedir que as mercadorias caíssem nas mãos da cobiça do contrabando e corso. A necessidade de garantir, com eficácia, tal apoio e a defesa das armadas levou a coroa portuguesa a criar, em data anterior a 1527, a *Provedoria das Armadas*, com sede na cidade de Angra²⁸⁵. A nomeação, em 1527, de Pero Anes do Canto para provedor das armadas da Índia, Brasil e Guiné, marca o início da viragem. Ao provedor competia a superintendência de toda a defesa, abastecimento e apoio às embarcações em escala ou de passagem pelos mares açorianos. Além disso, estava sob as suas ordens a armada das ilhas, criada expressamente para *comboiar*, desde as Flores até Lisboa, todas aquelas provenientes do Brasil, Índia e Mina. No período entre 1536 e 1556, há notícia do envio de, pelo menos, doze armadas com esta missão. Depois, procurou-se garantir, nos portos costeiros do arquipélago, um ancoradouro seguro, construindo-se as fortificações necessárias. Esta estrutura de apoio fazia falta aos castelhanos na área considerada crucial para a navegação atlântica, e por isso, por diversas vezes, solicitaram o apoio das autoridades açorianas. Mas a ineficácia ou a necessidade

V (1989) [número especial dedicado a Colombo], José Pereira da Costa, "O arquipélago da Madeira no tempo de Colombo", III *Colóquio Internacional de História da Madeira*, pp. 17-36, Alberto Vieira, "Colombo e a Madeira", *Actas III Colóquio Internacional de História da Madeira*, Funchal, CEHA, 1993. Idem, "Colombo e a Madeira: tradição e história", *Islenha*, 1989, Nº 5, pp. 35-47.

285 Confronte-se o nosso estudo sobre *O Comércio Inter-Insular nos Séculos XV e XVI*, Funchal, 1987, 17-24.

de uma guarda e defesa mais atuante obrigou-os a reorganizar a carreira, criando o sistema de frotas. Desde 1521, as frotas passaram a usufruir de uma nova estrutura organizativa e defensiva. No começo, foi o sistema de frotas anuais artilhadas ou escoltadas por uma armada. Depois, a partir de 1555, o estabelecimento de duas frotas para o tráfico americano: *Nueva España* e *Tierra Firme*.

O ativo protagonismo do arquipélago açoriano e, em especial, da ilha Terceira, é referenciado, com frequência, por roteiristas e marinheiros que nos deram conta das viagens, ou literatos açorianos que presenciaram a realidade. Todos falam da importância do porto de Angra que, no dizer de Gaspar Frutuoso, era “*universal escala do mar do poente*”²⁸⁶. A participação do arquipélago madeirense nas grandes rotas oceânicas foi esporádica, justificando-se a ausência pelo posicionamento marginal em relação ao traçado comum. Mas a ilha não ficou alheia ao roteiro atlântico, evidenciando-se, em alguns momentos, como escala importante das viagens portuguesas com destino ao Brasil, Golfo da Guiné e Índia. Inúmeras vezes, a escala madeirense foi justificada mais pela necessidade de abastecer as embarcações de vinho para consumo a bordo do que pela falta de água ou víveres frescos. Não nos podemos esquecer de que o vinho era um elemento fundamental da dieta de bordo, sendo referenciado pelas suas qualidades na luta contra o escorbuto. Acresce ainda que ele tinha a garantia de não se deteriorar com o calor dos trópicos, ganhando, pelo contrário, um envelhecimento prematuro, ficando conhecido como o vinho da roda. Motivo idêntico provocou assídua presença dos ingleses, a partir de finais do século XVI.

A proximidade da Madeira em relação aos portos do litoral peninsular e as condições dos ventos e correntes marítimas foram o principal obstáculo à valorização da ilha no contexto das navegações atlânticas. As Canárias, porque melhor posicionadas e distribuídas por sete ilhas em latitudes diferentes, estavam em condições de oferecer o adequado serviço de apoio. Todavia, a situação conturbada que aí se viveu, resultado da disputa pela posse entre as coroas peninsulares e a demorada pacificação da população indígena, fizeram com que a Madeira surgisse, no século XV, como um dos principais eixos do domí-

nio e navegação portuguesa no Atlântico. Tal como nos refere Zurara, a ilha foi, desde 1445, o principal porto de escala para as navegações ao longo da costa africana. Mas o maior conhecimento dos mares, os avanços tecnológicos e náuticos retiraram ao Funchal a posição charneira nas navegações atlânticas, sendo substituído pelos portos das Canárias ou Cabo Verde. Já a partir de princípios do século XVI, a Madeira surgirá apenas como um ponto de referência para a navegação atlântica, uma escala ocasional para reparo e aprovisionamento de vinho. Apenas o surto económico funcionou como atrativo para as armadas, navegantes e aventureiros.

As áreas comerciais da costa da Guiné e, depois, com a ultrapassagem do cabo da Boa Esperança, as Índicas, tornaram indispensável a existência de escalas intermédias. Primeiro, Arguim, que serviu de feitoria e escala para a zona da Costa da Guiné, depois, com a revelação de Cabo Verde, foi a ilha de Santiago que se afirmou como a principal escala da rota de ida para os portugueses que podia muito bem substituir as Canárias ou a Madeira, o que realmente aconteceu. Outras mais ilhas foram reveladas e tiveram um lugar proeminente no traçado das rotas. É o caso de S. Tomé, para a área de navegação do golfo da Guiné e de Santa Helena, para as caravelas da rota do Cabo. Também a projeção dos arquipélagos de São Tomé e Cabo Verde sobre os espaços vizinhas da costa africana levou a coroa a criar duas feitorias (Santiago e São Tomé), com o objetivo de controlar, a partir daí, todas as transações comerciais da costa africana. No Atlântico sul, as principais escalas das rotas do Índico assentavam nos portos das ilhas de Santiago, Santa Helena e Ascensão. Aí, as armadas reabasteciam-se de água, lenha, mantimentos ou procediam a ligeiras reparações. A par disso, releva-se, ainda, a de Santa Helena como escala de reagrupamento das frotas vindas da Índia, depois de ultrapassado o cabo da Boa Esperança, isto é, missão idêntica à dos Açores, no final da travessia oceânica. Esta função da ilha de Santiago como escala do Mar Oceano foi efémera. A partir da década de 30 do século XVI, as escalas são menos frequentes. O mar era já conhecido e as embarcações de maior calado permitiam viagens mais prolongadas. Apenas os naufragos dos temporais aí aparecem à procura de refúgio.

O posicionamento das ilhas no traçado das rotas de comércio e navegação atlântica fez com que

286 *Livro Sexto das Saudades da Terra*, Ponta Delgada, 1988, Cap.II.

as coroas peninsulares dirigissem para aí todo o empenho nas iniciativas de apoio, defesa e controlo do trato comercial. As ilhas foram, assim, os bastiões avançados, suportes e símbolos da hegemonia peninsular no Atlântico. A disputa pelas riquezas em circulação tinha lugar em terra ou no mar circunvizinho, pois aí incidiam os piratas e corsários, ávidos de conseguir ainda que uma magra fatia do tesouro. Uma das maiores preocupações das autoridades terá sido a defesa dos navios. Mas, no caso das ilhas da Guiné, isso nunca foi conseguido, tardando, ao contrário do que sucedeu na Madeira, Açores e Canárias, o delineamento de um sistema defensivo em terra e no mar. Isto explica a extrema vulnerabilidade dos portos, evidente nas inúmeras investidas inglesas e holandesas na primeira metade do século XVII.

O século XVII foi marcado por uma mudança total no sistema de rotas do Atlântico. Os progressos no desenvolvimento da máquina a vapor fizeram com que se elaborasse um novo plano de portos de escala, capazes de servirem de apoio à navegação como fornecedores de produtos e do carvão para a laboração das máquinas. Nos Açores, o porto de Angra cedeu o lugar aos da Horta e Ponta Delgada, enquanto em Cabo Verde a ilha de Santiago foi substituída pela de São Vicente, que disputava com as Canárias. Entretanto, o Funchal viu reforçado o seu papel pela dupla oferta como porto carvoeiro e do vinho da ilha, o que fez atrair inúmeras embarcações inglesas e americanas. A par disso, a posição privilegiada que os ingleses gozavam fê-los servirem-se do porto do Funchal como base para as atividades de corso contra os franceses e castelhanos.

O relacionamento entre as ilhas atlânticas resultava não só da complementaridade económica, definida pelas assimetrias propiciadas pela orografia e clima, mas também da proximidade e assiduidade dos contactos. O intercâmbio de homens, produtos e técnicas, dominou o sistema de contactos entre os arquipélagos. A Madeira, mercê da posição privilegiada entre os Açores e as Canárias e do parcial alheamento das rotas índica e americana, apresentava melhores possibilidades para o estabelecimento e manutenção de intercâmbios. Os contactos com os Açores resultaram da forte presença madeirense na ocupação e da necessidade de abastecimento em cereais, de que o arquipélago dos Açores era um dos principais produtores. Tudo isto contrastava com as hostilidades açor-

rianas à rota de abastecimento de cereais à Madeira. Com as Canárias, as imediatas ligações foram resultado da presença de madeirenses, ao serviço do infante D. Henrique, na disputa pela posse do arquipélago e da atração que elas exerceram sobre os madeirenses. Acresce, ainda, que o Funchal foi, por muito tempo, um porto de apoio aos contactos entre as Canárias e o velho continente. A assiduidade de contactos entre os arquipélagos, evidenciada pela permanente corrente emigratória, define-se como uma constante do processo histórico dos arquipélagos, até ao momento em que o confronto político ou económico os veio separar. A última situação emerge, na segunda metade do século XVII, como resultado da concorrência do vinho, produzido, em simultâneo, nos três arquipélagos.

O trigo foi, sem dúvida, o principal móbil das conexões inter-insulares. O comércio entre a Madeira e as Canárias era muito anterior ao estabelecimento dos primeiros contactos com os Açores. O relacionamento iniciara-se em meados do século XV, ativado pela disponibilidade no arquipélago madeirense de escravos, carne, queijo e sebo. Mas a insistência dos madeirenses nos contactos com as Canárias não terá sido do agrado do infante D. Fernando, senhor da ilha, interessado em promover os contactos com os Açores. Apesar disso, eles continuaram e a rota adquiriu um lugar relevante nas relações externas da ilha, valendo-lhes a disponibilidade de cereal e carne, que eram trocados por artefactos, sumagre e escravos negros. A última situação surge, na primeira metade do século XVII, com evidência nos contactos entre a Madeira, Lanzarote e Fuerteventura. Algo diferente sucedeu nos contactos comerciais entre os Açores e as Canárias, que nunca assumiram a mesma importância das madeirenses. A pouca facilidade nas comunicações, a distância entre os dois arquipélagos e a dificuldade em encontrar os produtos justificativos de intercâmbio levaram a que as trocas fossem sazonais. Só as crises cerealíferas do arquipélago de Canárias fizeram com que o trigo açoriano aí chegasse em 1563 e 1582. Por vezes, a permuta fazia-se a partir da Madeira, como sucedeu em 1521 e 1573. A contrapartida de Canárias baseava-se no vinho, nos tecidos europeus e no breu.

As relações inter-insulares com os arquipélagos além do Bojador situavam-se num plano distinto. Primeiro, as dificuldades na ocupação só conduziram ao

imediatamente e pleno povoamento de uma ilha em cada área --Santiago e São Tomé --, que passou a atuar como o principal eixo do trato interno e externo. Depois, o aproveitamento económico não foi uniforme e de acordo com as solicitações do mercado insular aquém do Bojador, assumindo, por vezes, como sucede com S. Tomé, uma posição concorrencial. Por fim, registre-se que os espaços existiam mais para satisfazer as necessidades do vizinho litoral africano do que pela importância económica interna. Do relacionamento com os arquipélagos do *Mediterrâneo Atlântico* é evidente o empenho no tráfico negreiro, com maior evidência para os madeirenses e canários²⁸⁷. Os madeirenses que aí aparecem foram favorecidos pelo comprometimento com as viagens de exploração e comércio ao longo da costa africana, e pela presença, ainda que temporária, do porto do Funchal no traçado das rotas. Ao invés, os Açores mantiveram-se, por muito tempo, como portos receptores das caravelas que faziam a rota de retorno ao velho continente.

Os contactos com as ilhas do golfo da Guiné eram exíguos, uma vez que estas estiveram por muito tempo aquém dos interesses das gentes do *Mediterrâneo Atlântico*. Na verdade, se retirarmos a eventual presença de madeirenses para transmitir os segredos da cultura açucareira, o aparecimento é tardio e rege-se pela necessidade de capturar escravos nas costas vizinhas, situação comum também com as Canárias. A malagueta, a pimenta e o marfim não eram produtos capazes de despertarem o interesse das gentes insulares e, além disso, tinham como destino obrigatório a Casa da Mina em Lisboa.

O posicionamento periférico do mundo insular condicionou a subjugação do comércio aos interesses hegemónicos do velho continente. Os europeus foram os cabouqueiros, responsáveis pela transmissão agrícola, mas também os primeiros a usufruir da qualidade dos produtos lançados à terra e a desfrutar dos elevados réditos que o comércio propiciou. Daí resultou a total dependência dos espaços insulares do velho continente, sendo a vivência económica

moldada de acordo com as necessidades destes as quais, por vezes, se apresentavam estranhas. Por isso, é evidente a preferência pelo velho continente nos contactos com o exterior dos arquipélagos. Só depois surgiram as ilhas vizinhas e os continentes africano e americano. Do velho rincão de origem, vieram os produtos e instrumentos necessários para a abertura das arroteias, mas também as diretrizes institucionais e comerciais que os materializaram. O usufruto das possibilidades de um relacionamento com outras áreas continentais, no caso do *Mediterrâneo Atlântico*, foi consequência de um aproveitamento vantajoso da posição geográfica e, em alguns casos, uma tentativa de fuga à omnipresente rota europeia.

O arquipélago canário, mercê da posição e das condições específicas criadas após a conquista, foi dos três o que tirou maior partido do comércio com o Novo Mundo. A proximidade ao continente africano, bem como o posicionamento correto nas rotas atlânticas, permitiram-lhe intervir no trato intercontinental. Para os Açores, o facto de as ilhas estarem situadas na reta final das grandes rotas oceânicas, possibilitou-lhes algum proveito com a prestação de inúmeros serviços de apoio e eventual contrabando. Fora disso encontrava-se a Madeira, a partir de finais do século XV. Por muito tempo, o comércio foi apenas uma miragem e só se tornou realidade quando o vinho começou a ser o preferido dos que embarcaram na aventura americana ou índica. Perante isto, o vinho madeirense afirmou-se em pleno, a partir da segunda metade do século XVII. Rumos diferentes tiveram os arquipélagos de São Tomé e Príncipe e Cabo Verde: a proximidade da costa africana e a permanente atividade comercial definiram a vinculação ao continente africano. Durante muito tempo, os dois arquipélagos pouco mais foram do que portos de ligação entre a América ou a Europa e as feitorias da costa africana.

A Madeira, mercê da posição charneira no traçado das rotas quatrocentistas, teve um papel relevante. Os madeirenses participaram ativamente nas viagens de exploração geográfica e de comércio no litoral africano, surgindo o Funchal, nas últimas décadas do século XV, como um importante entreposto para o comércio de dentes de elefante. Além disso, a iniciativa madeirense bifurcou-se. Dum lado, as praças marroquinas, a quem a ilha forneceu os homens para a defesa, os materiais para a construção das for-

287 Manuel Lobo Cabrera, "Relaciones entre Gran Canaria, Africa y América a través de la trata de negros", in *II Coloquio de Historia Canario Americana*, Las Palmas, 1977, 77-91; idem, *La Esclavitud en las Canarias Orientales en el siglo XVI. Negros, Moros y Moriscos*, Las Palmas, 1979, 104-110; Elisa TORRES SANTANA, "El comercio de Gran Canaria con Cabo Verde a principios del siglo XVII", in *II Coloquio Internacional de História da Madeira*, Funchal, 1990, 761-778.

talezas e cereais para sustento dos homens aí aquartelados. Do outro, a área dos Rios e Golfo da Guiné abastecia de escravos, necessários para assegurar a força de trabalho na safra do açúcar. Ao invés do que sucedia com as Canárias, Cabo Verde e São Tomé, as ilhas dos arquipélagos da Madeira e Açores estiveram até ao século XVII afastadas do comércio com o continente americano. Restava-lhes aguardar pela chegada das embarcações daí oriundas e aspirar pelo contrabando ou trocas ocasionais. Ao porto do Funchal chegaram algumas embarcações desgarradas. O desvio era considerado pela coroa como intencional, para aí se fazer o contrabando, pelo que foram determinadas medidas proibitivas, de pouca aplicação prática.

O Funchal foi, no século XVIII, um centro chave das transformações sócio-políticas então operadas, de ambos os lados do oceano, fruto da forte presença da comunidade inglesa e do facto de este a ter transformado num importante centro para a afirmação colonial e marítima, a partir do século XVII. A vinculação da ilha ao império britânico é bastante evidente no quotidiano e devir históricos madeirenses dos séculos XVIII e XIX²⁸⁸. No decurso do século XVIII, a Madeira firmou a vocação atlântica, contribuindo para isso o facto de os ingleses não dispensarem o porto do Funchal nem o vinho madeirense na estratégia colonial. Os diversos *Actos de Navegação* (1660, 1665), corroborados pelos tratados de comércio e amizade, de que merece relevo o de *Methuen* (1703)²⁸⁹, foram os meios que abriram o caminho para que a Madeira entrasse na área de influência do mundo inglês²⁹⁰. Aos poucos, a comunidade ganhou uma posição de respeito na sociedade madeirense que, por vezes, se tornava incomodativa²⁹¹. A presença e importância da feitoria inglesa, no decurso do século XVIII, é uma realidade inofismável. A comunidade inglesa passou a usufruir na ilha de um estatuto diferenciado que lhe dava a possibilidade de possuir um cemitério próprio, desde 1761. Também tem direito a igreja própria, enfermaria, conservatória, juiz privativo.

Esta prática, embora da primeira vez colhesse, de surpresa, o Governador e Capitão General, parece ser desejada pois, em 1898, o governador de S. Miguel, depois de tomar conta do sucedido, manifestou o desejo que o mesmo sucedesse nos Açores, para evitar o perigo dos franceses²⁹².

A presença de armadas inglesas no Funchal era constante. O relacionamento das tripulações com as autoridades locais era normalmente amistoso, sendo recebidos pelo *Governador* com toda a hospitalidade²⁹³. A maioria das expedições científicas organizadas por instituições britânicas tinham escala obrigatória na ilha; o mesmo se passava com as viagens das diversas entidades ligadas à administração das colónias inglesas. De entre as muitas escalas no porto funchalense, relevam-se as de 1799 e 1805, compostas, respetivamente, de 108 e 112 embarcações¹²⁹⁴. Já em 1697, tivemos uma outra armada sob o comando do capitão Simons, com 25 embarcações. De entre as inúmeras expedições científicas, podemos mencionar a de Hans Sloane, em 1687²⁹⁵, Edmundo Haley (1656-1742), em 1698, James Cook a bordo do *Endeavour*, em 1768 e 1772²⁹⁶, George Dixon, em 1785²⁹⁷, em 1834, James Edward Alexander, integrante da expedição da *Royal Society* à África²⁹⁸. Já no que se refere às autoridades coloniais, temos,

292 Em 27 de Fevereiro de 1808 o governador madeirense havia-lhe enviado uma carta relatando o sucedido. Confronte-se: *Arquivo dos Açores*, vol. XI, 359-360, 373-379; Francisco d'Atayde de Faria e Maia, *Subsídios para a História de S. Miguel e Terceira. Capitães-generais 1766-1831*, 2ª edição Ponta Delgada, 1988.

293 Public Record Office, FO 63/7, sabe-se que por ordem de 14 de Junho de 1722 as embarcações com destino às colónias permaneciam alguns dias no Funchal. A 20 de Janeiro de 1786 são 20 barcos em tal situação. Ao cônsul acometiam as funções de apoio para os diversos serviços e diligências necessários.

294 10 AHU, *Madeira e Porto Santo*, n.º.1125, 1620, 22 de Outubro de 1799 e 7 de Outubro de 1805

295 Hans Sloane (1660-1753), médico, botânico e naturalista inglês, acompanhou a viagem do Duque de Albemarle às Índias Ocidentais, das quais havia sido nomeado governador. Cf. *A Voyage to The Islands Madeira, Barbados, Nieve, s. Christophers and Jamaica*, Londres, vol. I (1707). O texto sobre a Madeira está traduzido em *Heraldo da Madeira*, n.º.452 a 456 e em António Aragão, *A Madeira Vista por Estrangeiros*, Funchal, 1981, pp.139-172.

296 *Viagem do Capitão Cook à Roda do Mudo no Navio de3 Sua Magestade*, Lisboa, 1819. *A Voyage Towards the South Pole and Round the World Performed in his Majesty's The Resolution and Adventure, in the years 1772, 1773, 1774, and 1775*, 2 vols, Londres, 1784; George Forster, *A Voyage Round the World*, 2 vols, Londres, 1777. A parte da Madeira foi publicada em *Heraldo da Madeira*, n.ºs. 462, 463, 466.

297 *A Voyage Round the World Performed in 1785, 1786, 1787 and 1788*, Londres, 1789.

298 *Narrative of a Voyage of Observation Among the Colonies of Western Africa*, 2 vols, Londres, 1837.

288 Desmond Gregory, *The Beneficent Usurpers. A History of the British in Madeira*, London, 1988.

289 Public Record Office, FO 811/1, cartas de privilégios da nação britânica com Portugal desde 1401 a 1805.

290 J. H. Fisher, *De Methuen a Pombal. O Comércio anglo-português de 1700 a 1770*, Lisboa, 1984, p. 29.

291 Em 1754 o Governador Manuel Saldanha Albuquerque lamenta o exclusivo do comércio inglês na ilha (AHU, *Madeira e Porto Santo*, n.º.48-49).



em 1792, de George Thomas Staunton, chefe de uma embaixada enviada à China pela coroa britânica para negociar um acordo de relações comerciais.²⁹⁹ Em 1898, ainda, a passagem do Governador de Barbados, S. Cristóvão e Bernudas e, em 1899, do Governador da Índia, Sir William Norris³⁰⁰.

A escala madeirense fazia-se por uma dupla conveniência, para abastecimento ou embarque de vinhos, e reunião das embarcações, de forma a poder navegar em comboio, com segurança até ao destino. Em fevereiro de 1697, o Almirante Nevil aguardou três semanas pela chegada de um esquadrão de navios de guerra que o protegeriam até às Índias Ocidentais. Em setembro, foi a vez do Capitão Simons aguardar quatro dias para se reunir a um comboio de 25 embarcações³⁰¹. Note-se que era comum a presença de uma esquadra inglesa a patrulhar o mar madeirense, sendo a de 1780 comandada por Johnstone.

A partir de meados do século XIX, o Funchal especializa-se como porto de escala de navios de passageiros, com especial destaque para os ingleses, rumo às colónias. Para isso, contribuiu a tradicional presença britânica e a afirmação da ilha como estância turística. Daqui resulta que o porto funchalense não viu quebrado o protagonismo na navegação atlântica, antes pelo contrário, recobrou forças e adquiriu novas funções, face aos novos desafios da navegação oceânica. Estão, neste caso, a assiduidade das ligações regulares entre Southampton, Cape Town e Lisboa com as então colónias. No segundo caso, foi a presença regular dos chamados *vapores do cabo* que abriram as portas para uma emigração madeirense para a África do Sul. Em qualquer dos casos, o porto do Funchal é um porto de trânsitos, situação que mais se valoriza hoje no quadro do movimento resultante do turismo de cruzeiros.

O movimento de passageiros em trânsito no porto do Funchal era elevado e motivava, por sua vez, um desusado movimento no porto e no comércio da cidade. Muitos dos passageiros, mesmo sem saírem do navio, poderiam comprar os produtos locais, através dos bomboteiros. Entre finais do século XIX e inícios da centúria seguinte, o movimento de passageiros foi em crescendo³⁰². Para o período de

299 *An Authentic Account of an Embassy from the King of Great Britain to the Emperor of China*, Londres, 1797. A mesma viagem foi acompanhada por John Barrow, navegador e orientalista: *Voyage a la Conchinchine*, 3 vols, Paris, 1807. A parte da Madeira foi publicada em *Heraldo da Madeira*, N.ºs.290-292, 297-298, Agosto de 1905.

300 Cf., Walter Minchinton, *Britain and Madeira to 1914*, in *Actas do I Colóquio Internacional de História da Madeira*. 1986, vol. I., Funchal, 1989, 506.

301 José Manuel de Azevedo e Silva, “A Navegação e o Comércio vistos do Funchal nos Finais do século XVII”, in *Actas. III Colóquio Internacional de História da Madeira*, Funchal, 1993, p.367.

302 Benedita Câmara, *A Economia da Madeira (1859-1914)*, Lisboa, 2002, 276.

1931 a 1980, o número de passageiros em trânsito é significativo. Aqui dominam os britânicos, o que prova o vínculo madeirense ao império britânico. Depois, temos os portugueses com uma posição óbvia ao nível do embarque e desembarque³⁰³. De entre estes, incluem-se os emigrantes e o movimento natural de passageiros com Lisboa. Os momentos das duas guerras mundiais (1914-18, 1939-45) foram marcados por uma quebra acentuada no movimento de passageiros e embarcações, o que evidencia uma quebra do movimento de embarcações, no espaço atlântico.

MOVIMENTO DE PASSAGEIROS. O sistema institucional madeirense apresentava uma estrutura peculiar definida pelas capitânias. Foi a 8 de maio de 1440 que o Infante D. Henrique lançou a base da nova estrutura, ao conceder a Tristão Vaz a carta de capitão de Machico. A partir daqui, ficou definido o sistema institucional que deu corpo ao governo português no atlântico insular e brasileiro. Sem dúvida que o facto mais significativo da estrutura institucional deriva de a Madeira ter servido de modelo referencial para o delineamento no espaço atlântico. O monarca insiste, nas cartas de doação de capitânias posteriores, na fidelidade ao sistema traçado para a Madeira. Assim o comprovam idênticas cartas concedidas aos novos capitães das ilhas dos Açores e Cabo Verde. O mesmo sucede com a demais estrutura institucional que chegou também a São Tomé e Brasil. Também os castelhanos vieram à ilha receber alguns ensinamentos para a sua ação institucional no Atlântico, como se depreende do desejo manifestado, em 1518, pelas autoridades antilhanas em resolver a difícil situação das ilhas de Curaçau, Aruba e La Margarita, com o recurso ao modelo madeirense de povoamento. Isto prova, mais uma vez, a presença modelar da ilha, no contexto da expansão europeia e demonstra o interesse que ela assumiu para a Europa. João de Melo da Câmara, irmão do capitão da ilha de S. Miguel, resumia, em 1532,³⁰⁴ de uma forma perspicaz, o protagonismo madeirense no espaço atlântico, pois a família era portadora de uma longa

e vasta experiência. Isso dava-lhe o alento necessário e abria-lhe perspectivas para uma sua iniciativa no Brasil. Ele reclamava o protagonismo do ancestral Rui Gonçalves da Câmara que, em 1474, comprara a ilha de S. Miguel, dando início ao povoamento. A mesma percepção surge em Gilberto Freire que, em 1952, não hesita em afirmar o seguinte: «*A irmã mais velha do Brasil é o que foi verdadeiramente a Madeira. E irmã que se estremou em termos de mãe para com a terra bárbara que as artes dos seus homens,(...) concorreram para transformar rápida e solidamente em nova Lusitânia*»³⁰⁵.

Outra componente importante da afirmação da ilha como modelo de referência tem a ver com a organização da sociedade no espaço atlântico e com a importância aí assumida pelo escravo. Mais uma vez, a Madeira foi o ponto de partida para esta transformação social. De acordo com S. Greenfield³⁰⁶, ela serviu de trampolim entre o “*Mediterranean Sugar Production*” e a “*Plantation Slavery*” americana. O autor não faz mais do que retomar os argumentos aduzidos por Charles Verlinden,³⁰⁷ desde a década de 60 do século XX. A argumentação mereceu alguns reparos na sua formulação, mercê de novos estudos³⁰⁸.

PORTO DE AVENTUREIROS, MERCADORES, MARINHEIROS. Os descobrimentos europeus não podem ser vistos apenas na perspectiva do encontro de novas terras, novas gentes e culturas; deverá associar-se-lhe, ainda, o movimento de migração humana, que arrastou consigo um universo envolvente de fauna, flora, tecnologia, usos e tradições que tiveram um impacto evidente em todo o processo. Os descobrimentos foram também responsáveis pela trans-

303 Iolanda Silva, *A Madeira e o Turismo. Pequeno Esboço Histórico*, Funchal, 1985, pp.44-46

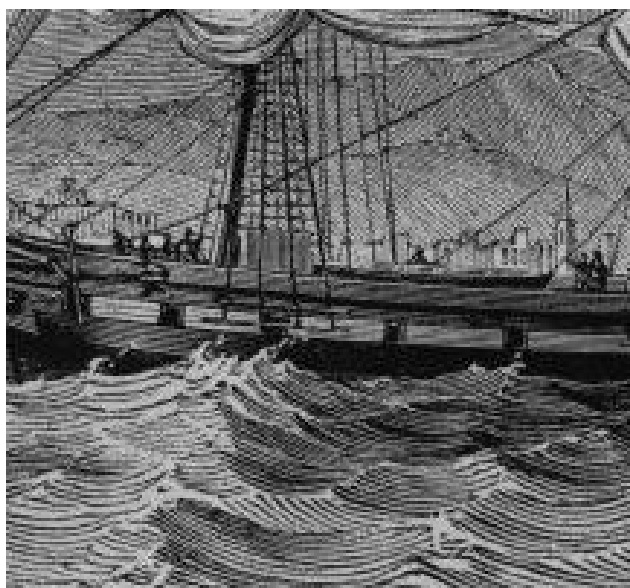
304 *História da Colonização Portuguesa do Brasil*, vol. III, p.90; cf Vera Jane Gilbert, “Os primeiros engenhos de açúcar” in *Sacharum*, n.º.3, São Paulo, 1978, pp. 5-12.

305 *Aventura e Rotina*, 2ªed., pp 440-446, 448-449

306 “Madeira and the beginnings of New World sugar cane cultivation and plantation slavery: a study in constitution building”, in Vera Rubin e Artur Tunden(eds.), *Comparative perspectives on slavery in New World Plantation Societies*, N. York, 1977.

307 «Précédents et Parallèles Européens de l’Esclavage Colonial», in *Instituto*, vol.113, Coimbra, 1949; «Les Origines Coloniales de la Civilization Atlantique. Antécédents et Types de Structure», in *Journal of World History*, 1953, pp. 378-398; *Précédents Médiévaux de la Colonie en Amérique*, México, 1954; *Les Origines de la Civilization Atlantique*, Nêuchatel, 1966.

308 Confronte-se Alfonso Franco Silva, “La Esclavitud en Andalucia”, in *Studia*, n.º.47, Lisboa, 1989, pp.165-166; Alberto Vieira, *Os Escravos no Arquipélago da Madeira. Séculos XV a XVII*, Funchal, 1991.



formação e revolução ecológica, com impactos positivos ou negativos. Uma das mudanças fundamentais ocorreu ao nível alimentar, com a descoberta de novos produtos e condimentos que enriqueceram a dieta alimentar europeia.

Foi o arquipélago madeirense o início da presença portuguesa no Atlântico, e o primeiro e proveitoso resultado desta aventura. Vários factores favoreceram a valorização da Madeira, no processo de afirmação portuguesa no espaço atlântico, no decurso do século XV. A inexistência de população, em consonância com a extrema necessidade de valorização para o avanço das navegações ao longo da costa africana, favoreceu a rápida ocupação e crescimento económico da Madeira. Por isso, a afirmação nos primeiros anos dos descobrimentos foi evidente: porto de escala ou apoio para as precárias embarcações quatrocentistas que sulcavam o oceano; importante área económica, fornecedora de cereais, vinho e açúcar; modelo económico, social e político para as demais intervenções portuguesas no Atlântico.

A Madeira foi, no século XV, uma peça primordial no processo de expansão. A ilha, considerada a primeira pedra da gesta descobridora dos portugueses no Atlântico, é o marco referencial mais importante desta ação. De inicial área de ocupação, passou a um entreposto imprescindível às viagens ao longo da costa africana e, depois, foi modelo para todo o processo de ocupação atlântica. Por tudo isto, a Madeira firmou nome com letras douradas na história

da expansão europeia no Atlântico. O Funchal foi, por muito tempo, o principal ancoradouro do Atlântico que abriu as portas do Mar Oceano e traçou caminho para as terras do sul. Aí, a abundância do cereal e vinho propiciavam ao navegante o abastecimento seguro para a demorada viagem. Por isso, o madeirense não foi apenas o cabouqueiro que transformou o rochedo e fez dele uma magnífica horta, também se afirmou como o marinheiro, descobridor e comerciante. Deste modo, algumas das principais famílias da Madeira, enriquecidas com a cultura do açúcar, gastaram quase toda a fortuna na gesta descobridora, ao serviço do infante D. Henrique, ao longo da costa africana ou, em iniciativa particular, na direção do Ocidente, correspondendo ao repto lançado pelos textos e lendas medievais. A juntar a tudo isso, temos o rápido progresso social, resultado do porvir económico, que condicionou o aparecimento de uma aristocracia terratenente. Esta, imbuída do ideal cavalheiresco e do espírito de aventura, embrenhou-se na defesa das praças marroquinas, na disputa pela posse das Canárias, em viagens de exploração e comércio ao longo da costa africana e, até mesmo, para Ocidente.

A valorização da Madeira, na expansão europeia, tem sido diversa. A historiografia nacional considera-a um simples episódio de todo o processo e, em face da posição geográfica, hesita no enquadramento, sendo levada, por vezes ao esquecimento. A europeia, ao invés, não duvida em realçar a singularidade do processo. O Funchal foi uma encruzilhada de opções e meios que iam ao encontro da Europa em expansão. Além disso, é considerada a primeira pedra do projeto que lançou Portugal para os anais da história do oceano que abraça o seu litoral abrupto. O fundamento de tudo isto, está patente no protagonismo da ilha e gentes.

A mobilidade social é uma das características da sociedade insular. O fenómeno da ocupação atlântica lançou as bases da sociedade e a emigração ramificou-a e projetou-a além Atlântico. As ilhas foram, num primeiro momento, polos de atração, passando depois a áreas de divergência de rotas, gentes e produtos. A novidade, aliada à forma como se processou o povoamento, ativaram o primeiro movimento. A desilusão, as limitadas possibilidades económicas e a cobiça por novas e prometedoras terras definiram o segundo surto. Primeiro, foi a Madeira, de-

pois as ilhas próximas dos Açores e das Canárias e, finalmente, os novos continentes e demais ilhas. No grupo incluem-se principalmente os filhos segundos deserdados da terra pelo sistema sucessório. É disso exemplo Rui Gonçalves da Câmara, filho do capitão do donatário no Funchal, que preferiu ser capitão da ilha distante de S. Miguel a manter-se como mero proprietário na Ponta do Sol.

A Madeira, mais uma vez, pela posição charneira entre os Açores e as Canárias e pela anterioridade no povoamento, foi, desde meados do século XV, um importante viveiro fornecedor de colonos para os arquipélagos e elo de ligação. A ilha funcionou mais como pólo de emigração para as ilhas do que como área recetora de imigrantes. Se excetuarmos o caso dos escravos *guanches* e a inicial vinda de alguns dos conquistadores de Lanzarote, podemos afirmar que o fenómeno é quase nulo, não obstante no século XVI os açorianos surgirem com alguma evidência no Funchal³⁰⁹.

PORTO DE ESCRAVOS. A presença do escravo na constituição da sociedade madeirense, desde o século XV, não é um fenómeno isolado, enquadrando-se no contexto sócio-económico em que o arquipélago emergiu: a falta de mão-de-obra braçal para as novas arroteias e a maior necessidade dela, por parte de culturas como a cana sacarina geraram esta procura. A iniciativa descobridora do Atlântico, em que os madeirenses foram ativos protagonistas, propiciou as vias para o seu encontro. O evoluir do processo sócio-económico interno, associado às novas condições estabelecidas pelo mercado atlântico, contribuíram, ainda que paulatinamente, para a desvalorização da componente escrava na estrutura social do arquipélago. A Madeira, porque próxima do continente africano e envolvida no seu processo de reconhecimento, ocupação e defesa do controlo lusitano, tinha as portas abertas a este vantajoso comércio. À ilha, chegaram os primeiros escravos *guanches*, marroquinos e negros africanos, que contribuíram para o arranque económico do arquipélago.

Os escravos que vão surgindo no mercado madeirense são, na quase totalidade, de origem africana, sendo reduzida ou nula a presença daqueles de

outras proveniências, como o Brasil, América Central e Índia. Isto pode ser resultado, por um lado, da distância ou das dificuldades no tráfico e, por outro, das assíduas medidas limitativas ou de proibição, como sucedeu no Brasil e na Índia. Apenas o mercado africano, dominado pela extensa costa ocidental, em poder dos portugueses, não foi alvo de quaisquer proibições. Aí as únicas medidas iam no sentido de regular o tráfico, como sucedeu com os contratos e arrendamentos. O litoral atlântico do continente africano, definido, primeiro, pelas Canárias e Marrocos e, depois, pela Costa e Golfo da Guiné e Angola, era a principal fonte de escravos. E aí a Madeira foi buscar a mão-de-obra necessária para abrir os poios e, depois, plantar os canaviais. Primeiro, foram os escravos brancos das Canárias e Marrocos. Depois, os negros das partes da Guiné e Angola.

GUANCHES. A presença dos *guanches* na Madeira é um facto natural. Para isso contribuíram a proximidade da Madeira e o empenho dos madeirenses na iniciativa henriquina. Decorridos, apenas, 26 anos do início do povoamento da Madeira, os madeirenses embrenharam-se na complexa disputa pela posse das Canárias, ao serviço do senhor, o infante D. Henrique³¹⁰. Tais condições definiram a presença madeirense neste mercado de escravos, surgindo, na primeira metade do século XV, algumas incursões de que resultou o aprisionamento de escravos. Destas referem-se três (1425, 1427, 1434) que partiram da Madeira. Mais tarde, com a expedição à costa africana de 1445, o madeirense Álvaro de Ornelas fez um desvio à ilha de La Palma onde tomou alguns indígenas que conduziu à Madeira. Aliás, nas inúmeras viagens organizadas por portugueses, entre 1424 e 1446, surgem escravos que depois são vendidos na Madeira ou em Lagos³¹¹.

A partir de meados do século XV, são ocorrentes as referências a escravos canários na ilha da Madeira

310 Alberto Vieira, O infante D. Henrique e o Senhorio de Lanzarote. Implicações Políticas, Sociais e Económicas, *II Jornadas de História de Lanzarote y Fuerteventura*, Arrecife, 1990; Idem, As Canárias. Uma Experiência de Ocupação mal sucedida, in *Nova História da Expansão Portuguesa. A Colonização Atlântica*, tomo I, (2005), pp.36-57.

311 Sobre os escravos de Canárias veja-se: Alberto Vieira, *Os Escravos no Arquipélago da Madeira. Séculos XV a XVII*, Funchal, CEHA, 1991. Siemens, L., e, Barreto, L.: Los esclavos aborígenes canarios en la isla de la Madera (1455-1505), in *Anuario de Estudios Atlánticos*, núm. 20, 1974, págs. 111-143

309 Cf. José Pérez Vidal, *Aportación de Canárias a la Población de América*, Las Palmas de Gran Canaria, 1991.

como pastores e mestres de engenho. A sua presença na ilha deveria ser importante, nas últimas décadas do século XV, a avaliar pelos documentos clamando por medidas para acalmar a sua rebeldia. Muitos deles mantiveram-se na Madeira fiéis à tradição do pastoreio. Nos testamentos do século XV, não aparece qualquer indicação sobre o escravo guanche. Para além dos dois escravos que possuía o capitão Simão Gonçalves da Câmara, sabe-se que João Esmeraldo, na Lombada da Ponta do Sol, era também detentor de escravos desta origem, sem ser referido o número. Cadamosto, na primeira passagem pelo Funchal, em 1455, refere ter visto um canário cristão que se dedicava a fazer apostas sobre o arremesso de pedras. Será que a designação de Pico Canário (Santana) e lugar do Canário (Ponta de Sol) se referem ao escravo ou ao pássaro tão comum nestes arquipélagos? João Esmeraldo era possuidor de escravos desta origem na sua Lombada que, não obstante estar cerca da vila da Ponta de Sol, pertencia à jurisdição do município do Funchal.

Aqui, a exemplo das Canárias, os guanches, nomeadamente os fugitivos, foram um quebra-cabeças para as autoridades. Foi como resultado desta situação insubmissa, de livres e escravos, que o senhorio da Madeira determinou, em 1483, uma devassa, seguida de uma ordem de expulsão, em 1490. De acordo com este último documento, todos os escravos canários, oriundos de Tenerife, La Palma, Gomera e Gran Canaria, excetuando-se os mestres de açúcar as mulheres e as crianças, deveriam ser expulsos do arquipélago. Em 1503, o problema ainda persistia, ordenando o rei que todos eles fossem expulsos num prazo de dez meses. De novo o rei retrocedeu, abrindo uma exceção para aqueles que eram mestres de açúcar e dois escravos do capitão Bastiam Rodrigues e Catarina, por nunca terem sido pastores.

COMÉRCIO COM AS CANÁRIAS. A Madeira, pela situação privilegiada no traçado das rotas de ligação à costa ocidental africana, assumiu uma posição relevante de comércio de escravos, entre os séculos XV a XVII. Desde o século XV, temos notícias sobre a reexportação de escravos para o reino e à função da Madeira como placa giratória do comércio africano. Tal como já o referimos, em 1482, a coroa propiciara esta função, ao permitir a isenção da dízima dos es-

cravos que se traziam da ilha para o reino. O mesmo não sucedia com os escravos que dela saíram com outro destino, conforme se pode verificar pelo registo de saída de 19 de setembro de 1524 da alfândega de Santa Cruz, em que se refere o pagamento da dízima de uma escrava que Diogo Lopes enviou para Flandres³¹².

Os escravos foram, assim, mais um produto no sistema de trocas entre a Madeira e o vizinho arquipélago das Canárias, com especial relevo para a ilha de Lanzarote. No período de 1619 a 1643, os documentos testemunham a troca de escravos por cereal. É uma situação deveras peculiar, pois o homem é usado como moeda de troca para alimentar outros homens. Tal recurso à mercadoria humana nas transações com Lanzarote resulta, não só da disponibilidade no mercado madeirense e da falta na sociedade lanzarotenha, mas, acima de tudo, da necessidade de assegurar uma contrapartida vantajosa à rota do comércio de cereal com a ilha da Madeira.

A facilidade de acesso dos madeirenses à principal área fornecedora dos escravos negros e a situação de quebra da produção açucareira na ilha, favoreceram a disponibilidade da mão-de-obra excedentária, surgindo o comércio nas Canárias como uma forte possibilidade. Nas Canárias, por vezes, era grande a solicitação de mão-de-obra escrava e poucas as fontes abastecedoras, mercê das medidas limitativas das entradas na Berbéria, impostas por Filipe II, em 1572, e do monopólio português, definido pelos tratados de Alcáçovas (1480) e Tordesilhas (1494). É de acordo com isto que a oferta madeirense de escravos negros se apresentava como a contrapartida favorável e aliciante para ambas as partes. No período de 1619 a 1643, foram remetidos quarenta e quatro escravos do Funchal para as Canárias, sendo a quase totalidade destinados a Lanzarote, pois apenas um foi vendido a um vizinho de Gran Canaria. Eles eram também

312 E. Serra Rafóls, *Los Portugueses en Canárias*, La Laguna, 1941; P. E. Russell, *O Infante D. Henrique e as Ilhas Canarias. Uma Dimensão mal Compreendida da Biografia Henriquina*. Lisboa. 1979. Manuel Lobo, *Gran Canaria y los contactos con las islas portuguesas atlánticas: Azores, Madera, Cabo Verde y Santo Tomé*, in *Congresso Internacional de História Marítima*, Las Palmas, 1982; Manuel Lobo e M. Martín Socas, *Emigración y comercio entre Madeira y Canarias en el siglo XVI*, in *Os Açores e o Atlântico séculos XIV a XVIII*, Angra do Heroísmo, 1984. A. Artur Sarmento, *Madeira & Canárias*, in *Fasquias e Ripas da Madeira*, Funchal 1931, 13-14. Alberto Vieira, *O comércio inter-insular nos séculos XV e XVI*, Funchal, 1987. Idem, "As conexões canário-madeirenses nos séculos XV a XVII", in *VIII CHCA*, 1988.

maioritariamente de origem negra (73%).

MARROCOS. Os cronistas do século XV e XVI relevam o ativo protagonismo dos madeirenses na manutenção e defesa das praças de Marrocos. A principal aristocracia da ilha fez delas o meio para o reforço das tradições da cavalaria medieval, uma forma de serviço ao Senhor e de fonte granjeadora de títulos e honras. Esta ação foi evidente e imprescindível à presença portuguesa, na primeira metade do século XVI, destacando-se diversas armadas de socorro a Argila, Azamor, Mazagão, Santa Cruz de Cabo Gué e Safim. Aí os protagonistas foram os capitães do Funchal e Machico, bem como a aristocracia da Ribeira Brava e Funchal³¹³.

Gaspar Frutuoso refere, quanto à ilha de S. Miguel (Açores), que em 1522, na altura do sismo e derrocada de terras que soterraram Vila Franca do Campo, era numeroso o grupo de escravos mouros que o capitão Rui Gonçalves da Câmara e acompanhantes detinham, quando, anos antes, haviam ido socorrer Tânger e Argila. Idêntico foi o comportamento dos madeirenses que participaram com assiduidade nestas campanhas. Talvez por isso, os mouriscos surgem com maior incidência no Funchal e Ribeira Brava, áreas em que os principais vizinhos mais se distinguiram nas guerras marroquinas. Eles situam-se, quase que exclusivamente, no século XVI, se excetuarmos um caso isolado do Funchal, na década de 1631 a 1640.

COSTA AFRICANA. O comprometimento dos madeirenses com as viagens de exploração e comércio ao longo da costa africana e a importância do porto do Funchal no traçado das rotas definiram, para a ilha, uma posição preferencial no comércio dos escravos negros da Guiné. Deste modo, não será difícil afirmar, embora nos faltem dados, que os primeiros negros da costa ocidental africana chegaram à Madeira muito antes de serem alvo da curiosidade das gentes de Lagos e Lisboa. O posicionamento da ilha e dos madeirenses nas navegações supracitadas, a

par da extrema carência de mão-de-obra para o arroteamento das diversas clareiras abertas na ilha pelos primeiros povoadores, geraram, inevitavelmente, o desvio da rota do comércio de escravos, surgindo o Funchal, em meados do século XV, como um dos principais mercados recetores.

Há vários indícios de que o comércio de escravos era ativo e de que a Madeira era uma placa giratória para esse negócio com a Europa. Em 1492, a coroa isentava os madeirenses do pagamento da dízima dos escravos que trouxessem a Lisboa. Esta situação, resultante da petição de Fernando Pó, revela que havia já na ilha um grupo numeroso de escravos e que muitos deles eram daí levados para o reino. Em 1466, os moradores representavam ao infante D. Fernando contra a redizima lançada sobre os moços de soldada que condicionava a sua presença, em favor da dos negros escravos, situação da qual temiam “*vir algum perigo*”. Passados vinte e três anos, o capitão do Funchal representara ao duque o perigo em que estava a ilha, por os vizinhos saírem para Lisboa ou para o litoral africano, “*por bem dos muytos negros que hai ha*”. A par disso, já em 1474, a infanta D. Beatriz, em carta aos capitães do Funchal e Machico, estabeleceu medidas limitativas dos escravos e forros quanto à posse de casa, para impedir os roubos que vinham sucedendo³¹⁴.

CABO VERDE. A primeira referência ao envio de um escravo de Cabo Verde para a Madeira surge apenas em 1557, no testamento de Isabel de Sousa, onde se diz ter esta entregue dez cruzados e sete ou oito bocetas de marmelada a Diogo Rodrigues para lhe trazer um escravo de Cabo Verde. O documento mais importante sobre a intervenção dos madeirenses no comércio de escravos da Costa da Guiné é o testamento do madeirense Francisco Dias, feito em 22 de outubro de 1599, na Ribeira Grande (ilha de Santiago Cabo Verde). Os encargos e dívidas testemunham que ele foi um importante interlocutor do tráfico negreiro na ilha. Mostra-se bem relacionado com o comércio de escravos no interior dos Rios da Guiné com mercadores de Sevilha e com o mercado negreiro das ilhas de Santo Domingo e Honduras. A sua morte veio quebrar esta cadeia de negócio e, ao

313 Alberto Artur Sarmento, *A Madeira e as Praças de África. Dum Caderno de Apontamentos*, Funchal, Typ. Camões, 1932. António Dias Farinha, “A Madeira e o norte de África nos séculos XV e XVI”, I *Colóquio Internacional de História da Madeira* 1990, p. 360. João José de Sousa, “Emigração madeirense nos séculos XV a XVII”, *Atlântico*, 1985, Nº 1, pp.46-53.

314 Alberto Vieira, *Os Escravos no Arquipélago da Madeira. Séculos XV a XVII*, Funchal, 1991.

mesmo tempo, revelar-nos, através do testamento, que estávamos perante um negócio rentável. Daí se concluir pela existência de uma importante fortuna, subdividida por encargos pios aos sobrinhos e cunhados e aos três escravos.

Francisco Dias, com morada fixa na Ribeira Grande, intervinha no trato de escravos nos Rios da Guiné, por meio do escravo António: aí, no Rio Grande, mantinha contactos com Diogo Fernandez. As referências a dívidas de alguns madeirenses poderão ser o indicativo do envio de escravos para a Madeira, que poderá ter sido o começo do seu negócio. No testamento, anotam-se dívidas a João Gonçalves, Jerónimo Mendes, Francisco Afonso, António Gonçalves e Francisco Fernandes, todos vizinhos da Madeira.

A prova da existência deste ativo comércio de escravos entre a Madeira e Cabo Verde, temo-la em 1562 e 1567. Nesta década, as dificuldades sentidas na cultura do açúcar levaram os lavradores a solicitarem, junto da coroa, facilidades para o provimento de escravos na Guiné, com o envio de uma embarcação para tal efeito. O rei acedeu à legítima aspiração dos lavradores madeirenses e ordenou que, após o *terminus* do contrato de arrendamento com António Gonçalves e Duarte Leão -, isto é, em 1562, aqueles pudessem enviar anualmente uma embarcação a buscar escravos. Em 1567, foi necessário regulamentar, outra vez, o privilégio atribuído aos madeirenses, sendo-lhes concedido o direito de importar anualmente, por um período de cinco anos, de Cabo Verde e dos Rios de Guiné, cento e cinquenta peças de escravos, das quais cem ficariam no Funchal e cinquenta na Calheta.

A Madeira não se resumiu a acolher os africanos, pois na ilha também surgiram escravos de outras áreas onde os madeirenses tiveram uma ativa intervenção, como o Brasil e as Antilhas. A par disso, existia um intenso comércio entre os dois destinos e a Madeira, mercê da constante solicitação do vinho, trocava-o por açúcar, aguardente e farinha. Acresce ainda, no caso do Brasil, que a Madeira foi, durante a segunda metade do século XVI, um importante entreposto para o contrabando de açúcar brasileiro. Esta foi uma das formas usadas pelos mercadores, que se haviam empenhado no comércio do açúcar madeirense, para minorarem os prejuízos da quebra de produção, relacionada com a concorrência do

açúcar brasileiro e de novos espaços produtores. Foi também na mesma época que começou a florescer o comércio do vinho com as Antilhas. Num e noutro caso está testemunhada a presença de escravos, sendo de realçar, para o século XVII, o caso de Barbados e, no imediato, o Brasil. Mas estes tanto poderiam ser indígenas ou africanos, uma vez que apenas é indicado o local de origem e não a sua situação étnica.

A ORIGEM DOS ESCRAVOS. Do total de escravos madeirenses reunidos nos séculos XV a XVII, apenas conseguimos quantificar 134 (0,2%) com a indicação do local de origem. Neste grupo, situa-se em primeiro lugar, como seria de esperar, o continente africano, com 86% deles, seguindo-se, depois, as Índias ocidentais, com particular saliência para as ilhas Barbados. Os das Caraíbas surgem apenas nas três últimas décadas do século XVII, como resultado da promoção do intercâmbio comercial baseado no vinho. Quanto ao continente africano, constata-se dois momentos denunciadores da dominância de duas áreas. Até meados do século XVII, dominou o mercado da costa de Guiné, com particular incidência para o entreposto das ilhas de Cabo Verde. Na última década da centúria, afirma-se um novo mercado a sul, definido pelos entrepostos da Mina e de Angola. Esta mudança enquadra-se na evolução geral da ação dos mercadores do tráfico negreiro na costa ocidental do continente africano.

Se considerarmos que a maioria dos escravos negros também são resultado da importação, teremos mais uma prova da forte incidência do comércio neste período, pois eles surgem, com maior destaque, relevando-se a década de 1611 a 1620. A maior incidência é na freguesia da Sé com (68%), sendo de 82% em todas as freguesias que compõem a área da cidade do Funchal e arredores. Isto poderá ser um indício de que o porto do Funchal manteve uma constante animação no tráfico negreiro, sendo maior a incidência no período de 1591 a 1640 e de 1670 a 1679. O primeiro momento coincide com a reafirmação da cultura da cana-de-açúcar na ilha, mercê da invasão holandeses do nordeste brasileiro. A quebra da década de vinte poderá ser entendida como resultado do assalto e pressão holandesa sobre o mercado de escravos africanos, com a tomada de São Jorge de Mina em 1622.

Na Madeira, o Funchal foi o principal porto de acolhimento dos escravos e, a partir daqui, se fazia a redistribuição pelas localidades limítrofes. O mercado local de escravos, descrito por Giulio Landi, deveria situar-se algures no pátio da Alfândega. A distribuição interna obedecia às exigências e necessidades do mercado local. Não existem indícios de um ativo mercado interno de compra e venda de escravos. A principal fonte de abastecimento continuou, por muito tempo, a ser a importação. Aos já residentes na ilha eram inúmeras as resistências à sua transação: a falta que eles faziam aos donos e o afeiçoamento familiar, nomeadamente das crianças e mulheres, estava, certamente, na origem de tal atitude. Um exemplo, ao acaso, demonstra isso. Em 1536, João Esmeraldo declarava, no testamento, que os escravos *“que nascerão em minha casa que não posão ser vendidos nem dados por cativos, somente servirão minha mulher e filhos e os tratarão bem como cada hum meu ser”*.

O tráfico de escravos na ilha manteve-se até 1767, sendo abolido por determinação régia, a partir do ano de 1768. Não obstante a escravatura ter perdido importância a partir do século XVII, por força das mudanças do processo de exploração económica que passou a estar baseado na cultura da vinha, é apenas para este momento que temos dados sobre o movimento de escravos no porto do Funchal. De acordo com os registos da Alfândega para o período de 1727 a 1767, a ilha recebeu 1337 escravos, maioritariamente de África, Brasil e América do Norte³¹⁵:

ESCRAVOS entrados no Porto do Funchal

Ano	escravos
1727	3
1728	41
1729	17
1730	34
1731	79
1732	34
1733	25
1734	40
1735	40
1736	15

1737	92
1738	18
1739	81
1740	70
1741	43
1742	12
1743	9
1744	13
1745	15
1746	2
1747	100
1748	111
1749	15
1750	21
1751	108
1752	4
1753	10
1754	14
1755	10
1756	19
1757	4
1758	-
1759	-
1760	19
1761	4
1762	-
1763	17
1764	43
1765	33
1766	64
1767	68

FONTE: João José Abreu de Sousa, *O Movimento do Porto do Funchal*, Funchal, 1989, pp.175-176

PORTO DA DIÁSPORA E DE EMIGRAÇÃO. A comunidade judaica assumiu um papel de destaque no processo dos descobrimentos portugueses. A sua presença é notória desde o início do processo. Aos judeus serão atribuídas responsabilidades na definição das rotas comerciais que ligam o Atlântico, agora descoberto, aos mercados do norte da Europa. Por sua iniciativa, estabeleceram uma rede familiar de negócios que foi um dos principais suportes da rede

³¹⁵ João José Abreu de Sousa, *O Movimento do Porto do Funchal*, Funchal, 1989, pp.175-176

comercial resultante dos descobrimentos³¹⁶. Tão pouco a criação do tribunal da Inquisição os impediu de manter esta posição. Note-se que, à medida das intervenções do tribunal da Inquisição de Lisboa nos novos espaços atlânticos, estes iam avançando para novos destinos ou refugiavam-se nas praças do norte da Europa, mas sem perderem o vínculo aos mercados e espaços de origem. A presença de muitos judeus portugueses nas Canárias com vínculos às ilhas portuguesas é evidente³¹⁷. Certamente que a criação dos colégios dos Jesuítas em Ponta Delgada, Angra e Funchal, bem como as visitas da Inquisição realizadas nos anos de 1575, 1591 e 1618-21 contribuíram para dispersar a comunidade judaica até Cabo Verde e ao Brasil³¹⁸.

A Inquisição exercia a atividade através do tribunal de Lisboa, a quem pertencia todo o espaço atlântico. A ação do tribunal não era permanente e fazia-se através de visitantes. Na Madeira e nos Açores, realizaram-se três visitas: em 1575, por Marcos Teixeira, em 1591-93, por Jerónimo Teixeira Cabral e em 1618-19, por Francisco Cardoso Tornéo, mas só é conhecida a documentação das duas últimas³¹⁹. Nas ilhas, é manifesta a convivência das autoridades com a presença da comunidade judaica, o que poderá resultar das facilidades iniciais à sua fixação. No intervalo de tempo entre as visitas, o tribunal fazia-se representar pelo bispo, clero, reitores do colégio dos jesuítas, “familiares” e comissários do Santo Ofício.

A presença da comunidade judaica era evidente. Os judeus, maioritariamente comerciantes, estavam ligados, desde o início, ao sistema de trocas nas

ilhas, sendo os principais animadores do relacionamento e do comércio a longa distância. O açúcar foi, sem dúvida, um dos principais móveis da atividade, quer nas ilhas, quer no Brasil. A par disso, o relacionamento com os portos nórdicos conduziu a uma maior permeabilidade às ideias protestantes, o que gerou inúmeros cuidados, por parte do clero e do Santo ofício. A incidência do comércio da Madeira no açúcar, pastel e vinho conduziu ao estabelecimento de contactos assíduos com alguns dos portos do norte da Europa, que não eram bem vistos pelo tribunal.

A emigração foi sempre uma constante da sociedade madeirenses, mas foi, na verdade, a partir de meados do século XIX, que a emigração se tornou num importante problema para a sociedade madeirense, um verdadeiro quebra-cabeças para as autoridades³²⁰. O ilhéu, desapegado da terra

316 P. SALAMON, Os Primeiros Portugueses de Amesterdão, in *Caminiana*, vol.V, nº.8, 1983, pp.22-104;

317 Lucien Wolf, *Jews in the Canary Islands*, Londres, s.d.; Luis Alberto Anaya Hernandez, Una Comunidad Judeoconversa de origen portuguesa a comienzos del siglo XVI en la isla de La Palma, *II Colóquio Internacional de História da Madeira*, 1989, 685-700; Idem, Relaciones de los Archipiélagos de Azores y de la Madera con Canarias, segun fuentes inquisitoriales (siglos XVI y XVII), *I Colóquio Internacional de História da Madeira*, Funchal, 1989, pp.846-877.

318 Arnold Wiznitzer, *Os Judeus no Brasil Colonial*, S. Paulo, 1966; José António Gonçalves Salvador, *Os Cristãos Novos e o Comércio no Atlântico Meridional*, S. Paulo, 1978.

319 Confronte-se Maria do Carmo Dias Farinha, “A Madeira nos Arquivos da Inquisição”, in *Actas do I Colóquio Internacional de História da Madeira*, vol.I, Funchal, 1990, pp.689-742. O estudo foi feito por Fernanda Olival, “Inquisição e a Madeira. Visita de 1618”, in *Actas do I Colóquio Internacional de História da Madeira*, vol. II, Funchal, 1990, 764-818; idem, “A Visita da Inquisição à Madeira em 1591-1592”, in *Actas. III Colóquio Internacional de História da Madeira*, Funchal, 1993, 493-520.

320 Alguns estudos sobre a emigração madeirense: Agostinho Gabriel de Jesus Cardoso, *O Fenómeno Económico Social da Emigração Madeirense*, Coimbra, 1968, Sep. da *Revista de Direito Administrativo*, tomo XII, nº.3; Adelaide B. Couto, Eldina L.N. Gama, M. Santana, “O Povoamento da Ilha de Santa Catarina e a vinda dos casais ilhéus”, *II Colóquio Internacional de História da Madeira*, 1990, p. 247, Maria de Lourdes de Freitas Ferraz, “Emigração madeirense para o Brasil no séc. XVIII. Seus condicionalismos”, *Islenha*, nº 2, 1988, pp. 88-101, Horácio Bento Gouveia, “Aspectos da emigração madeirense para o Brasil nos reinados de D. João V e D. José”, *Das Artes e da História da Madeira* 1948, pp. 17-20, Max Justo Guedes, As Ilhas Atlânticas e sua contribuição à restauração do nordeste brasileiro *II Colóquio Internacional de História da Madeira*, 1990, p. 565, David Higgs, “Francis Silver (1841-1920), ou seja Francisco Silva no contexto da migração portuguesa para o Canadá antes de 1940: Arte e uma odisseia atlântica”, *II Colóquio Internacional de História da Madeira*, 1990 P. 401, *Imigração e Emigração nas Ilhas*, Funchal, CEHA, 2001, Emanuel Janes, “Emigração Madeirense para o Brasil durante a 2.ª Guerra Mundial”, in *Emigração/Imigração em Portugal*, Lisboa, Fragmentos, 1993; Edgar Colby Knowlton JR., “Madeirans in Hawaii”, *I Colóquio Internacional de História da Madeira*, 1990 p. 1287, Carlos Alberto Medeiros, *A Colonização das Terras Altas da Huila (Angola). Estudo de Geografia Humana*, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, 1976, Luís de Sousa Melo, “E contudo eles foram...a emigração madeirense para o Havai no séc. XIX”, *Islenha*, nº 2, 1988, pp. 81-87, Dr. Leandro de Mendonça, “A Colonização Madeirense no Sul de Angola”, *Das Artes e da História da Madeira*, Vol. I, nº 5, 1951, pp. 35-36, Mary Noel Menezes, “A sociedade portuguesa de beneficência na Guiana Britânica”, *Atlântico*, nº.15, 1988, pp.210-216. idem, “Os portugueses da Madeira e o estabelecimento da igreja católica na Guiana Britânica”, *Atlântico*, nº.15, 1988, pp.217-219, idem, *The Wingwd Impulse. The Madeiran Portuguese in Guyana an Economic Social-Culture Perspective*, *I Colóquio Internacional de História da Madeira*, vol. II, 1989, Funchal, pp.1322-1335, Idem *Scenes from the History of the Portuguese ucin Guyana*, Londres, 1986, idem, “The First Twenty-Five Years of Madeiran emigration To British Guiana 1835-1860”, *II Colóquio Internacional de História da Madeira*, Funchal, CNDP, 1990 pp.415-440, Walter F. Piazza, *A Epopeia Açórica-Madeirense (1746-1756)*, Funchal, CEHA, 1999, idem, “Madeirenses no povoamento da Santa Catarina (Brasil) Século XVIII”, *I Colóquio Internacional de História da Madeira*, vol.II, 1990, p. 1268, idem, “Raízes madeirenses em Santa Catarina, Brasil”, *II Colóquio Internacional de História da Madeira*, 1990, p. 355; Maria Licínia Fernandes dos Santos, *Os Madeirenses*

pelo regime sucessório e de mando económico, incapaz de encontrar qualquer forma de subsistência, não tinha outra solução senão abandonar o seu próprio meio e ir rumo a esses destinos, aliciado pelas propostas dos *engajadores*, a substituir o escravo. Por isso, muitos políticos da época consideravam esta forma de recrutamento de mão-de-obra como uma nova escravidão, isto é, a escravatura branca. A política abolicionista mostrava aqui o reverso. Talvez, por isso mesmo, foram efémeras as medidas de combate a esta forma infra humana de recrutamento da mão-de-obra substitutiva dos escravos, nas plantações e nas minas.

A primeira grande leva da emigração madeirense na centúria oitocentista teve, como principal motivo, a questão religiosa em torno do Dr. Robert Reid Kalley. Este pastor protestante e distinto médico, que se fixara na Madeira, em 1838, com o intuito de encontrar cura para a tuberculose da sua mulher, tornou-se no principal chefe do movimento anglicano, arrastando consigo as gentes de Santa Cruz e Machico. As hostilidades, originadas pelo clero tradicional do Funchal, levaram à sua saída forçada em 1846, acompanhado de mais de dois mil madeirenses: primeiro, dirigiram-se às Antilhas menores (Trinidade, Antigua e St. Kitts) e daqui alguns passaram a Illinois, na América do Norte. A segunda fase da diáspora, mais importante do que a primeira, surge a partir de 1847, resultado da grave crise vitivinícola. O colono ou lavrador, perdidas as esperanças de uma imediata recuperação do mercado do vinho, deixou-se aliciar pelas propostas enganosas, de trabalho e bem-estar, nas colónias britânicas. E na década de 50, uma vez que estava irremediavelmente perdida esta única fonte geradora de trabalho, o madeirense só tinha como saída a emigração. As gentes do norte abandonaram as terras e os miseráveis casebres, dirigindo-se para a cidade onde esperavam uma oportunidade para o salto até às promissoras Antilhas. A partir de 1854, dá-se uma paragem no movi-

mento, nomeadamente de clandestinos, mercê de uma melhoria das condições da ilha, propiciada pela iniciativa dos governadores. Esta vontade cega de emigrar era acalentada pelos aliciadores ao serviço do Governo inglês, que procuravam, na Madeira, a solução para as suas necessidades da mão-de-obra nas plantações e minas nas Antilhas. O fim do tráfico negreiro obrigava à procura de novas soluções, e esta era uma delas, certamente a mais eficaz. Na década de 70, o fenómeno emigratório ganha novo vigor. Para isso, contribuíram o acelerar da crise económica e as promessas aliciadoras dos agentes de emigração. As doenças que atacaram a cultura da vinha (o ódio em 1852 e a filoxera em 1872) deitaram por terra a única esperança económica dos madeirenses, que a buscam, a partir daí, em lugares longínquos como as ilhas Canecas (Havai).

Os números, embora avulsos, expressam o movimento e elucidam-nos da dimensão que assumiu a emigração, na sociedade madeirense da segunda metade da centúria oitocentista³²¹. A época de maior incidência do movimento foi nas décadas de 40 e 50 do século XIX. A América é o principal porto de destino da emigração madeirense, no século XIX, pois 98% dos emigrantes saídos rumaram a estas paragens, nas três vertentes — Antilhas, América do Norte e Brasil. As Antilhas inglesas destacam-se como o principal mercado recetor da mão-de-obra madeirense, recebendo 86% dos que saíram legalmente, distribuindo-se de forma irregular por St. Kitts, Suriname, Jamaica e Demerara. Demerara recebeu 70% destes emigrantes madeirenses, mantendo esta posição dominante, no período de 1841 a 1889, com 36724 emigrantes³²². A emigração para as ilhas Canecas (Sandwich, Havai) surge a partir de 1878, com a ação da agência de *W. H. Hillebrand*, residente à data no Funchal. Este, por solicitação do governo de Honolulu, lançou então um novo destino e rota da emigração madei-

na *Colonização do Brasil*, Funchal, CEHA, 1999, Mariana Xavier da Silva, "O Demerarista", *Isleña*, 1988, nº 2, pp. 102-112, Maria José Soares, "Destino Curaçau", 1985, *Atlântico*, nº 2, pp.114-119, Mota Vasconcelos, *Epopeia do Emigrante Insular: Subsídios para a sua História. Movimento para a sua Consagração*, Lisboa, 1959, Alberto Vieira, "A Emigração Madeirense na Segunda Metade do Século XIX", in *Emigração/Imigração em Portugal*, Lisboa, Fragmentos, 1993, pp.27-62.

321 Os dados disponíveis para o período de 1834 a 1872 referem-nos a saída de 24.376 madeirenses, valor que deverá estar muito aquém da realidade. Apenas um exemplo para testemunhar isso. Em 1853, o jornal *A Ordem* apontava a saída, desde 1840, de 40 mil para Demerara, enquanto *O Progressista* em 1852 dava conta da saída, entre Setembro de 1834 e Julho desse ano, de 18.246 com passaporte e do dobro de clandestinos. Colocados perante esta realidade, qualquer tentativa de quantificação estará condenada ao fracasso.

322 Mota de Vasconcelos, *Epopeia do Emigrante Insular*, Lisboa, 1959, pp.19-20; R. Freitas, *Notice sur le Portugal*, Lisboa, 1867, p.10 (30).

rense. O primeiro grupo de casais seguiu no navio *Priscilla* e demorou cento e vinte dias a alcançar o arquipélago³²³. A duração e a dureza do cruzeiro, do Funchal a este recôndito arquipélago no Pacífico, não foi fácil; mas as promessas aliciadoras das autoridades compensavam o risco da demorada viagem. À chegada a Honolulu, a 30 de setembro de 1878, o navio *Priscilla* com o primeiro grupo de madeirenses, foi saudado com natural regozijo pela imprensa da comunidade havaiana, como se poderá ver pelo *Pacific Commercial Advertiser*, de 5 de outubro. No período entre 1878 e 1913, tivemos a entrada nesse destino de 23.884 emigrantes portugueses, maioritariamente da Madeira. Das vinte e sete embarcações que aportaram no referido arquipélago, dez eram provenientes da Madeira, nove dos Açores e oito tiveram escalas diversas na Madeira, Açores e Continente. As primeiras embarcações, oriundas das ilhas, transportaram 18.285 (78%) insulares, sendo 4.352 (18%) da Madeira e 6.533 (27%) dos Açores.

Com a assinatura, em 1882, do tratado de emigração entre Portugal e o Havai, ficaram estabelecidas as regras reguladoras do movimento emigratório das ilhas e continente para este arquipélago, ao mesmo tempo que estavam criadas as condições para que ele aumentasse. Para a Madeira, é neste momento que se atinge o maior valor da emigração. Esta ambiência condicionou a taxa de crescimento da população na Madeira. Assim, este valor que, entre 1864 e 1878, havia sido de 18% passa para 2%, no período de 1878-90. A conjuntura agravou-se, porque estávamos perante uma emigração familiar. A emigração para estas paragens tinha um tratamento privilegiado. No governo civil, existia um livro para o registo dos passageiros que para aí seguiam³²⁴. A partir dele, sabe-se da saída, em 1883, de 2293 madeirenses nos navios *Hancow*, *City of Paris* e *Bourdeaux*. Esta forma de emigração contribuiu para o rápido enraizamento dos madeirenses na sociedade dos locais de destino.

A escalada da emigração continuou, na última década do século XIX e princípios do XX, mantendo-se

os países de destino, com especial destaque para o Brasil e Estados Unidos. A grande depressão dos anos 30 levou ao encerramento das portas de alguns destinos, enquanto se abriram outros espaços de emigração, como a África do Sul, e reabriu-se de novo, em 1939, o Brasil. As duas guerras mundiais (1914-18, 1939-45) provocaram nova leva de emigrantes. O Brasil continuou a ser um dos destinos preferenciais da maioria dos madeirenses, mas as possibilidades de opção alargaram-se a outros mercados recetivos de mão-de-obra. Nos anos de 1936 e 1948, tivemos a emigração orientada pela companhia Shell para o Curaçau que permitiu a saída de 4000 madeirenses. Muitos destes deram o salto para a Venezuela que, conjuntamente com o Canadá, Austrália, América do Sul e as colónias portuguesas de Angola e Moçambique foram os novos destinos. As sequelas económicas da Segunda Guerra Mundial fizeram-se sentir em toda a ilha, mas de modo especial no norte. Deste modo, quando se abriram as portas da emigração na América, nomeadamente no Brasil, Venezuela e África do Sul, a saída foi geral. O recrutamento de emigrantes contou com o apoio do Governo Civil e dos consulados no Funchal, que atuavam como angariadores de potenciais emigrantes.

A Venezuela manteve, desde princípios do século XX até 1958, uma política de portas abertas, o que permitiu a emigração de muitos europeus e, no caso português, de um grupo importante de madeirenses. Em 1960, a população portuguesa na Venezuela era superior a 40.000, sendo constituída, na sua maioria, por madeirenses. Nos anos 50, este foi o principal destino da emigração madeirense, tendo acolhido 14.424 emigrantes da ilha.

A presença madeirense alargou-se também a outros quadrantes, sendo de salientar a África do Sul e Austrália. No primeiro, a vinculação portuguesa é muito antiga, remontando à viagem de Vasco da Gama, mas foi a partir do século XVIII que tivemos notícia dos primeiros portugueses no Cabo (*Capetown*). Desde o século XIX que a rota regular dos vapores do Cabo que escalavam o Funchal permitiu a definição de um novo rumo para a emigração madeirense. Esta presença torna-se mais notada a partir de 1904, no sector da pesca, mas foi nos anos 50 que este destino ganhou dimensão, tendo saído 5.118 emigrantes. As décadas de 50 e 60 foram momentos de forte emigração, tendo como principais destinos a Venezuela,

323 John H. Félix, *The Portuguese in Hawaii*, Honolulu, 1978, 55-58; Horácio Bento de Gouveia, *Canhenhos da Ilha*, Funchal, 1966, pp.101-103, 171-173; *Diário de Notícias*, Funchal, 29 de Julho de 1883.

324 ARM, *Governo Civil (GC)*, nº.º 731-733.



Brasil, África do Sul, Estados Unidos, Canadá e Austrália. A crise que envolveu a ilha, lançando mão-de-obra para o desemprego, bem como as dificuldades de recrutamento de emigrantes no velho continente, onde eram necessários na frente de batalha, fizeram da a Madeira um centro importante de recrutamento de homens para as atividades da Shell, no Curaçau, ou para o incremento da indústria brasileira, venezuelana e sul-africana.

Um fenómeno particular ocorreu, a partir de 1952, com a emigração sazonal para Inglaterra, principalmente para as ilhas do Canal. Estes madeirenses, ocupados na hotelaria, deslocavam-se na época de Verão, rumo a este destino, para trabalhar no mesmo sector, regressando à ilha na época invernal. Hoje, mantém-se esta tradição mas ligada ao sector agrícola, uma vez que o turismo madeirense perdeu a sazonalidade. A viragem neste processo aconteceu na década de 70.

O processo autonómico conduziu à valorização do espaço sócio-económico da ilha, condicionando a emigração. As mudanças políticas ao nível mundial, a situação dos habituais mercados recetores de mão-de-obra madeirense, em contraste com a melhoria das condições de vida na ilha, fizeram com que o madeirense buscasse o *Eldorado* na sua própria

terra e que muitos regressassem. Primeiro, foram os chamados “*retornados*” das ex-colónias e, depois, os da Venezuela e África do Sul. Hoje, a emigração madeirense adquiriu outros contornos. Assim, a saída definitiva deu lugar à temporária para a Europa, nomeadamente a Suíça, e para as ilhas do Canal, na Inglaterra.

PORTO DE PIRATAS E CORSÁRIOS. O século XV marca o início da afirmação do Atlântico, novo espaço oceânico revelado pelas gentes peninsulares. O mar, que até meados do século XIV se mantivera alheio à vida do mundo europeu, atraiu as atenções e, em pouco tempo, veio substituir o mercado e via mediterrâneos. Os franceses, ingleses e holandeses que, num primeiro momento, foram apenas espetadores atentos, entraram também na disputa a reivindicar um *mare liberum* e o usufruto das novas rotas e mercados. Nestas circunstâncias, o Atlântico não foi apenas o mercado e a via comercial, por excelência, da Europa, mas também um dos principais palcos em que se desenrolaram os conflitos que definiam as opções políticas das coroas europeias, expressas muitas vezes na guerra de corso³²⁵. Em 1434, ultra-

³²⁵ Sobre a guerra de corso na Madeira: Braga, Paulo Drumond, “O ataque à ilha da Madeira em 1566”, *Islenha*, Nº 14, 1994, pp. 81-

passado o Bojador, o principal problema não estava no avanço das viagens, mas sim na forma de assegurar a exclusividade a partir daí, já que na área aquém deste limite isso não fora conseguido. Primeiro, foi a concessão, em 1443, ao infante D. Henrique do controlo exclusivo das navegações e do direito de fazer guerra a sul do mesmo cabo. Depois, a procura do beneplácito papal, na qualidade de autoridade suprema estabelecida pela “*res publica christiana*” para tais situações³²⁶.

Os castelhanos, a partir da década de 70, inter-vêm na Costa da Guiné, como forma de represália às pretensões portuguesas pela posse das Canárias. Não obstante as medidas repressivas, definidas em 1474, contra os intrusos no comércio da Guiné, a presença castelhana continuará a ser um problema de difícil solução, alcançada apenas com cedências mútuas, através do tratado exarado em 1479, em Alcáçovas e, depois, confirmado a 6 de março do ano seguinte, em Toledo. À partilha do oceano, de acordo com os paralelos, sucedeu mais tarde outra, no sentido dos meridianos, provocada pela viagem de Colombo. O encontro do navegador em Lisboa com D. João II, no regresso da primeira viagem, despoletou, de imediato, o litígio diplomático, uma vez que o monarca português entendia estarem as terras descobertas na área do seu domínio. O conflito só encontrou solução com novo tratado, assinado em 7 de julho de 1494, em Tordesilhas e ratificado pelo papa Júlio II, em 24

de janeiro de 1505. A partir de então, ficou estabelecida uma nova linha divisória do oceano, a trezentas e setenta léguas a oeste de Cabo Verde. Estavam definidos os limites do mar ibérico. Para os demais povos europeus, só lhes restava uma reduzida franja do Atlântico, a Norte, e o Mediterrâneo. Tudo isto, porem, seria verdade se fosse atribuída força de lei internacional às bulas papais e às opções das coroas peninsulares, o que na realidade não sucedia. O cisma do Ocidente, por um lado, e a desvinculação de algumas comunidades da alçada papal, por outro, retiraram aos atos jurídicos a plena “*potestatis*”. Em oposição à doutrina definidora do *mare clausum*, antepõe-se a do *mare liberum*, que teve, em Grócio, o principal teorizador. Esta última visão da realidade oceânica norteou a intervenção de franceses, holandeses e ingleses³²⁷.

A guerra de corso foi uma das principais respostas das potências marítimas europeias ao mar fechado ibérico e teve uma incidência preferencial nos mares circunvizinhos do Estreito de Gibraltar e das ilhas e levou ao domínio de múltiplos espaços de ambas as margens do Atlântico. Podemos definir dois espaços de permanente intervenção: os Açores e as Costas da Guiné e da Malagueta. Os ingleses iniciaram, em 1497, as incursões no oceano, ficando célebres as viagens de W. Hawkins (1530), John Hawkins (1562-1568) e Francis Drake (1578, 1581-1588). Entretanto, os franceses fixaram-se na América, primeiro, no Brasil (1530, 1555-1558), depois, em San Lorenzo (1541) e na Florida (1562-1565). Os huguenotes de La Rochelle afirmaram-se como o terror dos mares, tendo assaltado a cidade do Funchal, em 1566. A última forma de combate ao exclusivismo do Atlântico peninsular foi a que ganhou maior adesão dos estados europeus, no século XVI. A partir de princípios da centúria, o principal perigo para as caravelas não resultou das condições geo-climáticas, mas sim da presença de intrusos, sempre disponíveis para assaltá-las. A navegação foi dificultada e as rotas comerciais tiveram de ser adequadas à nova realidade. Surgiu a necessidade de artilhar as embarcações e de uma armada para as *comboiar* até porto seguro. As insistentes reclamações, nomeadamente dos vizinhos de Santiago, em Cabo Verde, levaram a coroa a estabelecer armadas para proteção e defesa das

90; Carita, Rui e José Castilho, “O Saque inglês de 1585 ao Porto Santo”, in *Islenha*, N.º 16, 1995, pp. 83-87; Guerra, Jorge Valdemar, “O saque dos Argelinos à Ilha do Porto Santo em 1617”, *Islenha*, N.º 8, 1991, pp. 57-78; Idem, “A Ilha do Porto Santo e o Corso Argelino no Atlântico”, *Islenha*, 23, 1998, pp. 179-208; Nascimento, Cabral, “A expedição de Bertrand de Montluc”, in *Arquivo Histórico da Madeira*, Vol. VII, Funchal, 1949, pp. 6-22; Pereira, Eduardo, *Piratas e Corsários nas Ilhas Adjacentes*, Funchal, s.n., 1975; Pestana, António Jorge, “Organização militar no séc. XV”, *Atlântico*, N.º 2, 1985, pp. 99-100; Ramos, Demétrio, “Madeira como centro del espionaje espanol sobre las actividades británicas, en el siglo XVIII”, II *Colóquio Internacional de História da Madeira* 1990 p. 191; Sousa, João José de, “Corsários no Funchal”, *Atlântico*, N.º 12, 1987, pp. 263-268; Vieira, Alberto, “Funchal no contexto das mudanças político-ideológicas do século XVIII. O Corso e a Guerra de represália como arma”, in *As Sociedades Insulares no contexto das Interinfluências culturais do século XVIII*, Funchal, CEHA, 1994, pp. 93-113; Idem, “O Funchal na Guerra de Corso e Represália do Século XVIII”, in *El Museo Canario*, Vol. LI, Las Palmas de Gran Canaria, 1996, p. 211-223.

326 .As bulas de Eugénio IV (1445), Nicolau V (1450 e 1452) preludiam o que veio a ser definido pela célebre bula “*Romanus Pontifex*” de 8 de Janeiro de 1454 e “*Inter coetera*” de 13 de Março de 1456. Nela se legitimava a posse exclusiva aos portugueses dos mares além do Bojador, pelo que a sua ultrapassagem, para nacionais e estrangeiros, só seria possível com a anuência do infante D. Henrique.

327 Frei Serafim de Freitas, *Do Justo Império Asiático dos Portugueses*, vol. I, Lisboa, 1960.

áreas e rotas de comércio: armada da costa ocidental do reino, do litoral algarvio, dos Açores, da costa e golfo da Guiné, do Brasil³²⁸.

Cedo os franceses começaram a infestar os mares próximos da Madeira (1550, 1566), Açores (1543, 1552-53, 1572) e Cabo Verde; e depois os ingleses e holandeses seguiram-lhes no encalço. Os primeiros fizeram incidir a acção nos arquipélagos da Madeira e Açores, patente na primeira metade do século XVI; em Cabo Verde, apenas se conhecem alguns assaltos em 1537-1538 e 1542. Os navegantes do norte escolhiam os mares ocidentais ou a área do Golfo e costa da Guiné, tendo as ilhas de Santiago e São Tomé o principal centro de operações. Nos arquipélagos de Cabo Verde e São Tomé, ao perigo inicial dos castelhanos e franceses, vieram juntar-se os ingleses e, fundamentalmente, os holandeses. Na década de 60 do século XVI, o corso inglês era aí exercido por John Hawkins e John Lovell. Os ingleses não macularam a Madeira, onde tinham uma importante comunidade residente e empenhada no comércio atlântico, fazendo incidir a acção nos Açores (1538, 1561, 1565, 1572) e em Cabo Verde.

A presença de corsários nos mares insulares deve ser articulada, por um lado, de acordo com a importância que as ilhas assumiram na navegação atlântica e, por outro, pelas riquezas que estas geraram, despertadoras da cobiça de estrangeiros. Mas, se estas condições definem a incidência dos assaltos, os conflitos políticos entre as coroas europeias justificam-nos à luz do direito da época. Deste modo, na segunda metade do século XV, o confronto entre as coroas peninsulares definiu a presença dos castelhanos na Madeira ou em Cabo Verde, enquanto os conflitos entre as famílias régias europeias atribuíam a legitimidade necessária às iniciativas, transformando um mero roubo em acção de represália: primeiro, desde 1517, o conflito entre Carlos V de Espanha e Francisco I de França; depois, a partir de 1580, os problemas decorrentes da união ibérica, que foi um dado mais no confronto das coroas castelhana e inglesa, despoletado a partir de 1557. São evidentes os esforços da diplomacia europeia, no sentido de conseguir solução para as presas do corso. Portugal e França haviam acordado, em 1548, a criação de

dois tribunais de arbitragem, cuja função era anular as autorizações de represália e cartas de corso. Mas a existência não teve reflexos evidentes na acção dos corsários. É precisamente em 1566 que tivemos o mais importante assalto francês a um espaço português. Em Outubro de 1566, Bertrand de Montluc, ao comando de uma armada composta de três embarcações perpetrava um dos mais terríveis assaltos à vila Baleira e à cidade do Funchal.

A incessante investida de corsários no mar e em terra firme criou a necessidade de definir uma estratégia de defesa adequada. No mar, optou-se por articular as embarcações comerciais criar uma armada de defesa das naus em trânsito, conhecida como a armada das ilhas, fixa nos Açores e que daí procedia ao *comboiamento* das naus até porto seguro. Em terra foi o delinear de uma incipiente linha de defesa dos principais portos e ancoradouros, capaz de travar o possível desembarque dos intrusos. O espaço insular não poderá considerar-se uma fortaleza inexpugnável, pois a disseminação por ilhas, servidas de uma extensa orla costeira, impossibilitou uma iniciativa concertada de defesa. Qualquer uma das soluções que fosse encarada, para além de ser muito onerosa, não satisfazia uma necessária política de defesa costeira que teria uma dupla finalidade: desmobilizar ou barrar o caminho ao invasor e servir de refúgio para populações e haveres. Por isso, a norma foi a construção de fortalezas após uma ameaça e nunca como acção preventiva, pelo que, após qualquer assalto de grandes proporções sucedia, quase sempre, uma campanha para fortificar os portos e localidades e organizar as milícias e ordenanças.

A instabilidade provocada pela permanente ameaça dos corsários, a partir do último quartel do século XV, condicionou o delineamento de um plano de defesa do arquipélago, assente numa linha de fortificação costeira e de um serviço de vigias e ordenanças. Até ao assalto de 1566, pouca ou nenhuma atenção foi dada à questão, ficando a Madeira e as gentes entregues à sua sorte. Em termos de defesa, este assalto teve o mérito de empenhar a coroa e os locais na definição de um adequado plano de defesa. O assalto francês de 1566 veio confirmar a ineficácia das fortificações existentes e reivindicar uma maior atenção das autoridades. Assim realmente aconte-

328 Vitorino Magalhães Godinho, "As incidências da pirataria e da concorrência na economia marítima portuguesa no século XVI", in *Ensaio II*, Lisboa, 1978, pp. 186-200.

ceu, pois, pelo regimento de 1572,³²⁹ foi estabelecido um plano de defesa a ser executado por Mateus Fernandes, fortificador e mestre-de-obras. Daqui resultou o reforço do recinto abaluartado da fortaleza velha, a construção de outra junto ao pelourinho, um lanço de muralha entre as duas e o Castelo de São Filipe do Pico (1582-1637)³³⁰.

Múltiplas e variadas razões fizeram com que o Funchal se afirmasse, no século XVIII, como um centro chave das transformações sociais e políticas então operadas, de ambos os lados do oceano. A ilha foi também protagonista no processo, concorrendo para isso vários factores. Aqui deverá, sinalizar-se a forte presença da comunidade inglesa e o facto desta a ter transformado num importante centro para a sua afirmação colonial e marítima, a partir do século XVII. Esta vinculação da ilha ao império britânico é bastante evidente no quotidiano e no devir histórico madeirenses dos séculos XVIII e XIX³³¹. Para além desta formulação do problema, é preciso ter em conta que a atividade do corso não se esgota na cobiça e partilha da presa, pois a este benefício económico, que é a razão única do pirata³³², se juntam outros objetivos. É por isso que o corso se justifica também como forma de represália resultante dos conflitos bélicos ou da luta contra as opções do exclusivismo económico definidas pelas teses do *mare clausum*. O corso foi, assim, no decurso do século XVIII, uma forma de extensão dos conflitos europeus³³³ e americanos. Os corsários sul-americanos ficaram conhecidos como insurgentes, porque se insurgiram contra as potenciais colónias europeias e abraçaram a bandeira do independentismo, içada, primeiro, pelos norte-americanos. É, na verdade, a declaração de independência dos E.U.A. que fez despoletar a nova situação.

O CORSO ATLÂNTICO. A partir da década de 70 do século XVII e até aos princípios do século seguinte, os conflitos que têm como palco os continentes europeu e americano alargam-se ao Atlântico. Aliás, o Oceano é neste momento um ativo protagonista das disputas entre os principais beligerantes: Espanha, França e Inglaterra. Por isso, Mario Hernandez Sánchez-Barba³³⁴ define o século XVIII por três realidades: guerra, diplomacia e comércio, existindo entre elas uma perfeita sintonia. Tudo isto gera uma situação de instabilidade que provoca o reforço da fortificação e da estrutura militar, porque o perigo espreita no mar a qualquer momento. É dentro desta ambiência que deverá considerar-se a presença dos corsários nos mares da Madeira. Para isso, poderão assinalar-se dois momentos: o período que decorre entre 1744 a 1736 definido pelo confronto de Inglaterra com a França e Espanha; a época das grandes transformações do século, com a proclamação da independência das colónias inglesas da América do Norte (e a consequente guerra de independência até 1783), a Revolução Francesa (1789) e as convulsões que lhe seguiram até 1815. Neste último intervalo de tempo, sucederam-se novas alterações no continente americano com a luta pela independência das colónias de Espanha, que fizeram nascer um novo interlocutor para a guerra de corso.

A dimensão assumida por esta guerra de represália está bem patente no número das presas. No período de 1793 a 1798, os franceses apresaram alguns milhares de embarcações dos ingleses e aliados: em 1795, só o porto de Brest tinha 700 presas inglesas e, em 1798, contavam-se 3199 navios comerciais apreçados³³⁵. Perante a investida francesa, não será de estranhar a ocupação inglesa da Madeira, entendida como forma de preservar os interesses dos súbditos de Sua Majestade, mas também de estabelecer uma barreira ao avanço francês além oceano. Em todos os momentos, a Madeira funcionou como base para as inúmeras incursões dos corsários ingleses. A neutralidade, insistentemente proclamada, nunca foi conseguida, pois os ingleses afrontaram por diversas formas a atitude do Governador³³⁶.

329 Rui Carita, *O Regimento de Fortificação de D. Sebastião (1572)*, Funchal, 1984.

330 *Livro Segundo das Saudades da Terra*, Ponta Delgada, 1978, 109-110.

331 Confronte-se Desmond Gregory, *The Beneficent Usurpers. A History of the British in Madeira*, London, 1988.

332 É necessário assinalar que a diferença entre pirata e corsário é a chave para a compreensão disto. Assim, enquanto o primeiro actuava por sua iniciativa sendo o seu objectivo apenas económico, o segundo via a sua acção legitimada por uma carta e ordenança de corso. Veja-se Luís Azcaraga de Bustamante, *El Corso Marítimo*, Madrid, 1950, 91, 131-132.

333 Georges Rudé, *A Europa no Século XVIII, a Aristocracia e o desafio Burguês*, Lisboa, 1988, refere que “dois em cada três anos foram de guerra”(pp.255-369).

334 *El Mar en la Historia de América*, Madrid, 1992, p. 239.

335 Confronte-se A. C. Baptista, *O Ressurgimento da Marinha Portuguesa no último Quartel do Século XVIII*, Lisboa, 1957 (tese de licenciatura na Faculdade de Letras. Universidade de Lisboa).

336 Em 1780 o Governador João Gonçalves da Câmara participa a Martinho de Mello e Castro a presença de uma esquadra inglesa no

Entre 1740-1748, em face da guerra da Sucessão da Áustria, aumentou a ação dos corsários nas águas da Madeira, destacando-se os ingleses. Para a concretização deste bloqueio, os ingleses precisavam da ilha da Madeira e do apoio das autoridades locais, para aí estacionarem constantemente corsários e navios de guerra. Da parte dos espanhóis, tivemos uma reação em força com o bergantim Santelmo Nossa Senhora da Candelária, sob o comando do capitão Pascoal de Sousa Verino, armado em corso a 24 de novembro de 1739³³⁷: *“asin de que por el tiempo que duraren las hostilidades de una e otra parte pueda salir a corsear con la zitada embarcación levando em ella la vendeda de las armas de España sea directamente, segundo la costa osidental de Africa, o bien cruzando a la Madeira, y Terseras sin pasar ni tocar por motivo alguno a los mares de America y perseguir, atacar, tomar y apresar los navios y efectos que encontrare propios de El-Rey y subditos de la Gran Bretaña, y de otros enemigos de la corona...”*³³⁸. Este manteve-se em permanente ação, ao largo da Madeira e Porto Santo, em 1748, atento às possíveis presas locais inocentes para depois as apresentar em troca aos ingleses e portugueses³³⁹. Mas, a 14 de abril, após o apresamento de uma balandra inglesa junto ao Cabo Girão, este corsário foi atacado pela artilharia dos redutos de Câmara de Lobos e do Ilhéu. Depois, ao tentar vender a mercadoria aprisionada na ilha, acabou embargado nas mãos do bispo governador, que acolheu a pretensão inglesa³⁴⁰. Depois disso, ainda, tomou uma escuna inglesa junto da Ponta do Sol mas, em maio, foi aprisionado pela nau inglesa Chesterfield, terminando o seu périplo com a sua arrematação pela Alfândega.

Na segunda metade do século XVIII, mantém-se a posição privilegiada da força naval inglesa e o apertado bloqueio às Canárias, sem que da parte da França ou Espanha haja uma reação em força. São conhecidas apenas manifestações esporádicas de represália, em 1768 e 1799,³⁴¹ com o apresamento pelo corsário Santa Bárbara de um navio inglês. Em 1762,

a conjuntura europeia levou a coroa a recomendar ao governador José Correia de Sá que se mantivesse neutral em face dos acontecimentos, ao mesmo tempo que se ordenava que exercesse represálias sobre os navios espanhóis e franceses³⁴², o que contribuiu para o reforço da situação privilegiada dos ingleses, na área atlântica. Neste período conturbado, foram apreendidos 6 navios espanhóis no bloqueio das Canárias: em 1756, dois em 1762, um em 1780, 1799 e 1800, respetivamente³⁴³.

Em 1780,³⁴⁴ o governador da ilha, em carta a Martinho de Mello e Castro, dá conta das proezas dos corsários ingleses que atacavam os barcos que faziam os contactos entre os portos da ilha ou andavam nas pescarias, de que se salientava então o capitão João Marshal, com o seu navio Júpiter. O mesmo havia tentado apresar um navio veneziano que viera ao Funchal fazer aguada, tendo sido impedido pelos portugueses, acabando depois por seguir rumo ao Porto Santo onde, com o apoio de uma lancha de pescadores, atacou uma embarcação que aí estava. O momento de 1799 a 1815, com os conflitos europeus advindos das guerras napoleónicas, é pautado por um forte impulso dos corsários nestas paragens, destacando-se a represália entre franceses e ingleses. Em 1796, uma galera da linha do Brasil é apreendida por um corsário francês, sendo retomada pelo corsário *Alcovora* que a lançou no Funchal; passados dois anos, passou-se o mesmo com um bergantim da praça do Funchal, em viagem da Madeira para os Açores³⁴⁵.

Os franceses faziam incidir a sua ação, de modo especial sobre as embarcações portuguesas, menos seguras e protegidas que as inglesas, tornando-se, por este meio, presa fácil aos corsários franceses, que as justificavam pela política colaboracionista de Portugal, enquanto aliado inglês. Com a Revolução Francesa e guerra consequente, muitos navios franceses que se encontravam, ou vieram ter ao porto do Funchal, acabaram por naturalizar-se portugueses como forma de fugirem ao corso inglês. O porto do Funchal esteve por várias vezes sob ameaça destes,

Funchal, pedindo instruções para manter absoluta neutralidade idem, n.º 545, 22 de Janeiro).

337 AN/TT, *PJRFF*, n.º 972, fls. 233/235, vide J. A. BUSTAMANTE, *El Corso Marítimo*, pp. 91/110.

338 AN/TT, *PJRFF*, n.º 972, fls. 233/235v.º.

339 AN/TT, *AF*, n.º 109, fls. 79, 82, 83v.º.

340 AN/TT, *PJRFF*, n.º 970, fls. 16v.º/17.

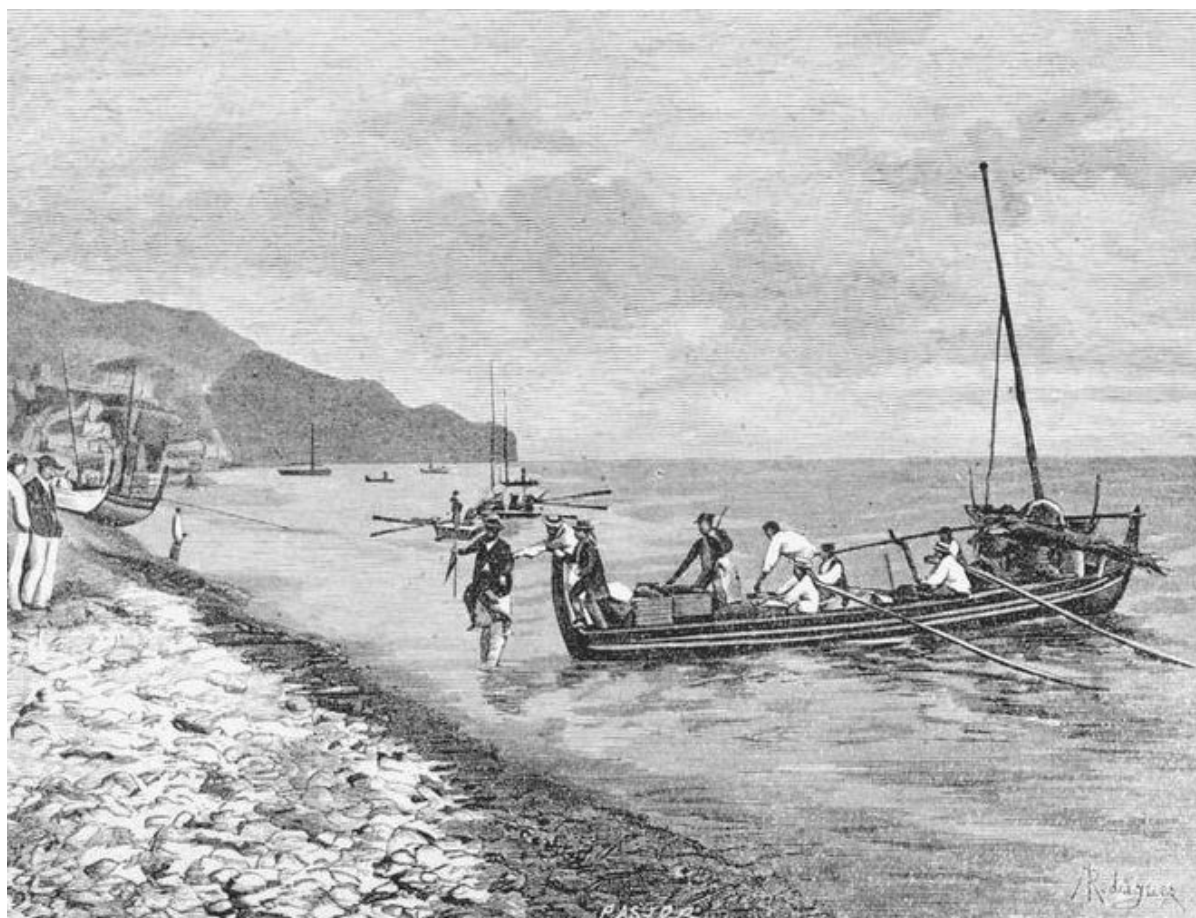
341 AHU, *Madeira e Porto Santo*, doc. 22 de Julho, maço 5.

342 AN/TT, *PJRFF*, n.º 985, fls. 16v.º/19; BNL-S/R-PBA-MS.458, fls. 250/251v.º, 231/234.

343 AN/TT, *PJRFF*, n.º 974, fls. 14/14v.º; AHU, *Madeira e Porto Santo*, n.º 548/550; AN/TT, *AF*, n.º 238, fl. 26; AHU, *Madeira e Porto Santo*, n.º 1163/1169.

344 Idem, n.º 561.

345 AN/TT, *PJRFF*, n.º 128, fol. 54v.º.



ou na expectativa da vinda da esquadra de Brest. Muitas das presas feitas pelos franceses eram retomadas pelos corsários ingleses, como sucedeu em 1776 e 1798. Da ação de represália dos corsários franceses contra os navios madeirenses ou nacionais, temos 1 presa, por ano, em 1797, 1798, 1801, 1813 e 4 em 1814³⁴⁶.

As preocupações das autoridades locais em face destas ações eram constantes nas duas últimas décadas do século XVIII, coincidindo com o período de forte incidência das ações francesas. Em 1785, uma esquadra francesa andava a corso nas águas do Porto Santo, sob o comandante do Porto de Toulon que, segundo lista fornecida pelo ajudante da esquadra, entrara no Funchal³⁴⁷ com alguns navios, ou seja, uma nau e 10 fragatas³⁴⁸. Foi com grande apreensão que as autoridades locais tomaram conta do facto; procuraram manter a maior neutralidade, pois que faltava à ilha forças suficientes para lutarem com os

franceses e os ingleses haviam desaparecido. Entre 1798-99, intensificaram-se as ações dos corsários franceses junto da Madeira, transformando-se num forte transtorno para o comércio da ilha³⁴⁹. O grande temor estava na expectativa de um assalto da esquadra francesa³⁵⁰.

As principais vítimas destas constantes incursões corsárias foram as ilhas da Madeira e Açores. Mais do que as presas, são de assinalar os constantes bloqueios que afetavam o comércio externo. A Madeira, por exemplo, com uma economia dependente do mercado externo, viveu alguns momentos de aflição em face destes bloqueios, que impediam a saída do vinho, impossibilitando-a também de ser reabastecida de comestíveis e manufaturas. A resposta deu-se por diversas formas. Primeiro, a armação de corsários portugueses, depois, a definição de um adequado sistema de defesa costeira e de vigilância dos mares.

346 AHU, *Madeira e Porto Santo*, doc. 17 Agosto, maço 12.

347 Idem, doc. 18 Julho, maço 9.

348 Idem, nº 760.

349 Idem, nº 761.

350 Idem, nº 1019, 1126.

Outra forma de resposta à guerra e ao corso era dada pelas represálias exercidas sobre os navios da nação inimiga, interditados de entrarem nos nossos portos, sob pena de serem aprisionados e confiscados os que aí permaneciam no momento da declaração da guerra. Por outro lado, estavam regulamentadas medidas proibitivas da ação dos corsários, tais como a proibição de venda das presas das nações aliadas ou amigas em portos nacionais, ao mesmo tempo que se legislara as normas a ter em conta na hospitalidade a conceder aos corsários³⁵¹.

PORTO DE TURISTAS. A Europa oferecia ao aristocrata britânico motivos para o “*grand tour*” cultural, mas a Madeira tinha algo diferente para dar, quando lhe propiciava a recriação dos mitos da antiguidade clássica e lhe reservava um ambiente paradisíaco e calmo para o descanso, ou, como sucede no século XVIII, o laboratório ideal para os estudos científicos. Os ingleses foram pioneiros nas expedições científicas, como foram também os primeiros a descobrir as qualidades terapêuticas do clima e a deleitar-se com as paisagens. A Madeira cedo ganhou o epíteto de estância turística do espaço atlântico, firmando-se como um espaço destacado da história do turismo no Ocidente³⁵².

351 Dessas leis, podemos destacar a de 30 de Agosto de 1780 (AHU, *Madeira e Porto Santo*, nº 1558.), 17 de Setembro de 1796 (*Idem*, nº 1031; AHU, *Açores*, doc. 8 Agosto 1803, maço 29.) e 3 de Junho de 1803 (*Idem*, nº 1558, 1638; AHU, *Açores*, doc. 2 Agosto 1803, maço 29, 25 Outubro 1803, maço 103, 4 Julho de 1806, maço 42.).

352 Sobre o turismo: Luísa Filipa Aguiar, “Os Carros do Monte”, in *Islenha*, 18, 1996, 39-48; Agostinho Cardoso, *A Madeira e o Turismo Nacional*, Funchal, 1964; Alberto F. Gomes, “O Caminho de Ferro Americano”, 1960, *Das Artes e da História da Madeira*, Vol. V, nº 30, pp. 30-32; *Idem*, “Documentos inéditos sobre o exílio de Carlos de Habsburgo na Madeira”, *Das Artes e da História da Madeira*, VI, nº 32, 1962, pp. 22-31; Dr. Álvaro Reis Gomes, “A ilha da Madeira vista por grandes nomes das letras Nacionais e estrangeiras”, *Das Artes e da História da Madeira*, vol. VII, nº 38, 1967, pp. 27-30; Albino Pina Ribeiro, *Irmã Wilson – Vida – Testemunhos – Cartas*, 2.ª Edição, Edição das Irmãs Franciscanas de Nossa Senhora das Vitórias, Março de 2000; António Ribeiro Marques da Silva, “Os inícios do turismo na Madeira e nas Canárias. O domínio inglês”, II *Colóquio Internacional de História da Madeira* 1990 pp. 469; Iolanda Silva, *A Madeira e o Turismo. Pequeno Esboço Histórico*, Funchal, 1985; J. Ezequiel Vellozo, “Hospital para tuberculosos no sítio da Casa Branca, S. Martinho”, *Das Artes e da História da Madeira*, 1949, p. 341; J. Charles Verlinden, “A Madeira e a expansão Atlântica do século XV. Uma interpretação”, *Actas do III Colóquio Internacional de História da Madeira* 1993, pp. 221-228; Dr. Elmano Vieira, “A Madeira nas estampas da primeira metade do século XIX”, *Das Artes e da História da Madeira*, Vol. I, nº 2, 1950, pp. 28-30; Maria da Conceição Vilhena, “Estrangeiros na Madeira: Platon de Waxel, um russo apaixonado pela cultura portuguesa”, *Islenha*, N.º 11, 1992, pp. 5-15; Eberhard Axel Wilhelm, “Visitantes de língua alemã na Madeira (1815-1915)”, *Islenha*, N.º 6, 1990, pp. 48-67; *Idem*, “A Madeira entre 1850 e 1900 uma estância de tísicos germânicos”, *Islenha*, N.º 13, 1993, pp. 116-121; *Idem*, “Hamburgueses falecidos na

A revelação da Madeira como estância de turismo terapêutico aconteceu, a partir da segunda metade do século XVII. As qualidades profiláticas do clima na cura da tuberculose cativaram a atenção de novos forasteiros. Foi a busca da cura para a *tísica* que proporcionou aos madeirenses o convívio com poetas, escritores, políticos e aristocratas. Não obstante a polémica causada em torno destas reais possibilidades de cura, a ilha permaneceu, por muito tempo, como local de acolhimento dos doentes, sendo considerada a primeira e principal estância de cura e convalescença do velho continente³⁵³.

Madeira (1868-1896)”, *Islenha*, 20, 1997, pp. 64-68; *Idem*, *Visitantes e Escritos Germânicos na Madeira 1815-1915*, Funchal, DRAC, 1997; João Cabral do Nascimento, *Estampas Antigas da Madeira: Paisagem-costumes-traje-edifícios-marinhas*, Funchal, 1935; *idem*, *Estampas Antigas com Assuntos Madeirenses*, in *Arquivo Histórico da Madeira [AHM]*, Vol. II 1933, IV, 1934-1935. Diogo de Macedo, *Notas sobre Pintores Portugueses que Estiveram na Madeira*, in *AHM*, VII, 1949. João Camacho Pereira, *Colecção de Gravuras Portuguesas, V Série: Ilha da Madeira*, Lisboa, 1948.

353 Não será por acaso que muitos guias do século XIX dão especial atenção ao clima e existem numerosa bibliografia: Adams, J. A., *Guide to Madeira With an Account of the Climate*, Lisboa, 1801; *idem*, *Observations on Pulmonary Consumption and on the Utility of the Climate of Madeira*. Publicado em *Extract of the Medical & Physical Journal*. Abril de 1801; Francisco António Barral, *Notícia sobre o clima do Funchal e sua influência no tratamento da tísica pulmonar*, Lisboa: Academia Real das Sciencias de Lisboa, 1854; *idem*, *Le Climat de Madère et son Influence Thérapeutique sur la Phthisie Pulmonaire*, Paris: J. B. Baillière et Fils, Libraires de l'Académie Impériale de Médecine, 1858; James Mackenzie Bloxam, *The Climate of the Island of Madeira, or the errors & misrepresentations on this subject contained in a recent work on climate*, Lodon, T. Richards, 1855; Castelo Branco, Hugo Carvalho de Lacerda, *Le climat de Madère. Ebauche dun étude comparative. Le meilleur climat du Monde. Station fixe et la plus belle d'Hiver*, Funchal, 1936 (2ª ed. em 1938); James Clark, *The influence of climate in the prevention and cure of chronic diseases, more particularly of the chest and digestive organs: Comprising an account of the principal places resorted to try invalids in England, the South of Europe*. Londres: Thomas and George Underwood, 1830; John Driver, *Letters from Madeira in 1834; With an Appendix Illustrative of the History of the Island, Climate, Wines and other information up to the year 1838*. Londres, Longman and Co. Liverpool; J. F. Cannell, 1838; John Driver, *Co-aut. A Treatise on the Climate and Meteorology of Madeira*, London: John Churchill. Liverpool, Deighton And Laughton, 1850; William Gourlay, *Observations on the Natural History, Climate and Diseases of Madeira, during a Period of Eightenn Years*. Londres, 1811; Michael Comport Grabham, *The Climate and resources of Madeira as regarding chiefly the necessities of consumption and the welfare of Invalids*. By Michael C. Grabham, M. D., F. R. G. S. London: John Churchill & Sons, 1870; Henri Halmes, *Études sur le Climat de Madère et la Phthisie*. Na *Gazette Médicale de Paris*. 1860; Charles Heineken, *Observations of Climate of Madeira*. Em *Medical Repository*, Vol. XII. Londres, 1824 e *Philosophical Magazine*, Londres 1827; Alberto Figueira Jardim, Trad. *the Climate of Madeira, with a comparative study*, Funchal: Delegação de Turismo da Madeira, 1938; James Yate Johnson, *Ed. lit. Madeira its climate and scenery. A hand-Book for invalid and other visitors*, Edimburgh: Adam and Charles Black, 1857; Macé de Lepinay, *Quelques notes sur le Climat e les Sources Minérales de Madère et des Açores*, in *Annales de la Société D'Hidrologie et de Climatologie Médicales*. Paris, 1936;

A revelação das qualidades terapêuticas do Funchal na cura da tísica pulmonar aconteceu a partir dos estudos de Thomas Heberden (1751)³⁵⁴, John Fothergill³⁵⁵ e John Adams³⁵⁶ e provocou a atenção de entidades e enfermos³⁵⁷. A situação corporizava o chamado *turismo terapêutico* que motivou um movimento desusado de doentes. A Madeira destacou-se, mercê das referências elogiosas feitas por alguns especialistas, como os doutores SousaVaz (1832) e J. Clark³⁵⁸ que consideravam o Funchal como a primeira e principal estância de cura e convalescença da Eu-

ropa³⁵⁹. O epíteto fez com que parte significativa do movimento de doentes se orientasse na direção da ilha, pelo que, no período de 1834 a 1852, a média anual oscilava entre os 300 e 400 doentes, na sua maioria de origem inglesa. Foram tais condições que justificaram, em 1859, um sanatório, o primeiro que se construiu em Portugal. O movimento manteve-se, ampliando as motivações dos visitantes interessados nas belezas e recantos paradisíacos.

A presença cada vez mais assídua de visitantes em estadias prolongadas, como era o caso dos doentes, fez criar a necessidade de criação de infraestruturas de apoio: sanatórios, hospedagens e agentes, que serviam de intermediários entre forasteiros e proprietários de acolhimento. O último é o prelúdio do atual agente de viagens. O turismo, tal como hoje se entende, dava os primeiros passos. Como corolário desta situação, estabeleceram-se as primeiras infraestruturas hoteleiras e o turismo passou a ser uma atividade estruturada com uma função relevante na economia da ilha. E, mais uma vez, o inglês é o protagonista. Em termos históricos, podemos dizer que o turismo caminhou lado a lado com o vinho e o aparecimento de novas atividades económicas. A vinha persistiu nas latadas e fez-se companheira de vimeiros, bordados e bordadeiras. A harmonia marchava a favor da ilha e tornava possível a existência de várias formas de atividade que garantiam a sobrevivência. A variedade de atividades e produtos foi a receita certa para manter de pé, por algum tempo, a frágil economia insular. Na década de 40 do século XX, define-se o “*comércio, a navegação e o turismo, os grandes propulsores do desenvolvimento insular*”. As atividades em torno da obra de vimes e bordados tiveram nos estrangeiros, principalmente ingleses, os seus principais promotores. A primeira metade do século XX, foi marcada por profundas mudanças na economia madeirense. É, para aqueles que a viveram, um momento para esquecer. Primeiro, os conflitos mundiais (1914-18 e 1939-45) e, depois, os problemas políticos e económicos marcaram um momento negro da vida madeirense. A guerra evidenciou a fragilidade da economia da ilha e evidenciou a extrema dependência do mercado externo. Os problemas económicos arrastam convulsões sociais que se misturam com as políticas.

G. Lund, *The Climate of the Island of Madeira*. Londres, 1853-54; Lyall, *Rambles in Madeira and in Portugal in the early part of 1826 with an appendix of details, illustrative of the health, climate, produce, and civil History of the Island*. London: Printed for C. and J. Rivington, 1827; James Macaulay, Notes on the Physical Geography, Geology and Climate of the island of Madeira, in *Edinburgh new Philosophical Journal*. Outubro de 1840; João Augusto Martins, *A Madeira e o seu clima*, Lisboa: Imprensa Nacional, 1901. Sep. do *Boletim da Sociedade de Geographia de Lisboa*; J. A. MASON e outros, *A Treatise on the Climate and Meteorology of Madeira*, London, John Churchill. Liverpool, Deighton and Laughton, 1850; Armando da Cunha Narciso, *Les Climats de Portugal*. 1934; idem, *Le climat de Madère et ses effets thérapeutiques*. Porto: Tip. da Enciclopédia Portuguesa, Ld.ª [1935?]. Sep. do N.º 4 Vol. XVIII, Avril de 1934 (pag. 158 a 161) de *Portugal Medico*; Georg Peacock, *A Treatise on the Climate and Meteorology of Madeira*, London, John Churchill. Liverpool, Deighton And Laughton, 1850. César Augusto Mourão Pitta, *Du climat de Madère et de son influence therapeutique dans le traitement des maladies chroniques en général et en particulier de la phthisie pulmonaire*, Montpellier, Typ. de Boehm, 1859. César Augusto Mourão Pitta, *Madère, Station Médicale Fixe, Climat des Plaines, Climat des Altitudes. Accompagné d'un Guide-Madère*, Paris, Ancienne Librairie Germer Bailliére et Cie. Félix Alcan, Editeur, 1889; *Rambles in Madeira, and in Portugal in the early part of MDCCCXXVI. With an appendix of details, illustrative of the health, climate, produce, and civil history of the Island*, London: C. & J. Rivington, 1827; Francisco de Assis de Sousa Vaz, *De l'influence salubre du climat Madère*. Paris, 1832; Guilherme Telles de Menezes, *Climatologia comparada*, 1895; Pedro Júlio Vieira, *Études médicales sur le climat de Madère*. Montpilier, 1852; Robert White, *Madeira. Its climate and scenery. A hand-Book for invalid and other visitors*, Edimburg, Adam and Charles Black. 1857. Hermann Weder, *Climatotherapie*, 1886.

354 As primeiras observações foram publicadas na *Philosophal Transactions*, de Londres.

355 *On Consumption Medical Observations*, Londres, 1775

356 J. Adams, *A Guide to Madeira With an Account of the Climate*, Lisboa, 1801; “Observations on Pulmonary Consumption and on the Utility of the Climate of Madeira”, in *Extract of the Medical & Physical Journal*. Abril de 1801.

357 Os estudos de T. Heberden e Adams são uma referência sobre o tema, cf. W. Gourlay, *Natural History, Climate and Diseases of Madeira*, Londres, 1811, p.71.

358 James Clark, *The influence of climate in the prevention and cure of chronic diseases, more particularly of the chest and digestive organs: Comprising an account of the principal places resorted to try invalids in England, the South of Europe. A comparative estimate of their respective merits in particular diseases; and general directions for invalids while travelling and residing abroad with an Appendix, containing a series of tables on climate*. 2.º ed. enlarged. Londres: Thomas and George Underwood, 1830.

359 Cf. Fernando Augusto da Silva, *Clima*, in *Elucidário Madeirense*, vol.I, Funchal, 1984, pp.273-274. Agostinho Cardoso, *A Madeira e o turismo Nacional*, Funchal, 1964, p.24.

Dos visitantes da ilha, merecem especial atenção quatro grupos distintos: *invalids* (=doentes), viajantes, turistas e cientistas. Os primeiros fugiam ao Inverno europeu e encontravam, na sua temperatura amena, o alívio das maleitas. Os demais vinham atraídos pelo gosto de aventura, de novas emoções, da procura do pitoresco e do conhecimento e descobrimento dos infundáveis segredos do mundo natural. O viajante diferencia-se do turista pelo aparato e intenções que o perseguem. É um andarilho que percorre todos os recantos, na ânsia de descobrir os aspetos mais pitorescos. Na bagagem, constava sempre um caderno de notas e um lápis. Através da escrita, do desenho e gravura regista as impressões do que vê. Daqui resultou uma prolixa literatura de viagens, que se tornou numa fonte fundamental para o conhecimento da sociedade oitocentista das ilhas. O turista, ao invés, é pouco andarilho, preferindo a bonomia das quintas, e egoísta, guardando para si todas as impressões da viagem. O testemunho da sua presença é documentado apenas pelos registos de entrada dos vapores na alfândega, pelas notícias dos jornais diários e pelos “*títulos de residência*”, pois o mais se transformou em pó. A maioria dos visitantes, como é óbvio, pertence à aristocracia endinheirada. Bulhão Pato diz-nos que, de entre os numerosos visitantes da década de 50 do século XIX, muitos são oriundos da aristocracia de dinheiro e sangue. Um breve olhar pelos registos e testemunhos corrobora esta evidência. As famílias reais dos Habsburgos eram frequentes na ilha. A lista de aristocratas, príncipes, princesas e monarcas parece ser infinda, mas entre todos fica o registo da imperatriz Isabel, mais conhecida por Sissi, mulher do imperador Carlos da Áustria. Frequente, foi a presença da imperatriz do México, que legou um registo apaixonado em *Un Hiver à Madère* (1859-1860).

Em 1859, construiu-se o primeiro sanatório. O último sanatório a ser construído foi feito em 1903 por iniciativa dos alemães, através do príncipe Frederik Charles de Hohenlohe Oehringen, ficando conhecido como a *Companhia dos Sanatórios da Madeira*³⁶⁰. Desta iniciativa polémica, resultou apenas o imóvel do atual Hospital dos Marmeleiros.

As ilhas atlânticas (Açores, Madeira, Canárias), mercê do empenho dos ingleses nas atividades comerciais, cedo se firmaram como um aprazível recanto para a aristocracia britânica da ilha ou do Novo Mundo. A frequência de ingleses, em viagem de negócios, passeio, de passagem ou de regresso das colónias, criou um movimento inaudito no Funchal possibilitado também pela franca hospitalidade dos compatriotas ou madeirenses, pois os poucos albergues não eram suficientes para conter as gentes em trânsito. A constante presença de forasteiros obrigava à atenção de todos e motivou as autoridades a apostarem num conjunto de melhoramentos no Funchal. Assim, desde 1848, com José Silvestre Ribeiro, temos o delinear de um moderno sistema viário, a que se juntaram novos meios de locomoção: em 1891, o comboio do Monte, em 1896, o *carro americano* e, finalmente, o automóvel, em 1904. Já em 1908, Mota Prego³⁶¹ é perentório em afirmar a importância do turismo na economia madeirense. Orientação que não caiu no esquecimento, uma vez que, em 1911, a *Junta Agrícola*, sob a presidência do Visconde da Ribeira Brava, fez do turismo a principal aposta do progresso económico da ilha, apontando para o estímulo na iniciativa privada para a construção de hotéis, casinos e campos de golfe, ao mesmo tempo que se responsabilizava pelo melhoramento da rede viária.

O turismo não se limitou ao espaço urbano, tendo beneficiado alguns dos concelhos rurais mais solidificados pelas suas belezas. São Vicente e Santana são dois casos paradigmáticos. Mesmo assim, o Norte nunca teve o mesmo número e assiduidade de visitantes que acorriam à vertente sul. Alguns atreviam-se a rumar à descoberta do Norte, seguindo os sinuosos caminhos que o ligam ao Funchal. Desde meados do século XIX, são frequentes as visitas de estrangeiros que aceitam este sacrifício. A circulação a pé entre o Norte e o Sul fazia-se por íngremes caminhos e, para isso, era necessário estabelecer casas de abrigo para socorrer os viajantes.

O momento atual do turismo madeirense começou a dar os primeiros passos no pós Segunda Guerra Mundial. A guerra fez parar o movimento de turistas, obrigando os hotéis a encerrar as portas. O anúncio do fim da guerra foi o prenúncio de uma nova era para o turismo madeirense. Em 1952, Ra-

360 J. Ezequiel Veloza, “Hospital para tuberculosos no sítio da Casa Branca, S. Martinho”, *Das Artes e da História da Madeira*, 1949, p. 341; Eberhard Axel Wilhelm, “A Madeira entre 1850 e 1900 uma estância de tísicos germânicos”, *Islenha*, n.º 13, 1993, pp. 116-121. Nelson Veríssimo, A Questão dos Sanatórios da Madeira, *Islenha*, 6 (1990), 124-144.

361 *Notas sobre Portugal*, Lisboa, 1908.

mon Honorato Rodrigues chamava a atenção para a promissora indústria, uma vez que está a “*desenvolver-se em todo o mundo o hábito ou o prazer de viajar*.” Na época, a capacidade hoteleira da ilha resumia-se a 453 quartos e o número de turistas era de 9131, sendo 142135 os que transitavam no porto. O turismo madeirense é definido quase só pela época invernal, sendo dominado por europeus. Já em 1941, Henrique Galvão³⁶² se lamentava da falta de portugueses: *E ainda hoje não compreendo que havendo já em Portugal tanta gente que viaja por prazer, haja tantos ingleses que vão à Madeira e tão poucos portugueses que a conheçam*.” A mudança mais significativa ocorreu a partir da década de 70. O grupo de visitantes alargou-se ao espaço peninsular e a época de Inverno tem um concorrente forte no período estival. Finalmente, nos anos 80, a aposta da *Secretaria Regional do Turismo e Cultura*, numa animação capaz de realçar alguns dos aspetos que faziam os cartazes da ilha, conduziu a que o turismo perdesse finalmente o carácter sazonal para se consolidar como a principal atividade económica. Já na década de 60, o turismo era o polo central e único do desenvolvimento da Madeira. A mudança para a atual situação ocorreu, pois, em 1978, com a regionalização do sector, que marcou o início do atual boom turístico.

Em 1927, o Marquês de Jácome Correia traça-nos o retrato do movimento de passageiros no porto em que a grande aposta está no apoio ao turismo de cruzeiros: *Todos os dias estão a chegar vapores, alguns dos quais trazem regularmente passageiros, como os transatlânticos de África do Sul e os pertencentes à “Mala Real”, além de inúmeros cruzeiros de recreio que de quando em quando fazem escala pelo porto despejando para terra levas de meio milhar de viajantes de cada vez*.³⁶³

Na década de trinta do século XX, o turismo é reconhecido como uma importante riqueza nacional e, no caso madeirense, é considerado a indústria fundamental da ilha. A Segunda Guerra Mundial fez apagar a presença deste efeito revitalizador da economia nacional, mas em 1946³⁶⁴, terminada a guerra, o sector surge como uma área estratégica de desen-

volvimento nacional. E já nesta data a Madeira é, reconhecidamente, a principal estância turística e a que continua a granjear mais nome ao nível internacional. Foi, assim, no período posterior à *Segunda Guerra Mundial* que o turismo atual começou a assumir importância especial na economia madeirense até adquirir uma posição cimeira. O movimento de passageiros em trânsito ou para estadia temporária é uma constante.

A tradição secular do turismo madeirense, aliçada nas condições históricas criadas pela comunidade britânica no arquipélago, foi, no decurso do século XX, o mote dos madeirenses, nomeadamente dos seus deputados ao Parlamento Nacional, para reivindicar uma atenção especial ao desenvolvimento do sector. A qualquer momento que surge o debate sobre o turismo, há proclamação da Madeira como “*a mais bela entre todas as nossas estâncias de turismo, a de maior fama e renome internacionais*”, ou a de “*uma das nossas primeiras e mais afamadas estâncias de turismo*”e, porque, não “*a velha capital lusitana do turismo internacional*”, e ainda o “*principal centro português de turismo*”³⁶⁵. Tudo isto era dito para fazer ver ao todo nacional que a Madeira tinha ótimas condições para apostar no turismo e que essa aposta requeria por parte do Governo uma maior atenção. Esta mais-valia do turismo madeirense não era devidamente tida em conta quando faltavam condições para a fazer render ainda mais, como facilidades de comunicação e acesso através do porto.

Em 1958,³⁶⁶ o turismo era um sector estratégico da economia madeirense, junto com os bordados e as remessas dos emigrantes. Todavia, como se viu, será na década seguinte que a atividade terá um momento de grande florescimento. E, para alguns madeirenses, o efeito multiplicador desta situação era evidente. Segundo declarava em 1962, Agostinho Cardoso, deputado da nação, “*o turismo,...sacudirá a vida económica da Madeira. Criará e distribuirá riqueza, dará origem a espantoso desenvolvimento da incia-*

362 *Outras Terras Outras Gentes (Viagens em África)*, 2 vols, Porto, 1841.

363 *A Ilha da Madeira*, Coimbra, 1927, 233

364 *Diário das Sessões*, n.º 25, Ano de 1946, 6 de Fevereiro, IV Legislatura, Sessão n.º 25 da Assembleia Nacional, em 5 de Fevereiro, p. 392

365 *Diário das Sessões*, N.º 25, Ano de 1946, 6 de Fevereiro, IV Legislatura, Sessão N.º 25 da Assembleia Nacional, em 5 de Fevereiro, p. 393; *Diário das Sessões*, N.º 68, Ano de 1946, 24 de Dezembro, IV Legislatura, Sessão N.º 68 da Assembleia Nacional, em 18 de Dezembro, pp.201-202; *Diário das Sessões*, N.º 46, Ano de 1954, 20 de Março, Assembleia Nacional, VI Legislatura, Sessão N.º 46, em 19 de Março, p.766.

366 *Diário das Sessões*, N.º 18, Ano de 1958, 29 de Janeiro, Assembleia Nacional, VII Legislatura, Sessão N.º 18, em 28 de Janeiro, p.381.

tiva particular e à subida do nível da população."³⁶⁷. A História acabou por confirmar esta previsão. Deste modo, em 1967, o turismo era já entendido como o sector basilar da economia madeirense, no sentido de que era "*a única indústria possível em larga escala e eixo de outras indústrias acessórias*"³⁶⁸. Nas vésperas da revolução de Abril, Eleutério de Aguiar, ao dar conta da ruína da agricultura, afirma que a vida económica madeirense assentava no binómio emigração turismo, quando, em 1965, outro deputado havia afirmado que a economia "*nasceu e vive sobretudo do complexo agricultura + emigração + turismo...*"³⁶⁹

A partir da década de sessenta, o aeroporto tirou o lugar ao porto no turismo, mas outras transformações no sector turístico com a afirmação do chamado turismo de cruzeiros fez retornar o movimento de pessoas ao nosso porto, empurrando o movimento de mercadorias para o Caniçal.

A HOSPITALIDADE MADEIRENSE E A NAU SEM RUMO. Não faltava, ao madeirense, imaginação para encontrar formas de diversão e de passar o tempo. Deste modo, na década de oitenta do século XIX, afirmaram-se as chamadas *esquadras de navegação terrestre*, mas o espírito é muito anterior, pois desde a década de 40 do século XIX que se sucedem este tipo de confrontos lúdicos, tendo como base o confronto entre miguelistas e pedristas. As esquadras não são agrupamentos de militares, mas sim agrupamentos de boémios que se juntavam sob a capa do ritual marinho. Nas quintas sobranceiras ao mar, erguiam-se os mastros engalanados com bandeirinhas e uma peça de fogo. Ficaram célebres quatro esquadras: *Esquadra Torpedeira*, *Esquadra Submarina*, *Esquadra Couraçada*, *Esquadra Independente*³⁷⁰. O espírito marinho era levado a sério, aparecendo os associados em atos públicos fardados a rigor. As atividades resumiam-se a alguns desfiles dominicais e em dias

feriados, passeios a pé ou ao longo da costa e, acima de tudo, a assaltos combinados às adegas para o tão esperado repasto. O espírito da marinha portuguesa em terra era assumido em plenitude e conduziu a alguns equívocos em 1901, aquando da visita do rei D. Carlos.

A partir de 1914, as dificuldades sentidas com a guerra levou ao refrear da iniciativa das esquadras. O conflito mundial conduziu ao apagamento das "*esquadras submarinas de navegação terrestre*". Acabou o aparato de rua e o movimento em torno dos mastros e miradouros transferiu-se para espaços recatos. As associações de boémios assumem este carácter interior e por vezes fechado e elitista, ocupando-se o tempo à mesa, em jogos da fortuna e azar. A *Nau Sem Rumo*³⁷¹, cuja data de aparição não está revelada, mas que sabemos ter ganho dimensão social, na década de trinta do século XX, retoma o espírito das *esquadras submarinas de navegação terrestre*, agora transferido para dentro de portas e tendo como palco a mesa e quase sempre o bacalhau com o inseparável amigo.

A História diz-nos que a *Nau Sem Rumo*, é hoje, o único testemunho perdulário das esquadras de navegação terrestres que marcaram o quotidiano do Funchal entre finais do século XIX e princípios do seguinte. Esta condição única da associação deve servir de apelo para que não se perca este raro testemunho. Não fica por aqui o protagonismo da *Nau Sem Rumo* na história da ilha, pois ele está sempre presente no quotidiano funchalense, atuando como o exemplo da hospitalidade madeirense. As inúmeras presenças de diversas individualidades, na sua sede, são exemplo disso. A leitura dos livros de honra da *Nau Sem Rumo* revela-nos que a agremiação era o exemplo de bem receber dos madeirenses, podendo ser entendida como a sala de visitas da ilha, pois não havia visitante ilustre que aportasse ao porto que não tivesse de imediato franqueadas as portas da *Nau Sem Rumo*. Os comandantes das embarcações, que assiduamente aportavam ao Funchal, eram sempre convidados da *Nau Sem Rumo*, pois através deles fazia-se avivar o espírito marítimo.

A *Nau Sem Rumo* acolheu em receção ou nos seus almoços eminentes personalidades de visita ou de passagem pela ilha. Políticos, cientistas, jorna-

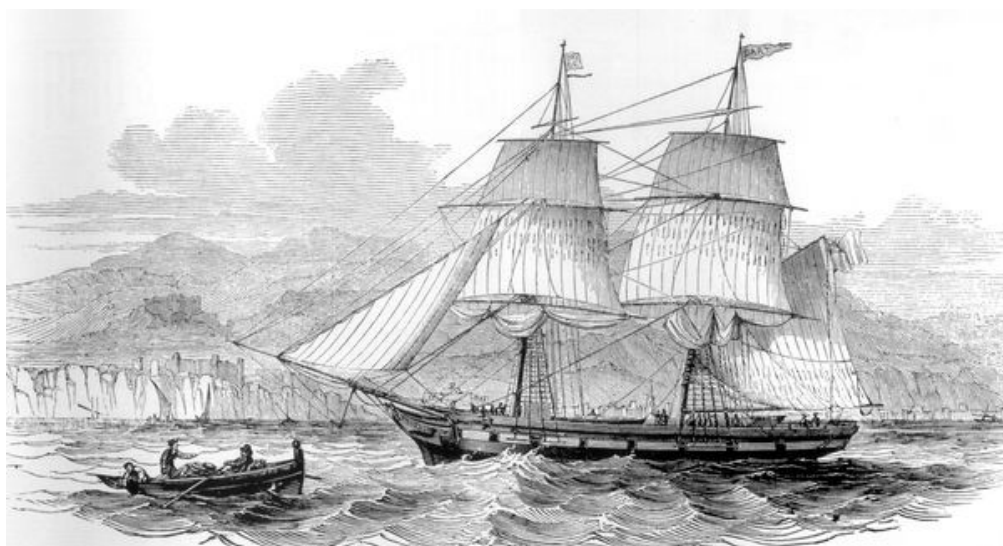
367 *Diário das Sessões*, N.º 44, Ano de 1962, 14 de Março, Assembleia Nacional, VIII Legislatura, Sessão N.º 44, em 13 de Março, p.1005.

368 *Diário das Sessões*, N.º 98, Ano de 1967, 24 de Novembro, IX Legislatura, (Sessão Extraordinária), Sessão N.º 98 da Assembleia Nacional, em 23 de Novembro, p.1839.

369 *Diário das Sessões*, N.º 46, Ano de 1974, 3 de Abril, Assembleia Nacional, XI Legislatura, Sessão N.º 44, em 2 de Abril, p.903; *Diário das Sessões*, N.º 5, Ano de 1965, 11 de Dezembro, Assembleia Nacional, IX Legislatura, Sessão N.º 5, em 10 de Dezembro, p.46.

370 Sobre as Esquadras de Navegação Terrestre veja-se:

371 Alberto Vieira, *História da Nau Sem Rumo*, Funchal, 2001.



listas, madeirenses ilustres emigrados participam, com frequência, nos pratos de bacalhau da *Nau Sem Rumor* e não se faziam rogados nos elogios à mesa como ao espírito de camaradagem que unia todos os marinheiros reunidos para o repasto. De entre os inúmeros e ilustres convidados, destacam-se, nos anos 50, os artistas que participavam nas quermesses dos clubes desportivos madeirenses. A visita de Amália Rodrigues foi a mais notada. A *Nau Sem Rumor*, a 23 de maio de 1948, engalanou-se para receber a ilustre fadista, que cantou e encantou da varanda o inúmero público que a perseguia. Outros mais artistas acudiram à *Nau Sem Rumor*, sendo de referir, em 1952, o cantor Francisco José. Max, o célebre artista madeirense, tinha as portas franqueadas, mas só aí acudiu em 1955 e 1960.

Artistas, jornalistas e políticos não escapavam à simpatia e arte de bem receber da guarnição. Em 1945, o comandante M. Sarmiento Rodrigues, Governador Geral de Angola, ficou de tal modo cativado que não hesitou em afirmar: “*vejo nesta grande barca uma das mais nobres e simples manifestações de simpatia humana que tenho conhecido*”. E repetiu o mesmo, dez anos mais tarde, como Ministro do Ultramar. Passados quatro anos, a ilha foi guarida por algum tempo do deposto Presidente da República de Cuba, o General Fulgêncio Baptista. A presença não passou despercebida ao almirante que o homenageou na *Nau Sem Rumor* em 18 de Dezembro de 1959. Até mesmo os militares da marinha ou tripulações das diversas embarcações que aportavam ao Funchal eram chamados ao convívio com os tripulan-

tes da *Nau Sem Rumor*. Em 1945 tivemos Fernando Moreira, comandante do *Maria Cristina*.

A *Nau Sem Rumor* foi um privilegiado interlocutor do intercâmbio de excursionistas entre a Madeira e as Canárias. A 1 de novembro de 1959, houve uma homenagem aos excursionistas do *Real Club Nautico de Gran Canaria*, sendo o início de um profícuo intercâmbio que levou alguns madeirenses a estas ilhas, em 1962 e 1963. De entre as inúmeras personalidades recebidas na *nau*, destacam-se algumas do arquipélago vizinho, desde dos políticos, militares, jornalistas. Em 7 de abril de 1947, a *Nau Sem Rumor* homenageou o General Garcia Escaner, *Capitan General do Archipelago Canario*, a que se seguiu, em 9 de junho de 1955, D. Joaquim Vileles Burgos, Presidente de la Sala de lo Civil de la Audiencia Territorial de las Palmas. Em 1959 foi a vez do presidente do Real Club Nautico de Gran Canaria e, em 1950, o grupo folclórico de Tenerife que esteve presente nas festas das bodas de ouro do Club Nacional da Madeira. Também os cidadãos espanhóis da península, de passagem pelo Funchal, foram alvo da hospitalidade da *Nau Sem Rumor*, sendo de destacar o caso de Cristóbal Colon de Carvajal y Moroto, duque de Verágua que, em 24 de abril de 1956, veio em busca do rastro do ascendente Cristóvão Colombo, que algumas centenas de anos antes havia também testemunho e fruído da hospitalidade madeirense.

A *Nau Sem Rumor* foi, durante muito tempo, um dos principais cartões de visita para as personalidades que passavam pelo Funchal para uma curta escala ou estadia. A ligação da *Nau Sem Rumor* ao mo-

vimento do porto era permanente e a sua vocação marítima expressava-se por esta total abertura à hospitalidade dos que transitavam pelo porto, atuando em muitos momentos como a principal expressão da hospitalidade dos madeirenses, que brindava todos. Esta arte de bem receber foi testemunhada por muitos e atuou certamente como uma bandeira favorável à presença frequente de personalidades de diversa índole e de gente anónima. A todos, o madeirense acolhia da melhor forma, de portas adentro nas casas ou quintas e reservava-lhe a melhor cama e mesa.

PORTO DE CIENTISTAS ESTRANGEIROS E NACIONAIS. Será que o protagonismo da maioria das cidades portuárias do espaço insular atlântico obrigou à criação de serviços de apoio, ou estaremos perante o aproveitamento de um conjunto de infra estruturas criadas para outras necessidades, como o turismo, por exemplo? Sem dúvida que o desenvolvimento do turismo, a partir do século XVIII, tornou mais fácil a tarefa do cientista, uma vez que vai poder usufruir de um conjunto de serviços, colocando-os ao serviço da sua missão. Para além disso, é necessário ter em conta o prestável serviço criado pela comunidade aí sedeadada, situação ainda mais importante quando prendem à ilha laços muito fortes. A presença de uma comunidade dos países de origem dos cientistas, permitiu que as portas se abrissem de uma forma mais fácil. Não será por acaso que os estudos mais significativos que temos sobre a Madeira tenham sido feitos por ingleses. Foi a força e onnipresença da comunidade britânica que o permitiu³⁷².

As ilhas entraram rapidamente no universo da ciência europeia. Os séculos XVIII e XIX foram momentos de assinaláveis descobertas do mundo através de um estudo sistemático da fauna e flora³⁷³. Daqui resultou dois tipos de literatura com públicos e incidências temáticas distintos. Em primeiro lugar, os

guias e memórias de viagem, que apelavam o leitor para a viagem de sonho à redescoberta deste recanto do paraíso, que se demarca dos demais, pela beleza incomparável da paisagem, variedade das flores e plantas. Depois, foram os tratados científicos. As técnicas de classificação das espécies da fauna e flora têm aqui um espaço ideal de trabalho. Algumas coleções de gravuras foram feitas para deleite dos apreciadores, que figuram em lista que antecede a publicação³⁷⁴, através das quais é possível descortinar a presença de algumas espécies arbóreas. No caso madeirense, dominam as que assumem valor alimentar - como a vinha e a bananeira -, seguindo-se o dragoeiro. Toda a atenção estava desviada para a natureza selvagem que se afirmava como o cúmulo da beleza³⁷⁵. No grupo de textos científicos, o interesse reparte-se entre a flora, destacando-se o interesse pela variedade de flores, e as diversas formações geológicas³⁷⁶.

A insaciável procura e descoberta da natureza circundante cativou toda a Europa, mas foram os ingleses que marcaram presença mais assídua nas ilhas, sendo menor a de franceses e alemães³⁷⁷. Aqui são protagonistas as Canárias e a Madeira. Tudo isto é resultado da função de escala à navegação e comércio no Atlântico. Note-se que a Inglaterra apostava nas ilhas como pontos nevralgicos da sua estratégia colonial, acabando por estabelecer na Madeira uma base para a guerra de corso no Atlântico. Se as embarcações de comércio e as expedições militares tinham cá escala obrigatória, mais razões assistiam às científicas para a paragem obrigatória. As ilhas, pelo endemismo que as caracteriza e pela história geobotânica, permitiram o primeiro ensaio das técnicas de pesquisa a seguir noutras longínquas paragens. Também elas foram um meio revelador da incessante busca do conhecimento da Geologia e Botânica.

372 Sobre a ilha e a História da Ciência: VIEIRA, Alberto, *Do Éden à Arca de Noé*, Funchal, CEHA, 1999, Idem, "Descobrir o Atlântico nos Séculos XVIII e XIX", *V Colóquio Internacional de História das Ilhas do Atlântico*, publ: *Boletim do Instituto Histórico da Ilha Terceira*, vol. LVII, Angra do Heroísmo, 1999, pp.353-392, Dr. Elmano Vieira, "A Madeira nas estampas da primeira metade do século XIX", *Das Artes e da História da Madeira*, Vol. I, Nº 2, 1950, pp. 28-30, Wilhelm, Eberhard Axel, *Visitantes e Escritos Germânicos na Madeira 1815-1915*, Funchal, DRAC, 1997.

373 Mary L. Pratt, *Imperial Eye. Travel Writing and Transculturation*, New York, 1993; B. M. Stafford, *Voyage into Substance - Science, Nature and the Illustrated Travel Account 1770-1840*, Cambridge, Mass., 1984, pp. 565-634

374 Assim sucede, no caso madeirense, com os desenhos de James Bulwer (1827), Andrew Picken (1842), W. S. Pitt Springett (1843), Frank Dillon (1850), J. Eckersberg (1853-1855; vide *Estampas, Aguarelas e Desenhos da Madeira Romântica*, Funchal, 1988. Dr. Elmano Vieira, "A Madeira nas estampas da primeira metade do século XIX", *Das Artes e da História da Madeira*, Vol. I, Nº 2, 1950, pp. 28-30.

375 Cf. K. Thomas, *Man and the Natural World. A history of the Modern Sensibility*, New York, 1980, p. 260.

376 As últimas surgem com grande evidência para a Madeira em Edward Bowdich (1825).

377 Cf. "Algumas das Figuras Ilustres Estrangeiras que Visitaram a Madeira", in *Revista Portuguesa*, nº.72, 1953; A. Lopes de Oliveira, *Arquipélago da Madeira. Epopeia Humana*, Braga, 1969, pp. 132-134.

Instituições seculares, como o *Museu Britânico*, *Linnean Society*, e *Kew Gardens*, enviaram especialistas às ilhas proceder à recolha de espécies, enriquecendo os seus herbários. Os estudos no domínio da Geologia, Botânica e Flora são resultado da presença fortuita ou intencional dos cientistas europeus. Esta moda do século XVIII levou a que as instituições científicas europeias ficassem depositárias de algumas das coleções mais importantes de fauna e flora das ilhas: o *Museu Britânico*, *Linnean Society*, *Kew Gardens*, a *Universidade de Kiel*, *Universidade de Cambridge*, *Museu de História Natural de Paris*. E por cá passaram destacados especialistas da época, sendo de realçar John Byron, James Cook, Humboldt, John Forster. Darwin esteve nas Canárias e Açores (1836) e mandou um discípulo à Madeira. Mas no arquipélago açoriano o cientista mais ilustre terá sido o Príncipe Alberto I do Mónaco que aí aportou em 1885. James Cook escalou a Madeira, por duas vezes, em 1768 e 1772, numa réplica da viagem de circum-navegação apenas com interesse científico. Os cientistas que o acompanharam intrometeram-se no interior da ilha à busca das raridades botânicas para a classificação e depois revelação à comunidade científica. Em 1775, o navegador estava no Faial e, no ano seguinte, em Tenerife.

A relação do Homem com o seu meio, nomeadamente com as plantas, mudou a partir da segunda metade do século XIX. Estas interessam-lhe não apenas pelo seu interesse económico, mas também pelo científico. Em 1669, Robert Morison publicou *Praeludia Botanica*, considerada como o princípio do sistema de classificação das plantas, que tem em Carl Von Linné (Linnaeus) (1707-1778) o protagonista. O Comte de Buffon é seu contemporâneo e publicou entre 1749 e 1804 a "*Histoire Naturelle, Générale et Particulière*", em 44 volumes. Os jardins botânicos do século XVIII deixaram de ser uma recriação do paraíso e passaram a espaços de classificação botânica. O *Kew Gardens*, em 1759, é a verdadeira expressão disso. Hans Sloane (1660-1753), presidente do *Royal College of Physicians*, da *Royal Society of London* e fundador do *British Museum*, esteve na Madeira no decurso das expedições que o levaram às Antilhas inglesas³⁷⁸.

PORTO DE ARISTOCRATAS, ARTISTAS e ESCRITORES. A Madeira foi, no decurso do século XIX, um espaço aprazível de acolhimento para a maior parte da aristocracia europeia. Alguns rendidos pelo fascínio das suas belezas, testemunhando em inúmeros livros publicados em inglês, francês, alemão, outros, pela necessidade de encontrar, no clima da ilha, as condições de alívio e cura para a tuberculose³⁷⁹. Neste grupo, podemos enquadrar escritores, como Júlio Dinis, António Nobre e muitos outros que deixaram escrito o seu testemunho da passagem pela ilha. Um grupo significativo de doentes situava-se entre a mais destacada aristocracia europeia e mesmo de algumas casas reais, como foi o caso da Princesa Dona Maria Amélia (1853), da Imperatriz Isabel da Áustria (1861) e do imperador da Áustria, Carlos de Habsburgo (1921).

Acresce ainda que, por força das circunstâncias de o Funchal ser um porto de escala das rotas europeias que ligavam à América e África, teremos várias personalidades em escala obrigatória no Funchal, sendo quase sempre alvo do melhor acolhimento pelas autoridades do arquipélago, que improvisavam cais de desembarque e faustosas receções. Em 1815, Napoleão Bonaparte, que seguia desterrado para a ilha de Santa Helena, não desembarcou, mas foi recebido a bordo pelo Cônsul inglês Henry Veitch³⁸⁰. De entre as autoridades portuguesas, podemos assinalar a passagem do General Óscar Carmona (1938) do Almirante Américo Thomas (1962, 1963, 1969). Mas na História do século XX, as visitas mais memoráveis e mobilizadoras dos madeirenses foram sem dúvida a do Rei D. Carlos I em 1901³⁸¹ e a da imagem de Nossa Senhora de Fátima, em 1948³⁸².

379 Alberto Figueira Gomes, Autores estrangeiros que escreveram sobre a Madeira. In *Ocidente*, Lisboa, vol.73, nº.356, 1967, pp. 252-258. João Cabral do Nascimento, Autores que escreveram sobre a Madeira. In *Arquivo Histórico da Madeira*, Vol. IX, Funchal, 1951, p. 76. Idem, *Lugares Selectos de autores portugueses que escreveram sobre o Arquipélago da Madeira*. Lisboa: Tip. Ideal, 1940.

380 João dos Reis Gomes, *O Anel do Imperador: (Napoleão e a Madeira)*. *Memória romaneada lida na sessão da Classe de Letras da Academia das Ciências, de 18 de Janeiro de 1934, e votada por unanimidade para publicação nas Memórias da mesma Academia*. Lisboa, Livraria Clássica Editora, 1934. In *Memórias da Academia das Ciências de Lisboa. Classe de Letras*, Tomo I, Lisboa, 1936, p. 257.

381 Cyriaco de Brito Nóbrega, *A Visita de Suas Magestades os Reis de Portugal ao Archipélago Madeirense. Narração das festas*, Funchal, 1901.

382 Francisco Fulgêncio de Andrade, Fátima na Madeira. Um ano depois, in *Das Artes e da História da Madeira*. Funchal, 1948-49, pp. 161, 169 e 177; Idem, Fátima na Madeira. E a Senhora Voltou! A Segunda Visita de Nossa Senhora de Fátima, in *DAHM*, Funchal,

378 Raymond R. Stearns, *Science in the British Colonies of America*, Urban, 1970.

MOVIMENTO DE PRODUTOS E MERCADORIAS.

O porto do Funchal começa por ter uma vocação eminentemente comercial e, só depois, se firmou como escala de cruzeiros. A vocação económica da ilha, assente num conjunto de destinados à exportação para o mercado europeu e colonial, determinou a importância comercial do porto funchalense naquela primeira etapa.

Os Produtos e a Exportação (cereais, vinho, açúcar, bordados, vimes, banana, flores...). A ocupação de um novo espaço obedecia a determinados requisitos. Primeiro, deveria propiciar condições para que fossem garantidas as condições de sobrevivência das populações. Assim, para além da disponibilidade de água, deveriam apresentar um solo adequado ao cultivo dos produtos básicos da subsistência, que no caso dos europeus do século XV, assentava nos cereais e na vinha. Estas exigências são ainda mais importantes quando se fala de ilhas isoladas no solo, onde as condições de acesso a outros espaços estão muito condicionadas, por força do nível de desenvolvimento da navegação à vela. Nos primórdios da ocupação, dizia-se que a ilha permanecia isolada. A precariedade da economia madeirense não deriva apenas da posição de dependência em relação ao velho continente, que consumia os produtos madeirenses e abastecia a ilha do que necessitava, mas também das diminutas possibilidades de usufruto dos 741 Km² de superfície da ilha.

Os séculos XVII a XIX foram os momentos de afirmação da cultura da vinha. Todavia, na década de 40 do século XVII, nota-se uma efémera recuperação açucareira. A ocupação holandesa no Brasil fez renascer, na ilha, os canaviais, para responder à solicitação na Europa e à necessidade das indústrias de conserva e casquinha. Por todo o século XVIII, a aposta preferencial foi na vinha, que retirou espaço aos canaviais. Também nesta época, todo o empenho comercial estava virado para as colónias, onde a maior demanda era em vinho. O da Madeira oferecia características especiais em relação aos demais que o tornavam cobiçado em todos os mercados das colónias europeias. Para além da qualidade intrínseca que o fazia

suportar condições adversas do clima das colónias, temos de ter em conta o facto de a acidez natural ser um benefício no processo de envelhecimento, que começava a ocorrer a bordo das embarcações com a passagem pelos trópicos. Por fim, tivemos, desde a segunda metade do século XVII, a presença britânica, que contribuiu para a definição do mercado colonial do vinho, fazendo com que fosse quase só para inglês.

A ilha apresentava diversos óbices à afirmação da economia agrícola, resultantes do facto de dispor uma área agrícola limitada. Em 1865, o solo cultivável, abaixo dos 900 m, cifrava-se em 18.381 ha, sendo 29.448 baldios e terras situadas acima dos 900 m. Da área agricultada, cerca de 2.500 ha (19%) estava ocupada com vinha, 4.649 de cereais de praga, 357 ha de cana-de-açúcar, 488 ha de milho, 10.389 de batatas, sementes, inhame, legumes e ervagem³⁸³.

O processo de mudança política, que ocorreu a partir de 1974, começou a sentir-se, de forma direta, na vida regional com a autonomia alcançada em 1976. A partir daqui, a existência de um governo próprio conduziu a que a agricultura fosse pensada dentro do quadro regional. A par da proximidade do poder político da realidade local, tivemos o aparecimento de infra estruturas e de instituições que apoiam o processo de transformação do quadro agrícola madeirense. Assim, sucedem-se várias medidas de incentivo à modernização e de facilitação do processo de escoamento dos produtos agrícolas, através de uma rede viária rural e mercados abastecedores. Por outro lado, a principal aposta, em termos de cultivos, esteve virada para as culturas da banana e vinha, que merecem diversos incentivos financeiros. No caso da vinha, a principal aposta foi a reconversão das castas tradicionais europeias, correspondendo às orientações da União Europeia. A afirmação da banana prende-se, de forma geral, com os incentivos no mercado português frente à oriunda da América latina.

No século XIX, ficou definitivamente arrumada a política de aposta na monocultura de exportação, sendo toda a orientação da política agrícola, no sentido de assegurar a manutenção das culturas de subsistência, em conjunção com aquelas que tinham

1998-1949, pp. 281, 289 e 297; Rufino Augusto de Menezes, *Visita da imagem de Nossa Senhora de Fátima (A Virgem Peregrina) à Madeira, a 7 de Abril de 1948. (Versos Populares)*, Funchal, Tip. Empresa Madeirense Editora Lda., 1950.

383 Eduardo Grande, *Relatório Sociedade Agrícola do Funchal*, Funchal, 1865. Cf. Benedita Câmara, *ob. cit.*

valor económico para as exportações para o mercado continental português ou Europa. Assim, para além das culturas de grande demanda no mercado externo, como a banana e a vinha, apostou-se noutras com idêntica demanda. Tenha-se em conta que esta é a maior evidência da agricultura do século XX e que resulta do aprendizado da lição da política de desenvolvimento agrícola, que deixou de estar associada apenas a uma cultura de exportação. Assistimos a uma variedade de cultura e mercados na economia agrícola madeirense.

A floricultura e a fruticultura foram sectores muito florescentes, sendo de destacar o caso da anona. No quadro desta política, é de realçar a iniciativa governamental de incentivo às festas que celebram um produto. Temos, assim, a festa da cereja, da maçã, do pero, do vinho, da uva, da castanha e da cebola. O processo de mudança política do último quartel do século XX e as consequentes transformações que gerou refletiram-se, de forma direta, no mundo rural.

As condições físicas do solo e a evolução do regime de propriedade, ao longo dos séculos, definiram uma estrutura produtiva particular, assente quase sempre na unidade familiar da casa. Desde o início do povoamento que a área de produção se anichava à casa de habitação e, mesmo no caso do *contrato de colonia*, esta situação foi possível, com a autorização do senhorio para o colono poder construir a sua casa. Por outro lado, estamos perante um sistema de pequena propriedade, de domínio total do minifúndio. A partir deste conjunto de condicionantes do meio definiram-se as culturas principais do novo espaço. Desde o início do povoamento, até finais do século XIX, o sector produtivo agrícola dividia-se entre o apelo de culturas ricas com grande solicitação no mercado externo e a necessidade de assegurar a subsistência, com culturas adequadas à cadeia alimentar. Mesmo assim, podemos ainda evidenciar algumas assimetrias entre as vertentes norte e sul. Em qualquer dos momentos de afirmação das culturas para exportação, somos confrontados, na vertente sul, com uma maior tendência para a monocultura que se evidencia, de forma clara, no período de afirmação do açúcar. O Norte, por condições adversas do meio a este conjunto de culturas de exportação, foi forçado a apostar nas de subsistência. Daqui resultou que quase toda a riqueza da produção agrícola ficou concentrada na vertente sul. As populações

nortenhas conseguiam assegurar, de forma mais fácil, a sua subsistência, mas esta condição relegou-as para um estado de pobreza por vezes extrema, que favoreceu, em todos os tempos, um acentuado movimento migratório interno.

As últimas décadas do século XIX e a primeira centúria do seguinte foram momentos importante de transformação do quadro agrícola madeirense. Acaudou definitivamente a tendência para a monocultura, havendo a aposta num regime de policultura onde se procura estabelecer um equilíbrio, nunca alcançado, entre as culturas de subsistência e as que tinham grande demanda no mercado externo. Ampliou-se o conjunto de culturas, permitindo um maior aproveitamento do espaço através de uma permanente ocupação do solo com culturas de Inverno e Verão. As culturas convivem, nos poios, sem conflitos. A fruticultura ganhou uma dimensão inusitada e assim a horticultura, por força da demanda, de algum mercado externo mas, acima de tudo, da hotelaria.

A total reconversão da área de vinha para as castas europeias só começou a ganhar forma, na década de 70, com o impulso e apoio dado pelo Serviços de Viticultura do *Governo Regional da Madeira*. A reconversão das vinhas atingiu, de modo especial, a costa norte onde continuavam a dominar os híbridos americanos. Tudo isto foi resultado de diretivas comunitárias que proibiram, a partir de 1996, os vinhos de castas híbridas de produtores diretos. Só a partir daqui, sucedeu a inversão dos valores da produção de vinho, em favor das castas europeias. Com a conquista da Autonomia Política, foi criada a *Região Autónoma da Madeira*, em 1976, com órgãos de poder próprios, sendo, pelo decreto-lei Nº 318-D/76, de 30 de abril, aprovado o Estatuto Provisório, que implicou a adaptação das estruturas dos diversos organismos que então atuavam na região à nova realidade política administrativa. A *Assembleia Regional da Madeira* e o *Governo Regional da Madeira* reconheceram a necessidade imediata de criação de um organismo regional para o vinho. A medida era justificada pela importância histórica do produto na agricultura e na economia das ilhas e pelo reconhecimento que o sector vitivinícola atravessava uma grande crise a que era preciso acudir e dar o tratamento adequado.

A *Segunda Guerra Mundial* (1939-45) marcou novo momento de dificuldades para as exportações,

por falta de navios no porto do Funchal. O *Governador Civil*, José Nosolini, em carta de 27 de novembro ao *Ministro do Interior*, considerava a crise do vinho como algo intransponível: *Mas cana de assucar, vinhos, bordados, serão por muito tempo intransponíveis montanhas de dificuldade para a acção governativa*. A recuperação foi lenta, uma vez que só na década de 60 se atingiu os valores de 1939. A tendência ascendente manteve-se, até ao final dos anos 70, altura em que entrou de novo em queda. A situação da última década do século foi de crescimento, continuando na nova centúria. Tal como afirmava Antonino Pestana³⁸⁴, os vinhos de grande qualidade, como os da Madeira, tinham sempre lugar à mesa dos tradicionais apreciadores: *Finda a guerra, esvaziados todos os stocks, os vinhos licorosos da Madeira, recomendados sempre pela sua inexcusada qualidade, têm a sua hora no comércio do mundo*.

A lição que a História havia dado sobre os perigos de uma economia assentar quase só numa cultura de exportação atingiu as autoridades e todos os agentes económicos. O século XX foi o momento da plena afirmação da policultura. São muitas as situações demonstrativas desta realidade. Aqui daremos conta de apenas um exemplo. De acordo com a intervenção do deputado madeirense, Alberto Araújo, na Assembleia Nacional sabe-se que, em 1966, a riqueza económica da ilha era gerada por múltiplas fontes³⁸⁵:

Valor dos produtos da produção local

Produto	Valor em contos
Bordados	146.000
Vinhos	60.000
Vimes	45.000
Banana	32.000
Cana-de-açúcar	35.554
Flores	10.000

FONTE: *Diário das Sessões* N.º 106, Ano de 1967, IX Legislatura em 6 de Dezembro, p.1999

A partir de 1976, o processo autonómico contribui para uma mudança radical no panorama sócio-

-económico madeirense, em que o vinho e a banana concorrem na produção e exportações. A perda da posição favorável da banana no mercado continental levou à sua desvalorização, em favor do vinho, que assumiu uma posição dominante nas exportações, tornando-se num dos principais fatores de animação da economia da Madeira. A perda de antigos mercados foi compensada com o ressurgimento de outros ou com a afirmação de outros, como foi o caso do Japão. A proibição do vinho a granel, a partir do ano 2000, condicionou a evolução dos mercados de destino desta forma de exportação e não se refletiu, de forma significativa, nas exportações.

EXPLORAÇÃO DOS RECURSOS NATURAIS PARA EXPORTAÇÃO. A floresta, que à chegada parecia ser uma dificuldade à fixação, acabou por assumir um papel fundamental na criação de riqueza, com a exploração de madeiras para exportação para o reino e mesmo para o Norte da Europa. Daqui resultou o desenvolvimento de pequenas unidades de serração movidas pela força motriz da água, as serras de água, que existiram um pouco por todo o lado, nas áreas mais densamente povoadas. A floresta foi, durante muito tempo, a principal riqueza das populações das zonas altas e do norte da Ilha. Ela provia as gentes de lenhas para combustível e de madeiras para a construção de casas e estruturas industriais.

A abundância de madeiras de superior qualidade permitiu a exportação para o reino, o que veio a provocar, segundo Zurara, que escreve em 1453, uma transformação no sistema de construção civil de Lisboa e construção naval. Isto prova que deverá ter existido um comércio proveitoso de madeiras com o reino e que este fora um dos primeiros recursos usados e explorados pelos colonos, tendo-lhes proporcionado riqueza. As madeiras eram um recurso comum, podendo ser cortadas pelos colonos sem necessidade de autorização, apenas sujeitos a um direito, a dízima, sobre a exportação. Entretanto, a partir dos inícios do século XVI, começaram a surgir entraves ao corte, no sentido de evitar o abate total da floresta. Já em 1562, o abate de árvores estava sujeito a uma licença passada pela câmara. Das madeiras aproveitadas, Valentim Fernandes refere, em 1506, as madeiras de cedro, til, teixo, vinhático, aderno, barbusano e urze. O que mais espantou este

384 Ilha da Madeira. II Estudos Madeirense, Funchal, 1970, pp.233-236

385 *Diário das Sessões* N.º 106, Ano de 1967, IX Legislatura em 6 de Dezembro, p.1999

autor foi a dimensão do tabuado, que podia ir de três a sete palmos de largura. A cada um dos tipos de madeira era dado um uso distinto. Com o cedro, faziam-se caixas, mesas e cadeiras. O til usava-se para o fabrico de caixas de açúcar. O pau branco servia para fazer os eixos e parafusos dos engenhos. E, com a urze, fazia-se o carvão. Em 1579, Jerónimo Dias Leite refere-nos, ainda, a grande quantidade de madeira que se exportava, para muitas partes, em tabuado, traves e mastros.

A exploração das madeiras começou por ser um recurso das populações da vertente sul, mas depois, com o avanço do desbaste e das áreas cultivadas, ficou reservado para as populações das zonas altas ou da vertente norte. O comércio de madeiras da vertente norte incrementou-se, no primeiro quartel do século XVI, mantendo-se, por muito tempo, como um importante recurso das populações, que as canalizavam para os portos do sul, sob a forma de lenha, carvão ou madeira. Ao mesmo tempo, esta riqueza propiciou o avanço do povoamento desta vertente, surgindo, nesta época, as primeiras freguesias, depois da de São Vicente, que terá sido criada em meados do século XV.

OS CEREAIS. No princípio da ocupação, as necessidades da alimentação e do ritual cristão comandaram a seleção das sementes que acompanharam os primeiros povoadores. Assim, o cereal acompanhou as primeiras cepas peninsulares no processo de transmigração dos europeus. A fertilidade do solo, pelo estado virgem das terras pelas cinzas fertilizadoras resultantes das queimadas, fizeram elevar a produção a níveis inatingíveis, criando excedentes que supriram as necessidades de mercados carentes, como foi o caso de Lisboa e praças do norte de África.

Até a década de 70 do século XV, a Madeira firmou a posição de celeiro atlântico, perdendo-a, depois, em favor dos Açores, que emergem desde então com uma posição dominante na política e economia cerealíferas do Atlântico. Na Madeira, inverteu-se a situação, passando a ilha de área de produção excedentária a uma posição de dependência em relação ao celeiro açoriano, canário e europeu. O estabelecimento de uma rota obrigatória, a partir do fornecimento de cereal açoriano à Madeira, criou condições para a afirmação da cultura da cana sacarina, produto

tão insistentemente solicitado no mercado europeu. O empenho do senhorio da ilha (até 1495) e da coroa no novo produto conduziu à afirmação preferencial de uma nova vertente da economia atlântico insular. A partir de então, os interesses mercantis passaram a dominar a agricultura madeirense. As searas deram lugar aos canaviais, mantendo-se as vinhas numa posição de destaque.

As primeiras dificuldades com a cultura dos cereais começaram a surgir na década de 60 do século XVI e agravaram-se na seguinte, por força do avanço da cultura açucareira e da grande demanda que o produto tinha no mercado europeu. Por isso, desde 1466, a ilha passou a ter necessidade de importar cereais para poder assegurar a subsistência das populações residentes. Para além da afirmação da cultura sacarina, devemos considerar também o desgaste dos solos, agravado por uma exploração intensiva do cultivo dos cereais. Segundo Cadamosto, a ilha que, no início, detinha uma relação da produção de 1: 60, passou, em meados da centúria quatrocentista, para 1: 30.

O abastecimento de cereais foi um dos principais incentivos à manutenção das relações inter-insulares, que são uma constante. Todavia, em qualquer dos momentos, o *Mediterrâneo Atlântico* não é autosuficiente, carecendo da importação de cereais do mercado europeu ou americano. Esta última origem tornou-se uma realidade, no decurso dos séculos XVIII e XIX, funcionando para a Madeira como contrapartida ao seu vinho. Para o período que decorre de 1727 a 1810, entraram, no porto do Funchal, 4297 embarcações com cereal ou farinha, sendo 2053 (48%) da América do Norte, 799 (19%) de Inglaterra e 687 dos Açores (16%)³⁸⁶. Disto decorre que a Madeira fazia depender a sua subsistência dos tradicionais mercados consumidores do seu vinho: a América e a Europa do Norte que totalizavam mais de dois terços desse negócio.

386 João José Abreu de Sousa, *O movimento do porto do Funchal e a conjuntura da Madeira de 1727 a 1810. Alguns aspectos*, Funchal, 1989, 105-160. É fundamental o estudo dos livros de registo de entrada de navios com trigo, milho e outros grãos (A.R.M., C.M.F., n.ºs 1284-1295, anos de 1754 a 1847), para fazer-se uma ideia dos principais mercados fornecedores de grão à Madeira, no decurso dos séculos XVIII e XIX.

PORTO DO FUNCHAL - ENTRADA DE NAVIOS COM CEREAL EM FARINHA

ANO	AÇORES METROPOLE		Inglaterra		A. NORTE		CANÁRIAS		MEDITER- RÂNIO		NORTE DA EUROPA			
	cereais	outros	cereais	outros	cereais	outros	cereais	outros	cereais	outros	cereais	outros	cereais	outros
1727-30	36	6	5		19		132	56		15	3		1	
1731-40	75	40	20		112		394	102	3	43	7		5	
1741-50	77	16	34		142		376	78	8	46	6		17	
1751-60	33	9	42		120		235	65	4	18	11		8	
1761-70	21	5	5		107		204	53	3	10			17	
1771-80	56	7	20		191		210	94	13	21	11		32	
1781-90	73	24	32		184		266	95	18	47	4		62	
1791-1800	109	19	13		32		471	124	55	39	3		25	
1801-10	207	52	20		34		553	276	10	46	50		7	
TOTAL	687		201		719		2053		114		95		348	
Total GERAL													4297	

FONTE: João José Abreu de Sousa, *O movimento do porto do Funchal e a conjuntura da Madeira de 1727 a 1810. Alguns aspectos*, Funchal, 1989, 105-160.

Na Madeira, a dependência em relação ao mercado, no assegurar da subsistência das populações, é uma constante da sua História que perdura até a atualidade. Desde finais do século XV que a aposta dominante num produto de exportação, associado ao elevado crescimento demográfico, conduziram a ilha para essa situação crónica de dependência do mercado externo. Esta situação é descrita, de forma exemplar, por Giulio Landi, em 1530: *a ilha produziria em maior quantidade se semeasse. Mas a ambição das riquezas faz com que os habitantes descuidando-se de semear trigo, se dediquem apenas ao fabrico de açúcar, pois deste tiram maiores proveitos, o que explica não se colher na ilha trigo para mais de seis meses. Por isso há uma carestia de trigo, pois em*

*grande abundância é importado das ilhas vizinhas*³⁸⁷.

A ilha dependia totalmente das searas dos outros. Assim, em 1625, a produção local dava apenas para 4 meses, aumentando em 1662 e 1696 para os 6 meses. Todavia, no decurso do século XVIII, esta porção reduz drasticamente para 3 meses, em 1777, o que veio a agravar a dependência em relação ao exterior. Aqui estava assegurado um novo mercado abastecedor delineado pelas rotas do comércio do vinho. O Norte da Europa e a América do Norte foram os principais mercados, onde é possível accionar um sistema de trocas, mercê da disponibilidade do

³⁸⁷ António Aragão, *A Madeira vista por estrangeiros*, Funchal, 1981, 84.

vinho.

As ilhas dos Açores e das Canárias afirmam-se como celeiro de provimento da Madeira. Desde 1516 que a coroa se vê na necessidade de regulamentar este negócio dos Açores, forçando os agricultores ao abastecimento do mercado madeirense. Todavia, estes sempre se mostraram renitentes, quer em momentos de penúria quer de abundância, pois o comércio com outras áreas parecia-lhes mais vantajoso. Daqui resulta a insistência da Coroa, na permanência desta via de suprimento das carências alimentares dos madeirenses³⁸⁸. Aquela intenção açoriana é também uma constante. Sucedeu no século XVI e continua nas centúrias seguintes. Em meados do século XVIII, com o reflexo da Guerra dos Sete Anos, tardavam em aparecer os navios americanos com cereal e farinha, pelo que foi necessário o recurso a outros mercados como os Açores que se manifestaram contrários. O recurso foi, mais uma vez, Cádiz e Canárias³⁸⁹. No período de 1784 a 1786,³⁹⁰ temos uma relação entre os valores da importação de bens alimentares e os valores de saída de vinhos, que é favorável à Madeira; mas eram os ingleses que arrecadavam todos os lucros, mercê da política de adiantamentos.

O comércio inter-insular dentro de cada arquipélago e entre os arquipélagos atlânticos foi uma característica da História económica das ilhas, nos séculos XV a XVII e resulta, fundamentalmente, da complementaridade. A isto acresce um conjunto diversificado de fatores que evidenciam essa aproximação, tornando-a imprescindível para a marcha do processo económico³⁹¹. Também não terá menos importância o movimento migratório inter-arquipélagos, uma vez que este comércio é mantido quase sempre pelos próprios insulares deslocados, que atuam como procuradores. Esta situação torna-se



mais evidente e apenas pode ser considerada para os arquipélagos de Açores, Canárias e Madeira, uma vez que para Cabo Verde, não obstante a existência de uma comunidade de insulares e de algumas relações comerciais, não será lógico definir o tipo de relacionamento e complementaridade. Também é de notar que a Madeira, pela sua posição geográfica e seu processo económico, entre todas aquelas, é a que mais usufrui da situação.

As trocas insulares incidem na necessidade de abastecimento de cereais, mecanismo indispensável para o equilibrado desenvolvimento económico. O arquipélago da Madeira dispõe apenas de duas ilhas e a segunda, o Porto Santo, adquire pouca importância económica. Daqui resulta que o processo económico, como muito bem o entendeu a coroa, só foi possível graças a esse vínculo de complementaridade com outros arquipélagos. É nos Açores que a coroa encontra a solução, mas foi nas Canárias que os madeirenses melhor conseguiram levar por diante essa política. Note-se que, desde muito cedo, os madeirenses se relacionaram com as Canárias, atuando com agentes do Infante D. Henrique para a sua conquista³⁹². Este relacionamento comercial pode ser considerado unidirecional, uma vez que quase só tem como objetivo suprir a Madeira de cereais. O cereal é, aliás, como se viu o principal motor destes contactos, mesmo entre os Açores e as Canárias. Para o período de 1510 a 1640, contabilizamos a entrada no Funchal de 196.087,5 fanegas de trigo, sendo 135.777,5 das ilhas, correspondendo aos Açores 10.800 e às Canárias 27.777,5. Para os séculos XVIII e XIX, continua a

388 Cf. Alberto Vieira, "O comércio de cereais dos Açores para a Madeira no século XVII" in *B.I.H.I.T.*, vol. XLI (1983), pp. 651.654; Maria Bendita Araújo, "Considerações em torno da economia da Madeira e dos Açores (séculos XV-XVIII)" in *Portugaliae Histórica*, 2ª série, vol. I, Lisboa, 1991, p. 279.

389 Cf. AHU, *Madeira e Porto Santo*, nº 112-113, 141.

390 BNL, *Reservados*, ms. 219, nº 29.

391 Refere M. O. R. Gil ("Madeira e Canárias no movimento portuário de Ponta Delgada. Problemas de importação e exportação em finais do século XVII", in *I Colóquio Internacional de História da Madeira*, Funchal, 1989, p. 887): *Ao mesmo tempo que fazem circular, produzem e diversificam (em tempos de depressão), as ilhas adoptam e sabem adaptar-se às novas estratégias do tráfico marítimo na complexidade da existência dos arquipélagos do nosso Atlântico*".

392 Alberto Vieira, "O Infante D. Henrique e o senhorio de Lanzarote - implicações políticas, sociais e económicas", in *II Jornadas de História de Lanzarote y Fuerteventura*, T. I, Puerto Rosário, 1990.

manter-se o relacionamento da Madeira com os arquipélagos vizinhos mas é na América e Europa do Norte que a ilha encontra o seu abastecimento de cereais³⁹³. O recurso a novos mercados abastecedores é-lhe mais vantajoso, no sentido de que permite a troca pelo vinho, o que raramente sucedia nas Canárias e Açores. Tal como refere U. Martin Hernandez, na segunda metade do século XIX, os contactos inter-insulares são ocasionais³⁹⁴.

No decurso da primeira metade do século XIX, temos dados que elucidam este movimento. Assim, os produtos alimentares - cereais (milho e trigo), carne, laranja e manteiga - continuam a dominar a oferta açoriana, sendo a parca contrapartida madeirense de fazendas, ferro, vinho, vinagre³⁹⁵. É de salientar aqui a importância assumida pelo milho açoriano, prova evidente de uma mudança nos hábitos alimentares dos insulares. Todavia, esta rota açoriana representa pouco valor para ambas as partes, não representando grande valor para o tráfico dos portos açorianos. Assim, entre 1800 a 1831, o tráfico madeirense representa apenas 7% do total do movimento do porto de Ponta Delgada. Note-se, ainda, que a maioria destes navios (51%) provenientes do Funchal vêm a lastro, apenas com a intenção de carregar trigo ou milho. Note-se que esta falta de permuta, pela rejeição do vinho, levou os madeirenses ao abandono deste circuito³⁹⁶.

O VINHO. O vinho, após tratamento e repouso no canteiro, está pronto para exportar para os mercados consumidores da Europa ou do mundo colonial britânico e português. Uma parte significativa seguia rumo aos destinos, por via direta ou indireta,

enquanto a restante ficava para consumo local, ou fabrico de aguardente. Segundo o testemunho de alguns estrangeiros, o vinho exportado representava apenas 40% do volume total da produção. O açúcar madeirense definiu, nos séculos XV e XVI, uma rota que ligava a ilha aos principais mercados consumidores do Mediterrâneo e Norte da Europa. Já para o vinho não nos parece correcto falar de uma rota definida pela procura do produto, porque a ilha, nos séculos XVIII/XIX, se enquadrava numa área atlântica de passagem, situada na confluência das várias rotas atlânticas das Índias Ocidentais e Orientais, da América, Brasil e África.

A Madeira, ocupando uma posição central no mundo insular atlântico, surgia em 1808³⁹⁷ como o lugar ideal para a criação de um distrito jurídico, englobando os Açores e Cabo Verde, o que demonstra a sua situação privilegiada. Não foi só isso que condicionou o protagonismo madeirense. A confluência dos ventos alísios do NE obrigava os marinheiros que sulcavam o Atlântico a procurarem, na ida, a Madeira ou as Canárias, e os Açores, no regresso. *A Madeira encontra-se de facto com bastante rigor na entrada da zona dos alísios do NE. (...) É que a direcção dos alísios sente-se melhor perto da Madeira, é um tronco comum que favorece pouco mais ou menos as rotas que levam da Europa à América, à África ou à Ásia. (...) A Madeira, bem situada, no âmbito da circulação intercontinental, fica numa direcção única*³⁹⁸. É de acordo com estes parâmetros que se enquadram os circuitos de escoamento do vinho e a expansão do mercado consumidor. A inter conexão dos circuitos comerciais do vinho alerta-nos para as hesitações e a retração perante as mudanças das rotas, provocadas pela conjuntura europeia e colonial. A guerra da independência dos Estados Unidos da América e o consequente movimento autonomista e independentista que lhe seguiu, em toda a América colonial, teve efeito perverso no mercado do vinho. A época de viragem do século XVIII para o XIX e a primeira metade da centúria oitocentista foram momentos importantes na afirmação do vinho Madeira no mercado internacional.

O estudo dos circuitos e mercados só se torna possível se tivermos em conta o movimento interno

393 João José Abreu de Sousa, *O Movimento do Porto do Funchal*, pp. 119-160.

394 "los archipiélagos atlánticos de Canarias, Madeira, Cabo Verde y Azores entre 1880-1910. Una aproximación al estudio de sus relaciones a través de los informes consulares británicos", in *VIII Colóquio de Historia Canário-Americana*, t. II, 1988, pp.99-122.

395 Confronte-se A. Teodoro de Matos, "Acheegas à História económica e social da ilha de São Miguel no ano de 1813" in *Arquipélago*, vol. I, 1979; Isabel Cid, "O porto de Ponta Delgada em 1801 - subsídios para o seu estudo" in *Boletim do Instituto Histórico da Ilha Terceira*, XXXVII, 1979; Fátima Sequeira Dias, "As relações comerciais entre a Madeira e S. Miguel 1800 a 1831" in *Actas do I Colóquio Internacional de História da Madeira*, vol. II, 1990.

396 Fátima Sequeira Dias, "O Porto de Ponta Delgada de 1821 a 1825 - um exemplo de navegação no Atlântico", in *B.I.H.I.T.*, vol. XLV, T. II, 1987, pp. 235-236.

397 AHU, *Madeira e Porto Santo*, nº 1938.

398 Albert Silbert, *Uma Encruzilhada do Atlântico. Madeira (1640-1820)*, Funchal, 1997, pp.79-80.

em que se articula o transporte do vinho dos lagares ao canteiro e daí às tabernas, onde era vendido a retalho, e do movimento externo onde teve grande expansão ao longo dos séculos XVIII/XIX. O mercado das colónias surge numa posição destacada, pelo que somos levados a afirmar que estamos perante um vinho para o colonialista do além-mar.

O vinho da Madeira, que era um produto subsidiário da rota da prata americana, do açúcar e ouro brasileiros, dos produtos orientais, da farinha e milho americanos, tornou-se num produto de saque fácil e de escoamento imediato nos mercados coloniais. Era a contrapartida lucrativa para as naus, que assim evitavam o lastro, carregando, à passagem pela ilha, o vinho. Acresce o facto da ilha ser um ponto de passagem obrigatório das embarcações inglesas que aí carregavam o vinho e faziam aguada. Foi a partir do mercado colonial que o vinho da Madeira adquiriu fama mundial e conquistou o mercado londrino.

A evolução do mercado madeirense do vinho adequa-se à conjuntura político-económica europeia e colonial. Para além da necessidade de assinalar os afrontamentos europeus ou americanos, torna-se imprescindível entender a posição assumida pela Madeira, no mundo colonial britânico. A Inglaterra, com os diversos tratados, a partir do século XVII, conduziu a Madeira para a sua esfera, fazendo-a assumir uma posição chave. O facto da ilha se situar no meio do Atlântico acarretou inúmeras vantagens. Por um lado, transformou-se em porto de escala do tráfico oceânico. Por outro, ficou à margem dos conflitos que assolaram a Europa, como a Guerra de Sucessão da Áustria (1740-1748), a Guerra dos Sete Anos, a *Revolução Francesa* (1789) e o consequente *Bloqueio Continental* (1806). Apenas a Guerra de Independência dos EUA (1776-90) teve reflexos inevitáveis na Madeira.

A fragilidade da economia madeirense é uma evidência histórica e é resultado da insistente aposta num produto de exportação. O vinho passou a assumir uma posição cimeira nas exportações desde a década de 70 do século XVI. No decurso do século XVII, a ilha teve de partilhar a posição com a casquinha³⁹⁹, mas o século XVIII anunciou-se como a época

de afirmação definitiva do vinho. A Câmara do Funchal, em representação no ano de 1833⁴⁰⁰, dá conta de que o vinho havia sido, nos séculos XVII e XVIII, a única fonte de receita, dependendo dele o progresso da economia e a felicidade do povo. Vários testemunhos confirmam a situação. Em 1669, o cônsul francês dizia que *o negócio principal desta ilha consiste em vinhos*⁴⁰¹. A posição é reforçada em 1722⁴⁰², ao afirmar-se que o negócio não consistia *mais que em vinhos e aguardente* e, em 1777⁴⁰³, na ideia de que o vinho era a principal e total riqueza da ilha, produzindo-se entre 109 e 112 mil pipas de vinho, anualmente; mas *tal ainda não faz equilíbrio vantajoso à terra, por depender esta da introdução de tudo quanto necessitava para a sua subsistência indispensável e por isso excede a exportação*. Em 1768, James Cook⁴⁰⁴ não hesita em afirmar que *o único artigo de comércio que a Madeira produz é o vinho*.

Entre 1779/1821, documentos consultados destacam o predomínio da cultura da vinha e a exclusividade do comércio do vinho nas trocas comerciais, atuando como única moeda. O panorama monetário da ilha era muito deficitário, socorrendo-se das patacas espanholas⁴⁰⁵. Em 1779, discorria-se do seguinte modo: *Esta ilha que se compreende em 18 léguas de extensão, tem por habitantes mil almas sem excepção de sexo ou idade, que habitam nas rampas dos montes e se alimentam pela maior parte de inhames, batatas, ou sementes e alguns legumes; o género principal do seu comércio é o vinho, que faz todo o seu tráfico, depois que o aumento excessivo do seu valor em um tempo de prosperidade lhe fez totalmente abandonar a manufactura do açúcar, que servia infinitivamente a nutrir o ramo da casca, hoje quasi extinto... Semeiam alguns dos grãos de primeira necessidade, como trigo, milho, cevada, centeio, etc., porém, em tal quantidade, que não chega para a sustentação da ilha a mais de três ou quatro meses e morrerão de fome sem os socorros de fora*⁴⁰⁶.

400 ARM, *RGCMF*, t.17, fls. 60vº-62.

401 Albert Silbert, *Uma Encruzilhada do Atlântico. Madeira (1640-1820)*, Funchal, 1997, p. 93

402 ARM, *RGCMF*, t. 8, fl. 14.

403 AN/TT, *PJRFF*, nº 411, pp. 32/3.

404 “Relação da Viagem feita à Volta do Mundo, *Heraldo da Madeira*, nº.463, de 9 de Março de 1906.

405 Albert Silbert, *Uma Encruzilhada do Atlântico. Madeira (1640-1820)*, Funchal, 1997, pp.86-87; AHU, *Madeira e Porto Santo*, nº 251, 1119, 1087.

406 AHU, *Madeira e Porto Santo*, nº 518. Temos ainda outras

399 Cabral do Nascimento, *Documentos para a História das Capitanias da Madeira*, Funchal, 1930, 13, 22; AN/TT, *PJRFF*, nº.396, fl. 56vº, documento de 3 de Novembro de 1673 que refere que o vinho e a casca são os géneros que a terra tem.

Em 1782, os comerciantes queixavam-se do desaparecimento da casquinha e dos barcos que a procuravam, tendo sido substituída pelo cultivo das vinhas em que os lavradores sentem mais lucro⁴⁰⁷. Tudo o que necessitava era trazido pelos navios estrangeiros, que juntavam o comércio de importação de manufaturas e comestíveis com a exportação de vinho. Em 1786, a produção cerealífera local cifrava-se em 5.093 moios, que apenas davam para sustento da população durante 4 meses, o que obrigava à importação, entre 1783 e 1786, de 9.386 moios de cereais e uma média anual de 13.870 barris de farinha⁴⁰⁸. Daqui resulta a situação deficitária do comércio da ilha, em razão da diferença entre as entradas e as saídas e do vinho ser a única moeda de troca, segundo se dizia em 1799⁴⁰⁹. A situação foi, ainda, agravada pela existência de uma troca desigual, como é referido em 1811: *O vinho é decisivamente a principal produção da ilha de Madeira e o único ramo do seu comércio que está por assim dizer restringido a certo número de casas inglesas, que trazendo calculado o gasto anual do sustento diário d'aquela povoação conservam sempre em altos preços os alimentos de primeira necessidade, ficando-lhes continuamente devedores o proprietário e o colono*. Tudo isto porque a Madeira não tinha com que acenar aos navios que

por aí passavam ou demandavam, senão um copo de vinho, o resto que necessitava para o seu viver quotidiano era trazido pelos navios estrangeiros, que juntavam o útil ao agradável ao juntarem um comércio de importação de manufaturas e comestíveis, como de exportação de vinho.

Perante tais condições, a balança de pagamentos com a Inglaterra foi sempre deficitária, resultando um saldo a favor dos ingleses de 140,867 libras:

COMÉRCIO DA MADEIRA COM A INGLATERRA. 1699-1783 (em libras)

Anos	Importações	Exportações	Balanço a favor dos ingleses
1699-1711	2,608.8.7	14,464.5.8	11,855.17.1
1712-1730	4,055.13.4	58,195.12.3	54,140.1.1
1731-1751	4,191.13.9	19,093.19.7	14,002.2.10
1766-1779	4,354.2.4	23,312.14.8	18,958.11.10
1780	2,612.5.4	51,907.15.5	49,295.10.1
1781	2,433.8.2	24,000.9.10	21,567.7.8
1782	33,867.7.6	50,256.13.2	46,389.5.8
1783	3,303.18.10	26,919.8.9	23,615.9.11

FONTE: BNL, *Secção de Reservados*, nº. 219, fl. 29.

informações semelhantes doutros documentos. Em 1811, *O vinho é decisivamente a principal produção da ilha da Madeira e o único ramo do seu comércio, que está por assim dizer restringido a certo número de casas, que trazendo calculado o gasto anual do sustento diário d'aquela povoação conservam sempre em altos preços os alimentos de primeira necessidade, ficando-lhes continuamente devedores o proprietário e o colono* [idem, nº 3007.]. Em 1819, *A agricultura consiste em vinhos, mas a ilha que só tem este género de exportação, a que seus habitantes se entregam todos pela certeza do lucro, abandonam o essencial, importam todos os outros géneros. Embora a ilha se fortifique e se defenda de qualquer ataque, à viva força, porque não pode resistir a um bloqueio, visto que de tudo carece [idem, nº 4625.]. O vinho é o único género abundante que produz esta ilha e faz toda a sua riqueza é a moeda que mais gira como equivalente do mais que importa para sustento de seus habitantes alimentados unicamente do seu produto sem recurso de nenhuma outra produção que possa contrapesar os males da introdução de outras bebidas capazes de adulterar os vinhos bons de embarque ou paralisar a venda dos baixos nas tabernas que desta forma não vendidas, se exportam com descrédito dos legais de embarque* [AN, PJRFF, nº 963, fl. 85vº-86.]. E, em 1821, *A Madeira é uma província de precária subsistência e não produz grão que chegue para consumo de dois meses e os outros vegetais fructuosos apenas farão subsistência para mais de um mês, de maneira, que o sustento de 8 para 9 meses lhe é importado. Ela não tem fabrica, nem produção alguma outra filha da natureza, ou de arte que socorra a esta e as outras precisões, além, dos seus vinhos generosos* [ARM, RGCMF, t. 15, fls. 100vº-104.].

407 ARM, *Governo Civil*, 597, fls.2vº-3, 18 de Maio de 1782.

408 J.J. de Sousa, *O Movimento do Porto do Funchal*, p. 164.

409 AHU, *Madeira e Porto Santo*, nº 1102.

Aos estrangeiros, nomeadamente aos ingleses e americanos estava reservado o comércio de importação e distribuição por grosso de víveres. Antes da independência dos EUA, a Madeira recebia da Inglaterra manufaturas, artigos de luxo e farinhas e, do outro lado do Atlântico, as farinhas e madeira para pipas. O inglês John Light Banger tinha, em finais do século XVIII, o privilégio do negócio das farinhas americanas, mas em 1795, com a crise de fome, o Erário Régio procurou contrariar a situação. Em 1822, a casa de J. H. March, cônsul americano, era acusada por Casado Giraldes de ser detentora do monopólio das farinhas⁴¹⁰. A questão deu azo a acesa polémica nas colunas do *Patriota Funchalense*⁴¹¹. João José Sousa,

410 *Patriota Funchalense*, nº 41, p. 4.

411 *Patriota Funchalense*, nº 45, p. 1, nº 47; pp. 1-3; nº 50, p. 1.

reportando-se ao primeiro caso, refere:

O caso deste mercador é apenas sintomático do que vimos afirmando sobre as condições da produção local neste período. A incapacidade de manter o abastecimento interno levava a Madeira a procurá-lo nos mercados que podiam compensatoriamente consumir a sua produção vinícola, ou então de modo menos durável em regiões nacionais, sobretudo, nas épocas de urgência, muito frequentes. Então os Açores e a metrópole ou Cabo Verde passam, particularmente o primeiro e o último, a um plano expressivo. Mas igualmente certos territórios estrangeiros, marginais ao grande quadro em que se processam as relações comerciais da Madeira, vão então ganhar uma funcionalidade nele, como a Berbéria e as ilhas Canárias.

Todo este sistema de relações é dominado, mesmo regionalmente, por uma influente burguesia estrangeira, inglesa sobretudo, que se apoia em condições muito vantajosas (controle dos mercados, capitais e transportes).

Centro destas condições, o circuito comercial em que entrava a ilha tornava-se importante e denso quando se tratava das relações com o estrangeiro, nem sempre autónomas, antes pelo contrário, das próprias necessidades do trânsito atlântico desses navios que encontravam no Funchal um bom porto de escala. Em condições mais precárias mantêm-se as relações com as áreas nacionais, nelas participando activamente mercadores e armadores locais, que, jogando com um certo espírito xenófobo constituem uma ligeira concorrência à estrangeira. Tornar-se-á particularmente activa depois da revolução americana, mas nunca conseguirá destronar os elementos ingleses⁴¹².

O movimento de comércio do vinho da Madeira, ao longo dos séculos XVIII e XIX, imbrica-se, de modo direto, com as rotas marítimas coloniais que tinham passagem pela Madeira, estabelecendo um circuito de triangulação⁴¹³. As rotas com origem nos portos ingleses tocavam a Madeira para refresco e carga de vinho, dirigindo-se aos mercados das Índias Ocidentais e Orientais ou da América, donde regressam via Açores com o recheio colonial. Juntam-se, ainda, os

navios portugueses da rota das Índias, ou do Brasil, que faziam escala para receber o vinho que conduziam às praças de destino e regressavam com o saque pela rota dos Açores. Por fim, podíamos contar com os navios ingleses que se dirigiam à Madeira com manufaturas e que, no retorno, tocavam Gibraltar ou Lisboa (e Porto). A tudo isto, juntavam-se os navios ingleses e, depois, norte-americanos, que traziam da América as farinhas e retornavam com vinho.

O movimento das rotas comerciais teve que enfrentar diversos obstáculos provocados pelas guerras na Europa e colónias, a ação dos piratas argelinos, insurgentes e, finalmente, as condições climáticas e os ventos e correntes marítimas⁴¹⁴. A ilha da Madeira, situada no meio caminho entre a Europa e os mercados coloniais, viu-se empurrada para os conflitos europeus, no continente ou fora dele, como sucedeu com as guerras entre a França e Inglaterra, a guerra da Independência dos EUA e, em parte, a da Argentina. Os conflitos influenciaram-na, de forma distinta. A ilha, porque estava fora dos limites dos acontecimentos, usufruiu da ação vantajosa sobre o comércio do vinho, uma vez que, fechados os circuitos e mercados exportadores europeus do vinho, o madeirense apresentava-se capaz de os substituir. Foi o momento de apogeu da produção e comercialização, que se prolongou de finais do século XVIII, a princípios do XIX. A rotura da situação repercutiu-se de forma negativa. As mesmas condições poderiam conduzir ao fecho das rotas de exportação, com o bloqueio das rotas comerciais com origem na Europa ou colónias ou com a influência negativa da pirataria e corso.

A segunda metade do século XIX foi um momento de mudança para o espaço atlântico, conjugando-se a crise de produção do vinho com algumas alterações das rotas oceânicas, resultantes da abertura do canal do Suez e os progressos da navegação a vapor⁴¹⁵. Da análise do tráfego marítimo, constata-se

414 Vide A. Silbert, *Uma Encruzilhada do Atlântico. Madeira (1640-1820)*, Funchal, 1997, pp. 79-80

415 Cf. J. A. Lesourd, *Histoire Economique XIX^e et XX^e Siècles*, Paris, 1973, pp. 265-267, 355-369; A. Silbert, *ibidem*, pp. 120-121. Segundo A. Silbert: *E, todavia, o declínio da ilha, por relativo que seja, vai começar. Hesitante a princípio, paralelo à evolução da conjuntura na primeira metade do século, afasta-se para se tornar mais nítido depois de 1850. (...) a Madeira não é mais como noutro tempo uma encruzilhada vital (...). Madeira, esta encruzilhada, é também um espelho. Um espelho onde se reflecte uma multidão de paisagens geográficas: tropicais, mediterrânicas e algumas vezes oceânicas. Um espelho também onde ressuscitam, como num globo mágico, os progressos e a morte de todo um aspecto essencial do*

412 João José Abreu de Sousa, *O Movimento do Porto do Funchal*, pp.118-119

413 Sobre o comércio de triangulação veja-se J. A. Lesourd, *Histoire Economique XIX^e et XX^e Siècles*, Paris, 1973, pp. 242-243.

que uma grande percentagem era europeu ligado às possessões ultramarinas, com 4/5 do movimento total, fazendo com que a Madeira fosse um porto *transitório do tráfego atlântico*⁴¹⁶. Os ingleses dominavam com 3/5, perdendo importância a favor dos americanos, na segunda metade do século XVIII. As ligações com os países do Norte da Europa foram constantes, mercê da assiduidade de navios da Dinamarca, Suécia, Flandres, Holanda. As guerras dos Sete Anos, de Independência dos EUA e da *Revolução Francesa* conduziram à valorização dos barcos hamburgueses, imperiais, prussianos, regusianos, napolitanos, genoveses, venezianos, papemburgueses, dinamarqueses. Com os navios portugueses, o movimento foi ascendente entre 1738/1749, atingindo-se o máximo em 1808, com 220 unidades. *Dum modo geral vemos que o movimento do porto tende a tornar-se ascendente. De modo específico, desde fins do século XVIII, princípios do seguinte. Apresenta-se com relativa constância ao longo do século XVIII (mantendo-se entre 200 e 400 unidades), é durante as guerras dos Sete Anos e Independência da América que os seus valores atingem a escala mais baixa*⁴¹⁷.

A conjuntura atlântica do século XVIII, pautada pela guerra, dá conta das causas que conduziram à retração do movimento. A *Guerra de Sucessão de Áustria* [1740-1748] fez desaparecer os navios espanhóis e franceses, afugentados pelo corso inglês com

base na Madeira, e aumentar a presença dos navios nacionais. O fim da guerra fez com que o movimento regressasse à normalidade, a partir de 1750. A *Guerra dos Sete Anos* não trouxe qualquer alteração ao movimento do porto madeirense mas, entre 1770-1790, a guerra da Independência dos Estados Unidos da América provocou a paralisia quase completa do porto, com o bloqueio aos portos americanos, gerando uma das mais graves crises de fome, provocada pela falta das farinhas americanas e pela precária saída do vinho. A fome e o pânico provocaram a subida em flecha do preço dos bens comestíveis. A paz de 1783 deu ao porto a antiga vitalidade. Com a *Revolução Francesa* (1789) e o *Bloqueio Continental* (1806) que se seguiu, surgiram, de novo, dificuldades de abastecimento. Entre 1785-1802, a quebra das relações comerciais com a América do Norte foi acentuada, refletindo-se nas crises de fome de 1795-1796 e 1799.

O *Bloqueio Continental* provocou efeitos de maior monta. A partir de 1807, tivemos uma quebra acentuada dos contactos com a América, Espanha e África, em favor do aumento das ligações com os Açores, que se tornaram, mais uma vez, no celeiro madeirense. Os franceses nunca conseguiram impor o bloqueio à ilha. *Em suma, durante os anos iniciais do bloqueio (1806-1809) os índices numéricos do movimento portuário são pouco alterados, certos anos ganham porém especial evidência das suas consequências - como 1808 ano da ocupação de Junot, do conflito dos países saxónicos. Mais notáveis são as mudanças nas relações com certas áreas na sua importância: - vimos o desaparecimento do tráfego (uma das mais importantes manifestações da eficiência parcial do bloqueio, sem alterar os interesses da ilha), a diminuição do tráfego com a metrópole, sofrendo a acção directa dos franceses, as dificuldades de abastecimento e comunicações com a América são compensadas pelo aumento do intercâmbio inter-ilhas portuguesas atlânticas. As relações com as áreas do Norte de África e Mediterrâneo sofrem, o desabitual incremento, sobretudo depois da revolta espanhola. Entretanto os navios em demanda do Brasil internacionalizam-se por motivo da gradual abertura dos seus portos, criando as condições para o fim das relações próprias dos armadores madeirenses com essa colónia. Em relação ao tráfego indiano os navios nacionais quase desaparecem mercê de algumas*

nosso velho mundo ocidental, o dos navios mercantes navegando ao sabor dos ventos por um oceano nutriente. Todavia, os estudos realizados por Benedita Câmara [A Economia da Madeira (1859-1914), Lisboa, 2002] e Paulo Rodrigues [A Política e as Questões Militares na Madeira. O Período das Guerras Napoleónicas, Funchal, 1999] provam uma situação distinta para o porto do Funchal, em que a abertura do canal de Suez não prejudicou o comércio e as rotas atlânticas de forma a afectar o movimento do porto do Funchal.

416 O estudo de J. J. Abreu de Sousa permite conhecer o movimento do porto do Funchal, entre 1727/1810, e saber do comércio que se fazia com as diversas áreas. *As relações de tráfego com as diversas áreas geográficas definem-se quantitativamente em função dos interesses complementares ou essencialmente exclusivos a uma das partes. Assim o tráfego britânico e nórdico utilizam a ilha como escala, dando ao mesmo tempo vazão à sua produção e abastecendo-se de víveres ou matérias-primas. Todo este movimento que se localizava particularmente na do Funchal veio estimular o desenvolvimento das condições técnicas do porto favorecendo as condições da natureza, assim o seu aperfeiçoamento vai-se aperfeiçoando em correlação viva com o aumento das trocas e do trânsito. A orgânica administrativa, a par duma discriminação legislativa mais rígida, vai também sofrer alterações, tendo como base a instituição alfandegária e seus minuciosos serviços (...). A vida dos madeirenses palpita efectivamente na actividade do porto como este traduz uma necessidade essencial da sua estrutura económica.* (Idem, *ibidem*, p.28.)

417 João José Abreu de Sousa, *ibidem*, p. 30.

*dificuldades causadas pelo bloqueio de Lisboa*⁴¹⁸. As áreas de proveniência e destino dão-nos a entender a existência de um *circuito comercial triangular*, definido pela Europa, América Central e do Norte.

A concorrência era entre a burguesia consignatária local e os estrangeiros, identificados quase sempre com os ingleses. Aqui merece a nossa atenção o protecionismo concedido a algumas firmas locais como as de Jorge Monteiro e D. Guiomar⁴¹⁹.

As importações madeirenses podem ser definidas por cinco grandes áreas:

1. **Inglaterra e Irlanda** - fazendas de lã, ferragens, trigo, farinhas, manteiga, carne de vaca e porco, velas de sebo, sendo muitos destes produtos em trânsito para a América espanhola;
2. **Europa do Norte** (Noruega, Dinamarca, Suécia e portos franceses do norte) - farinha, manteiga, peixe de salmoura, material de construção naval, aguardente francesa;
3. **Portugal Continental** - sal, sabão, tabaco, géneros comestíveis como gorduras (azeite, óleo), frutas algarvias, cereais (milho), produtos manufaturados diversos ligados à construção (tijolo, telhas), vestuário;
4. **Brasil** - açúcar, farinha de pau, sola, madeiras, escravos;
5. **Açores e Cabo Verde e Mediterrâneo** (sul de Espanha, portos barbarescos, Canárias) - os cereais em momento de faltas crónicas⁴²⁰.

João José Abreu de Sousa,⁴²¹ em face dos dados disponíveis, conclui: *No conjunto das importações vindas das zonas portuguesas domina a metrópole, como nas áreas estrangeiras domina a Inglaterra e colónias. Também num e noutro caso, consoante as "praças", dominam os mercadores consignatários respectivamente madeirenses e ingleses*⁴²². No último quartel do século XIX, a concorrência dos portos insulares como escalas de apoio à navegação atlântica, levou à criação de incentivos, como a construção

de portos com condições para apoiar o tráfico, e à definição da política de portos francos. A concorrência assentou-se, pelo que as respostas e incentivos deveriam ser imediatos⁴²³. A mudança das áreas de influência das potências europeias foi evidente. A América cedeu lugar à África e à Ásia⁴²⁴.

Os mercados do vinho diversificaram-se ao longo dos tempos. E, entre todos, apenas o britânico manteve a fidelidade ao vinho. Os ingleses foram os primeiros a apreciá-lo, estando documentadas exportações desde o século XV. O vinho Madeira ganhou fama em toda a Europa Ocidental. Em meados do século XV, o genovês Cadamosto referia a qualidade do vinho produzido e a exportação dos excedentes. Em pleno século XVI, Giulio Landi (1530)⁴²⁵ testemunha que os madeirenses não costumavam beber vinho, *vendem-no a mercadores, que o levam para a Península Ibérica e para outros países setentrionais*. Em finais desta centúria, Gaspar Frutuoso⁴²⁶ dava conta que o *vinho malvasia é o melhor que se acha no Universo e leva-se para a Índia e para muitas partes do mundo (...)*. O malvasia madeirense ganhou fama conquistando apreciadores na Europa e espaços revelados, a partir do século XV.

Segundo Cadamosto, a exportação de vinho fazia-se já em meados do século XV. A ideia é corroborada em 1461⁴²⁷, quando os madeirenses reivindicaram junto do Infante D. Fernando a isenção da dízima alfandegária das exportações, em que se incluía o vinho. A perda da maior parte dos registos de saída da alfândega impossibilita uma análise mais alargada. No século XVI, a primeira referência à saída de vinho surge em 1505, com 13 pipas despachadas para Lisboa, da fazenda de João Manuel, que havia

423 Vide para os Açores: Isabel João, *Os Açores no Século XIX*, pp. 134 e segs; para a Madeira: João Sauvayre da Câmara e Vasconcelos, *Representação da Câmara Municipal da Cidade do Funchal ao Governo de S. M. sobre Diversas Medidas Tendentem a Conservar e Arruinar a Navegação de Passagem neste Porto, dos Paquetes Transatlânticos*, Funchal, 1884; Visconde Valle Paraizo, *Propostas Apresentadas pela Comissão Nomeada em Assembleia da Associação Commercial do Funchal 14 de Novembro de 1894 para Estudar as Causas do Desvio da Navegação do Nosso Porto e do Afastamento de Forasteiros*, Funchal, 1895; João Augusto d'Ornellas, *A Madeira e as Canárias*, Funchal, 1884.

424 Cf. J. R. McNeill, *The World of the Gold Atlantic World: Americas, Africa, Europe 1770-1888*, in Alan K. Karras e J. R. McNeill, *Atlantic American Societies*, London/New York, 1992, p.265.

425 António Aragão, *A Madeira Vista por Estrangeiros*, Funchal, 1981, p.83

426 *Livro Segundo das Saudades da Terra*, Ponta Delgada, 1979, 99

427 *AHM*, vol. XV, p.14.

418 Idem, *ibidem*, p.96

419 Idem, *ibidem*, pp.41-47

420 Idem, *ibidem*, pp.119-161

421 Idem, *ibidem*, vide quadros nº.39-66.

422 Idem, *ibidem*, p.120

passado para a coroa⁴²⁸. Em 1508,⁴²⁹ Diogo de Azambuja conduziu 21 pipas de vinho para a praça de Safim e, em 1523,⁴³⁰ Lopo Martins despachou 20 pipas de vinho novo.

A Europa era o principal mercado do vinho. Os britânicos foram os mais destacados apreciadores. Shakespeare testemunha a presença do Madeira nas tabernas e à mesa da aristocracia. A referência mais antiga à exportação é para Rouen e Orleans, em 1532⁴³¹. Mas, segundo P. P. Câmara⁴³², já em 1478, o vinho da Madeira era conhecido em Inglaterra, e terá sido a corte de Francisco I, rei de França (1495/1547), a receber os primeiros vinhos. Rebelo da Silva⁴³³ diz que o vinho da Madeira, a partir da segunda metade do século XVI, era muito apreciado no mercado europeu, assumindo um peso significativo nas exportações da ilha.

Os Açores foram, no século XVI, um importante mercado consumidor do vinho da Madeira. Os açorianos manifestaram especial predileção pelo vinho madeirense, usado na celebração eucarística, encargos testamentários e cobiçado em todas as mesas. Era um vinho para os mais ricos da terra mas também reclamado pelos homens de soldada, na jorna⁴³⁴. A referência mais antiga à exportação do vinho para os Açores surge em 1544,⁴³⁵ com o envio pelo mercador Afonso Alvarez, de cinco pipas para o Faial. O vinho estava também presente no comércio com as Canárias, sendo o produto de troca com o cereal. A primeira saída de que temos notícia surge em 1521,⁴³⁶ quando Juan Pomar enviou para Gran Canaria algumas pipas de vinho.

O vinho Madeira ganhou fama pela capacidade de adaptação ao calor tórrido dos trópicos e as co-

lónias europeias foram o novo e prometedor mercado.⁴³⁷ A primeira constatação desta realidade ocorreu nas colónias portuguesas, em África e Brasil. Em 1589⁴³⁸, Simão Pires levou para Cabo Verde 12 pipas de vinho de seu pai avaliadas em 140.000 reais. Para as ilhas, seguiram mais 50 pipas por ordem de Vicente Gomes. Em 1634, o capitão-mor da Mina reclamava apenas o envio de vinhos da Madeira porque os demais se degradavam. A constatação resultou do facto de os vinhos recebidos por Tomé Matoso se terem degradado⁴³⁹. O vinho madeirense era muito apreciado em Angola⁴⁴⁰. A partir de 1659,⁴⁴¹ procedeu-se ao envio de vinhos, como esmola para os padres capuchos do convento de Santo António em Cabo Verde. No ano imediato, seguiram outras duas pipas com o mesmo destino e oito para os padres que assistiam em Angola⁴⁴². Em 1665,⁴⁴³ sabe-se que o vinho tinha como destino os Carmelitas Descalços que o usavam como vinho de missa.

O vinho madeirense adquiriu um estatuto especial na despesa do Novo Mundo, como vinho de mesa e de missa. Foi servido à mesa das autoridades e grandes latifundiários. Nos séculos XV e XVI, era exportado em reduzidas quantidades, para os diversos cantos do mundo. Com o dealbar do século XVII, consolidou-se definitivamente o mercado.

O Brasil foi, a partir de finais do século XVI, o principal mercado para o vinho Madeira, onde era trocado por açúcar⁴⁴⁴. Em 1598, a coroa proibiu os mercadores e embarcações do Brasil de fazerem escala na ilha, como forma de defesa do açúcar local. A medida foi considerada lesiva para o comércio do

428 AN/TT, *Núcleo Antigo*, n.º 901, fls. 1, 5vº, veja-se Fernando Jasmins Pereira, *Livro de Contas*, vol. I, pp. 67, 70, 75 e 81.

429 AN/TT, CC, II, Maço 15, doc. 44, de 25 de Agosto.

430 *Ibidem*, pp. 90.

431 Michel Mollat, *Le Commerce Maritime Normand à la Fin du Moyen Age*, Paris, 1952, p. 121.

432 Breve Notícia, pp. 82-83.

433 *Memória sobre a Agricultura*, p. 162.

434 Linschoot, *História da Navegação do holandês*, in *Boletim do Instituto Histórico da Ilha Terceira*, n.º 1, 1943, p. 151; Gaspar Frutuoso, *Livro Quarto da Saudades da Terra*, vol. II, p. 47 e 198; Alberto Vieira, *O Comércio Inter-Insular nos Séculos XV e XVI. Madeira, Açores e Canárias*, Funchal, 1987, pp. 143-144.

435 ARM, *Misericórdia do Funchal*, n.º 684, fl. 286, testamento de 1 de Agosto de 1544.

436 ARM, *Misericórdia do Funchal*, n.º 684, fl. 303.

437 Esta ideia é insistentemente referida. Em 1663 Edward Barlow afirmava que: *Madeira was the best wine for keeping and carrying to a hot climate* [A. D. Francis, *The Winer Trade*, Edimburgh, 1973, p. 64]. Já em 1792 o vinho Madeira era de novo o preferido em Manila e Bengala, uma vez que o demais se estropeava [F. Morales Padron, *El Comercio Canario-Americano*, Sevilla, 1955, p. 234.]

438 ARM, JRC, fl. 381vº-385vº, testamento de 3 de Abril de 1589.

439 *Monumenta Missionária Africana*, Lisboa, 1960, n.º 74, pp. 306-308. Aí refere-se o seguinte: *os vinhos que VM mandou com o cabo Thomé Matozo se mudarão em chegando a esta costa, de maneira que nem os negros os gastarão senão a meyo tostão.... Pelo que VM deve mandar que não venhão vinhos para esta praça, salvo da ilha da Madeira, porque doutra parte fazem o mesmo que fizerão estes.*

440 *Arquivos de Angola*, vol. XVII, pp. 62-65.

441 AN/TT, *PJRFF*, n.º 396, fl. 23, 5 de Novembro.

442 AN/TT, *PJRFF*, n.º 396, fls. 26, 42vº.

443 AN/TT, *PJRFF*, n.º 965A, fls. 427vº-428, 19 de Fevereiro.

444 E. C. Lopes. *A Escravatura*, Lisboa, 1944, p. 74; J. G. Salvador, *Cristãos-novos e o Comércio no Atlântico Meridional*, Lisboa, 1978, pp. 263-266.

vinho e favorável ao de La Palma. Os madeirenses reclamaram em 1621⁴⁴⁵, obtendo autorização para comerciar o vinho no mercado brasileiro. A partir daí, os contactos com o Brasil tornaram-se assíduos, afirmando-se pela posição dominante no consumo do vinho Madeira. Só no ano de 1663, Eduard Barlow conduziu 500 pipas para o Rio de Janeiro, justificando-se a escolha pelo facto de ser o único vinho que se adaptava aos locais quentes.

EXPORTAÇÃO DE VINHO PARA AS COLÓNIAS.1572-1695

	Baía	Rio de Janeiro	Pernambuco	Porto Seguro	Brasil	Angola	Cabo Verde	TOTAL
1572	32							32
1623		4						4
1626	2							2
1638					800			800
1645		1766		106	2568			4440
1646	2477							2477
1648	100							100
1654	243		180					423
1655					336			336
1658	100			176				276
1671	200							200
1687	505	200	310			280	25	1320
1688	1435	597	515			438	190	3175
1690	1010	480	250			450		2190
1691	200	250				425		875
1692	982	120	400				112	1614
1693	900	390	400					1690
1694		82	370			212		664
1695	197							1997

FONTE: AN/TT, PJRFF, nº.373, *Fianças para o Brasil* (1687-1695); AHU, *Madeira e Porto Santo*, cx. 1, documentos avulsos.

A partir de meados do século XVII, temos informações que permitem saber a importância assumida pelo vinho, no volume global das exportações da

ilha. Em 1646, A. R. Azevedo⁴⁴⁶, baseado no alvará de 27 de Julho que estabelece o donativo no valor de 10.000 cruzados, dá conta da exportação de 2.000 pipas, enquanto M. L. Ferraz⁴⁴⁷ apresenta 10 ou 12.000 pipas. Parece-nos, no entanto, que o primeiro número é o mais razoável e, de acordo com os fornecidos posteriormente por F. Mauro,⁴⁴⁸ com 2.619 pipas exportadas em 1650, e de Jefferson que, para 1676, dá conta da saída de 2.500 pipas⁴⁴⁹. Neste momento, destacou-se João Saldanha de Albuquerque, Capitão General da ilha, com exportações significativas para Angola e Brasil⁴⁵⁰.

O vinho foi considerado um importante meio na profilaxia das doenças de bordo, nomeadamente o escorbuto⁴⁵¹, pelo que a sua presença se tornou obrigatória nas embarcações que sulcavam o Atlântico. Na Madeira, muitas embarcações proviam-se de vinho, água e alimentos frescos para o consumo⁴⁵². As portuguesas tinham garantido o abastecimento pelo *Provedor da Fazenda*. Em 1548, cada tripulante da nau S. Martinho tinha direito a uma ração diária de duas arrobas de biscoito, dois almudes e meio de vinho, duas pescadas e meia e uma arroba de carne⁴⁵³. Em 1533, Richard Eraen em viagem para a Guiné, tomou algumas pipas de vinho para as tripulações.

Os corsários que infestaram os mares da Madeira, no decurso do século XVI, não prescindiam da dose diária de vinho. Em 1566, a escala funchalense da armada de Bertrand de Montluc, que se dirigia para a Mina, tinha apenas como intenção o abastecimento de vinho e carne, sendo o assalto provocado pelos locais⁴⁵⁴. Já em 1587, um outro corsário ameaçava as costas da ilha, pedindo apenas ao capitão Tristão Vaz da Veiga vinte pipas de vinho e água. Alheio

446 *Anotações*, p. 709.

447 A Madeira no Século XV sob a Acção do Infante D. Henrique e D. Fernando, p. 35.

448 *Le Portugal et l'Atlantique au XVII^e Siècle*, Paris, 1960.

449 *Elucidário Madeirense*, vol. II, p. 28.

450 Alberto Vieira, *O Público e o Privado na História da Madeira*, vol. I, Funchal, 1998.

451 Cf. Rodrigues Cavalheiro, Subsídios para a História do Vinho a Bordo, in *Informação Vinícola*, nº.1, 1944, pp.1-2; idem, Ainda o Vinho das Naus das Índias, in *ibidem*, nº. 24, 1944, p.1; António de Almeida, O Vinho na Medicina, in *Informação Vinícola*, nº.18 e 26, 1949.

452 *O Defensor*, nº.111.

453 Alberto Vieira, *O Comércio Inter-insular nos Séculos XV e XVI*, Funchal, 1987, p.23

454 Gaspar Frutuoso, *Livro Segundo das Saudades da Terra*, Ponta Delgada, 1979, p.364.

445 ARM, *RGCMF*, t.III, fls. 263-263vº, 11 de Abril.

às objeções dos naturais, entrou no porto onde cortou as amarras a um navio carregado de vinho⁴⁵⁵.

O provimento das naus portuguesas entre 1641/1643 estava regulamentado e fazia-se por intermédio do *Provedor da Fazenda* no Funchal. O vinho Madeira adquiriu fama junto das tripulações, sendo obrigatório no abastecimento das embarcações. As armadas que partiam de Lisboa eram abastecidas com o vinho enviado do Funchal, por ordem da *Junta da Real Fazenda*. As armadas da Índia foram assíduas consumidoras. O *Provedor da Fazenda* no Funchal, Francisco de Andrade, providenciou, em 1651, o envio de 400 pipas de vinho a Lisboa para as armadas da Índia. Em 1635, seguiram outras 3.000 pipas com igual objetivo, juntando-se 400 pipas no ano seguinte. Ao vinho, que seguia para Lisboa, junta-se outro, de embarque direto no Funchal pelos navios ou armadas. Em 1664, uma armada francesa com destino às Antilhas foi provida de 40 pipas. O vinho era conhecido como de *beberagem* e, por isso, segundo a tradição, estava isento de direitos. Vários comboios que se dirigiam às Antilhas, ao longo do século XVIII, passavam pela Madeira, onde tomaram grandes quantidades de vinho, destacando-se o de dezembro de 1744, com 33 navios e o de 1788, com 70 navios, que carregou 2.000 pipas de vinho, a que se juntou ainda outro, em outubro de 1799, com 60 navios, que carregou 3.041 pipas⁴⁵⁶. Os registos de saída da alfândega no século XIX assinalam a saída de vinho para gasto de embarcações estrangeiras:

EMBARQUE DE VINHO PARA GASTOS. 1843.1888

ANO	PIPAS
.	43
1.	80
2.	6
3.	92
1850	101
1882	88,3
1883	2
1884	41,9
1885	36,5

455 Gaspar Frutuoso, *Livro Segundo das Saudades da Terra*, Ponta Delgada, 1979, pp.201-202

456 AN/TT, *PJRFF*, n.º.396, fls. 12vº. 12vº-13, 15, 35vº; D. João da Câmara Leme, *ibidem*, p. 9.

1886	77,5
1887	46,9
1888	22,9

Fonte: João da Câmara Leme, *Os Vinhos da Madeira e o seu Descrédito pelas Estufas*, pp.32-40

Para A. R. Azevedo, o surgimento dos estabelecimentos consulares da Bélgica [1608], França [1626], Inglaterra [1658], Holanda [1667] e Espanha [1668] mostra *não só com que nações comerciava ela os seus vinhos, mas também indica a gradação do desenvolvimento deste comércio: Flandres, França, Inglaterra, Holanda, Espanha. Só mais tarde os vinhos da Madeira foram directamente levados à Alemanha, Rússia, e por último aos Estados Unidos da América - as relações comerciais desta ilha com a metrópole eram talvez as menos importantes*⁴⁵⁷. Ainda, segundo o mesmo, o incremento do comércio do vinho liga-se, de modo direto, com o estabelecimento dos ingleses na ilha, apresentando as datas de 1640 e 1660 como os marcos da plena afirmação⁴⁵⁸. Em 1680, das 20 casas estrangeiras existentes na ilha, 10 eram inglesas, a que se juntavam 6 ou 8 de nacionais, onde *compravam os vinhos já prontos e os exportavam*⁴⁵⁹.

Não existem dados sobre as exportações de vinho Madeira, no século XVII. Tão pouco os dados oficiais dos registos de saída da alfândega devem ser fiáveis⁴⁶⁰. T. Duncan⁴⁶¹ propõe uma estimativa dos valores das exportações para o período de 1600 a 1699, apresentando, como média anual, os seguintes valores:

Exportação de vinho

ANO	PIPAS
1600-19	2.000
1620-39	2.500
1640-59	3.500
1660-79	5.000

457 *Anotações*, p. 710.

458 *Anotações*, p. 709.

459 P. P. Câmara, *Breve Notícia sobre a Ilha da Madeira, Lisboa, 1841*, p. 85.

460 T. B. Duncan, *Atlantic Islands Madeira, The Azores and the Cape Verdes in Seventeenth-century*, pp.44-48; Alain Huetz de Lamps, *Le Vin de Madere*, pp.30-36

461 T. B. Duncan, *Atlantic Islands Madeira, The Azores and the Cape Verdes in Seventeenth-century*, p.48

1680-99	6.500
----------------	--------------

FONTE: T. B. Duncan, *Atlantic Islands Madeira, The Azores and the Cape Verdes in Seventeenth-century*, pp.44-48; Alain Huetz de Lamps, *Le Vin de Madere*, pp.30-36

Os dados disponíveis evidenciam uma tendência de crescimento, na segunda metade do século XVII, situação que se torna clara, nas décadas de oitenta e noventa⁴⁶². Acontece que os últimos anos desse século foram de dificuldade para a navegação das embarcações inglesas, fruto da guerra com França. As colónias inglesas da América haviam assumido uma posição dominante nas exportações, com as medidas favoráveis estabelecidas no *Staple Act* de 1663, fruto do casamento da infanta D. Catarina com Carlos II de Inglaterra. As Índias Ocidentais foram um destino privilegiado, sendo Barbados, o principal entreposto de distribuição para as demais ilhas, como se faz eco em diversos testemunhos: *e o resto exportado principalmente para as Índias Ocidentais, especialmente Barbados, onde tem mais aceitação que outros vinhos europeus*.⁴⁶³ Os números disponíveis, embora avulsos, demonstram que o vinho com o decorrer dos anos, foi aumentando de importância na balança comercial da ilha, pelo que o cônsul francês, em 1669, afirmava ser o vinho a única moeda de comércio da ilha⁴⁶⁴.

O continente americano e indico foram as novas apostas do vinho do século XVII. Alguns viajantes ingleses dão conta da situação, a partir do último quartel do século. Hans Sloane ⁴⁶⁵ (1687) evidencia a conquista de novos mercados: *É exportado em grandes quantidades para as plantações das Índias Ocidentais e, ultimamente, para o Ocidente, pois não há nenhuma espécie de vinho que se mantenha tão bem em climas quentes*. A ideia é corroborada por John Ovington⁴⁶⁶ [1689], que dá conta da exportação

de 8 mil pipas *principalmente para as Índias Ocidentais, especialmente Barbados, onde tem mais aceitação que os vinhos europeus*.

O Brasil foi o principal destino nacional do vinho. A ação da Companhia Geral do Comércio do Brasil, na Madeira, assentava no negócio dos vinhos. As mais antigas referências à presença do vinho Madeira no Brasil datam da segunda metade do século XVI. Em 1572, rumaram para aí 36 pipas de vinho branco, a que se juntaram, em 1587, outras 98 para o Espírito Santo e o Rio de Janeiro, a troco de açúcar. O vinho tinha lugar na mesa do senhor de engenho, como sucedia, em 1626, no de Sergipe do Conde, que recebeu duas pipas. Para o período de 1638 a 1655, o Brasil, através da Baía, Pernambuco e Rio de Janeiro, recebeu 6.602 pipas de vinho de Madeira.

Para o ano de 1699, podemos fazer uma ideia da exportação, diferenciando-se o vinho comum da Malvasia. No primeiro caso, dominavam as colónias inglesas, enquanto, no segundo, a preferência continua a ser para o mercado londrino, com 58 pipas e apenas uma quartola para Lisboa e um quarto *para baixo*.

EXPORTAÇÃO DE VINHO SAÍDO DO PORTO DO FUNCHAL. 1699

<i>Destino</i>	<i>Pipas</i>	<i>Quartolas</i>	<i>Quartos</i>
Para Baixo	2836	133	10
Barbadas	451	27	
Jamaica	384	12	1
Martinica	285 ^{1/2}	13	
Antigua	270 ^{1/2}	10	1
Boston	99	12	
N. York	54		
Nova Inglaterra	18 ^{1/2}	1	
Virgínia	35	1	
Canárias	27		
S. Miguel	18	1	1
Lisboa	9	1	
França	8	7	
Holanda	34	2	
Londres	111		
Dunquerque		3	

⁴⁶² Estes dados não são concordantes com o testemunho de alguns estrangeiros. Assim, em 1687, Christopher Jefferson refere a exportação de 25.000 pipas, dado que deve ser exagerado e deverá constituir confusão com a produção, enquanto que em 1689 John Ovington refere apenas a exportação de entre 8 e 9 mil pipas.

⁴⁶³ António Aragão, *A Madeira Vista por Estrangeiros*, p.198.

⁴⁶⁴ Albert Silbert, *Uma Encruzilhada do Atlântico Madeira (1640-1820)*, p. 93

⁴⁶⁵ “Uma Viagem nas Ilhas da Madeira”, in António Aragão, *A Madeira Vista por Estrangeiros*, Funchal, 1981, p.159.

⁴⁶⁶ “Uma Viagem a Suratt no ano de 1689”, in António Aragão, *A Madeira Vista por Estrangeiros*, Funchal, 1981, p.198

Outros	344	10	2
TOTAL	4984 ^{1/2}	233	59

Fonte: Maria Olímpia da Rocha Gil, Madeira e Canárias no Movimento Portuário de Ponta Delgada. Problemas de Importação e Exportação nos Finais do Século XVII, in *Actas do Colóquio Internacional de História da Madeira*, Vol. II, Funchal, 1890, p.897.

No período que medeia 1649 e 1652, evidencia-se um mercador, Diogo Fernandes Branco e, entre 1696-1714, William Bolton. Diogo Fernandes Branco foi um dos elos do circuito africano e americano. Sabemos disso, através de algumas cartas comerciais que escreveu aos seus parceiros comerciais, entre 1649 e 1652⁴⁶⁷. A actividade comercial incidia, preferencialmente, na exportação de vinho para Angola, onde o trocava por escravos que, depois, vendia com Brasil, a troco de açúcar. O circuito de triangulação fechava-se, com a chegada à ilha das naus com caixas de açúcar. São múltiplas as operações comerciais que revelam ter-se especializado em duas atividades paralelas: o comércio de vinho para Angola e Brasil, e do açúcar e derivados para adocicar os manjares dos repastos da mesa europeia. Para a década de 70, temos a informação compilada, a partir das cartas comerciais de João de Saldanha Albuquerque⁴⁶⁸, onde o vinho exportado tem como destino principal o Brasil.

A presença de William Bolton na Madeira enquadra-se na nova conjuntura comercial favorável à fixação inglesa. Os tratados de amizade celebrados entre Portugal e a Inglaterra propiciaram a presença, que se tornou necessária para o provimento do mer-

cado colonial e foi facilitada pelos atos de navegação de Cromwell. A política mercantilista inglesa estabeleceu que todo o movimento para os portos das colónias deveria ser feito por barcos com pavilhão inglês, sendo a partida e regresso a partir de Londres. Em 1663, estabelecia-se uma exceção para as ilhas da Madeira e Açores, que ficaram com o exclusivo do fornecimento de vinho, por via direta. William Bolton⁴⁶⁹ foi um dos mais destacados mercadores ingleses a usufruir da conjuntura favorável. As colónias inglesas das Antilhas e América do Norte foram o objetivo e o vinho o principal negócio.

EXPORTAÇÃO DE VINHO. 1696-1714

ÁREA	DESTINO	1696-1700	1701-1714
ANTILHAS	Antigua	-	780
	Curaçau	550	520
	Barbados	2.260	5.055
	Jamaica		8.033
	Martinica	-	170
	Montserrat	-	320
	Nevis	225	160
	St. Thomas	-	60
AMÉRICA	St. Christophus		150
	Bóston	180	190
	Carolina	-	100
	N. York	620	600
Do NORTE	N. Inglaterra	300	300
	Virgínia	-	100
	Rhode Island	40	-
BRASIL		2.200	4.450
ÍNDIA	-	120	330
BATAVIA	-		60
EUROPA	Inglaterra	2.261	-
	Irlanda	100	-

⁴⁶⁷ As 194 cartas que encontramos nos arquivos do Convento de Santa Clara preservaram-se por iniciativa da madre Doroteia Matilde dos Santos, sobrinha e afilhada do mesmo que, em 1732, era administradora da capela da Encarnação que o mesmo criara. A partir delas é possível reconstruir parte da rede de negócios em que se integrava este destacado mercador madeirense. Da sua quinta de Santa Luzia ele administrava os bens fundiários da família da Ribeira Brava, mantinha o seu expediente epistolar em dia e satisfazia os pedidos dos seus parceiros de negócio. Além disso era um observador atento das oscilações do mercado e dos produtos em troca, sempre pronto a aconselhar os parceiros da melhor oportunidade para satisfazer os seus pedidos. Mesmo assim, estava sujeito a uma vida atribulada e de preocupações: as dificuldades em satisfazer os pedidos de bom vinho, os habituais problemas financeiros, a notícia de um naufrágio ou a tardança dos navios com o açúcar para o fabrico de casca e conservas e o cereal para saciar os famintos. Veja-se Alberto Vieira, *O Público e O Privado na História da Madeira*, vol. I, Funchal, 1996.

⁴⁶⁸ Alberto Vieira, *O Público e Privado na História da Madeira*, vol. II, Funchal, 1998.

⁴⁶⁹ A correspondência comercial, para o período de 1696 a 1714, permite reconstituir a situação, bem como a articulação do movimento do porto do Funchal. As Cartas estão publicadas: SIMON, A. L., *The Bolton Letters. The Letters of an English Merchant in Madeira*, vol. I [1695-1700], Londres, 1965; idem, *The Bolton Letters. The Letters of an English Merchant in Madeira*, vol. II (1701-1714), Funchal, 1960, ed. Policopiada de Graham Blandy. ARAGÃO, António, *A Madeira Vista por Estrangeiros. 1455-1700*, Funchal, 1981. [publica entre as pp.227-393. As cartas de W. Bolton de 1695-1700].

ÁFRICA	Guiné	10	-
--------	-------	----	---

FONTE: SIMON, A. L., *The Bolton Letters. The Letters of an English Merchant in Madeira*, vol. I [1695-1700], Londres, 1965; idem, *The Bolton Letters. The Letters of an English Merchant in Madeira*, vol. II (1701-1714), Funchal, 1960, ed. Policopiada de Graham Blandy. ARAGÃO, António, *A Madeira Vista por Estrangeiros. 1455-1700*, Funchal, 1981. [publica entre as pp.227-393. As cartas de W. Bolton de 1695-1700].

Duarte Sodré Pereira⁴⁷⁰, um fidalgo comprometido com o comércio atlântico, dá-nos conta da situação do mercado, em princípios do século XVIII. De acordo com o seu copiadador de cartas, esteve envolvido no comércio com Inglaterra, Lisboa, Estados Unidos da América do Norte, América Central (Barbados, Jamaica e Curaçau) e Brasil.

O vinho da Madeira tinha, no mercado colonial britânico, um destino privilegiado. Os navios do tráfico negreiro com origem em Bristol abasteciam-se de vinho na Madeira⁴⁷¹. A América do Norte foi desde a década de 40 do século XVII um dos principais destinos: New England (1641), New Haven (1642), Boston (1645), Nova York (1687)⁴⁷². No século XVIII, consolidou-se o mercado americano e demais mercados do mundo colonial inglês. No século XVIII, a ascensão continuou até atingir o domínio completo, em finais desse século e princípios do seguinte.

O vinho e as castas que o originavam foram motivo de grande admiração. A malvasia foi levada, em 1736, pelo Dr. William Houston para Charleston, enquanto, em 1773, Joseph Aleston fez aí chegar novas castas com igual sucesso⁴⁷³. A segunda metade do século XVIII foi o momento de afirmação do vinho madeirense, sendo evidente o empenho dos mercadores norte-americanos no proveitoso comércio de troca de vinho por peixe, cereais e aduelas para pipas⁴⁷⁴. Quando se determinou celebrar o ato de in-

dependência dos Estados Unidos da América com o vinho Madeira, pretendeu-se afirmar a importância que este produto tinha assumido na sociedade americana. Aliás, o vinho Madeira está ligado ao movimento pró independência. A defesa da entrada livre de mercadorias, contra o pagamento dos direitos de entrada, teve o primeiro incidente, em 1768, com 100 pipas de vinho, trazidas da Madeira para Boston, por John Hancock⁴⁷⁵.

A situação do mercado no século XVIII foi marcada por um franco progresso na procura do vinho, nomeadamente no último quartel, sofrendo um ligeiro recuo entre 1776 e 1782, com a instabilidade gerada no mercado atlântico e norte-americano, com a guerra de independência dos Estados Unidos. O volume total das exportações de vinho não espelha a realidade, uma vez que, de imediato, se encontrou mercados substitutivos. Os dados sobre a exportação do vinho Madeira disponíveis, ainda que por vezes avulsos, evidenciam a tendência para a subida a partir de 1640, situação que só será invertida, passado mais de um século, a partir de 1814. O período de 1794 a 1801, excluído o ano de 1798, pautou-se por uma alta das exportações de vinho, o que demonstra que a conjuntura de finais do século XVIII e princípios do seguinte foi favorável ao comércio do vinho Madeira. *Estamos em fins do século XVIII. A exportação dos vinhos da Madeira tem aumentado muito, principalmente para a Inglaterra, porque, em razão da guerra, lhe estão fechados os portos da Europa. As reservas de vinhos em boas condições de embarque estão esgotadas. O systema do canteiro não é processo applicavel a um largo e impaciente consumo com a perspectiva de grandes lucros.*

É facto reconhecido que o vinho da Madeira que vae em viagem ás regiões tropicaes volta consideravelmente melhor.

Um negociante do Funchal, chamado Pantaleão Fernandes, tendo também já observado que o vinho melhorava muito sendo conservado em logares quentes, principalmente sendo posto ao sol, aquece

470 Maria Júlia de Oliveira e Silva, *Fidalgos-Mercadores no século XVIII. Duarte Sodré Pereira*, Lisboa, 1992.

471 G. D. Ramsay, *English Overseas Trade During Two Centuries of Emergence*, London, 1957, p.156.

472 Bernard Bailyn, *The New England Merchants in the Seventeenth Century*, Massachussets, 1955, pp.78,83, 85;

473 Thomas Pinney, *A History of Win in America from the Beginnings to Prohibition*, Los Angeles, 1989, pp.43, 57-59

474 Cynthia A. Kiemer, *Traders and Gentlefolk. The Livingston of New York*, Ithaca, 1992, p.72; Robert A. East, *Business Enterprise in the American Revolutionary Era*, London, 1938, p. 244; Bernard

Bailyn, *The New England Merchants in the Seventeenth Century*, Massachussets, 1955, pp.78; Jorge Martins Ribeiro, *Alguns Aspectos do Comércio da Madeira com a América do Norte na Segunda Metade do Século XVIII*, in *III Colóquio Internacional de História da Madeira*, Funchal, 1993, pp. 389-402.

475 John W. Tyler, *Smugglers & Patriots. Boston Merchants and the Advent of the American Revolution*, Boston, 1986, p.115; Hiller B. Zobel, *The Boston Massacre*, New York, 1978, p.73.

um armazém de vinhos novos com fogareiros, de noite e de dia; e obtem resultado animador. É o primeiro passo para o novo tratamento.

Pouco depois, outro negociante do Funchal dispõe também vinhos novos em armazém onde o calor lhes é comunicado por canos de ar quente, e a que chama Estufa. Observase que o vinho perde assim o gosto de novo, e pode ser embarcado em menos tempo sem se alterar.

*Julgase, com grande entusiasmo, resolvido o problema; e outros negociantes apressamse em construir estufas.*⁴⁷⁶

A mudança ocorreu, a partir de finais do século XVIII e inícios do seguinte, como se pode constatar nos dados estatísticos recolhidos em documentos e estudos.⁴⁷⁷ O período de apogeu estende-se entre 1794 e 1818. O declínio, que começou a notar-se em 1814, só se tornou claro em 1830. Desde 1640 que a tendência era de subida vertiginosa, pelo que, já em 1700, o número de pipas exportadas se elevava a 10.000, ou seja, cinco vezes mais que em 1646. Entre 1730 e 1734, notou-se uma quebra, a que se seguiu uma subida, como elucidam os dados de 1777 e 1778, mantendo-se a tendência ascendente até inícios do século XIX, cortada apenas por momentos de baixa bastante acentuada, como sucedeu em 1785, 1792 e 1811. O período de 1794 a 1801, excluído o ano de 1798, pautou-se por uma alta das exportações. A evolução estabilizou, evidenciando que a conjuntura de finais do século XVIII, com as guerras europeias, foi favorável ao comércio do vinho Madeira. O período de 1802 a 1818 foi marcado pela contração do volume de exportações, motivada pelas mudanças ocorridas no continente europeu, tornando-se mais evidente, nos anos de 1804, 1808, 1811 e 1816.

O quadro das exportações revela ainda que o mercado do vinho da Madeira não era constante, sendo pautado por diversas oscilações resultantes

das condições dos mercados concorrentes com a Madeira, pois apenas o período de 1794/1802 foi pautado por alguma estabilidade. As alterações e a instabilidade do mercado colonial, a partir da independência dos EUA refletiram-se de forma evidente no mercado do vinho. Raras vezes as dificuldades tinham origem na produção, situação que só se torna evidente na segunda metade do século XIX.

As guerras europeias provocaram o encerramento das rotas que ligavam o mundo colonial aos mercados europeus. As ilhas ficaram de fora e aproveitaram a oportunidade para a venda dos vinhos. Na Madeira, esgotaram-se os stocks de vinho de exportação, socorrendo-se os madeirenses dos vinhos de inferior qualidade do norte, quase sempre consumidos localmente ou queimados para aguardente. Para corresponder a tão desusada procura, apostou-se na expansão da viticultura e descuidou-se o tratamento e envelhecimento dos vinhos. As estufas foram o resultado mais evidente desta conjuntura e firmaram-se como solução para corresponder à incessante procura. Procedeu-se à aceleração de envelhecimento do vinho, com o recurso ao calor artificial, de modo a não impacientar os exportadores e bebedores.

Há alguns anos, os vinhos da Madeira caíram em descrédito e circunstâncias especiais foram motivo suficiente para a mudança de opinião e gosto entre aqueles que em tempos tinham defendido a produção na ilha. Isto porque durante o longo período da guerra que terminou em 1814, a procura do vinho por navios que por cá passavam era enorme. Assim, as quantidades que restavam nas adegas eram apenas de vinhos inferiores do Norte que têm a reputação ou má fama de serem excessivamente ácidos e, para além disso, se revelarem mais pobres e de qualidade inferior. No entanto, os proprietários não conseguiram resistir à tentação de se aproveitar da oportunidade que lhes foi dada atender aqueles que encomendavam vinho a 70 libras ou 80 libras por pipa, não obstante ser vinho de 20 libras por pipa todo o que lhes restava. Tal era, na realidade, o valor real. Eles recorreram a meios artificiais para ultrapassar a aspereza de sabor e a acidez destes vinhos. Para este fim, foram introduzidos os fornos (estufas) de modo que, mantendo o vinho num lugar fechado e resfriado talvez a uma temperatura de cem graus ele poderia adquirir uma maturação prematura e falsa e adquirir uma enganadora aparência de

476 Conde Canavial, *Os Três Systemas de Tratamento dos Vinhos da Madeira*, Funchal, 1900.

477 São várias as fontes de informação. Veja-se: AHU, *Madeira e Porto Santo*, nº 293, 972, 1432. 11275; AN/TT, AF, nº 80/84; BNL, Secção de Reservados, MS 219, nº 29; D. João da Câmara Leme, *Apontamentos para o Estudo da Crise Agrícola, Os Vinhos da Madeira e o seu Descrédito pelas Estufas*, Funchal, 1889; A.R. de Azevedo, *Anotações*, p. 718; *Elucidário Madeirense*, vol. II, pp. 148/54; F.T. Valdez, *África Ocidental*, Lisboa, 1864; *Correio da Madeira*, nº 116, p. 1; *Diário de Notícias*, nº 6, pp. 1-2; Alain Huetz de Lempis, *Le Vin de Madere*, Grenoble, 1989; Benedita Câmara, *A Economia da Madeira (1850-1914)*, Lisboa, 2002.

idade. Geralmente pensase que este processo forçado tem como efeito deteriorar o verdadeiro sabor natural de todos os vinhos. E é mais do que suspeito que, desde a altura em que foi experimentado pela primeira vez, tem sido aplicado alternadamente a vinhos de todas as classes. Nenhum cuidado ou conduta posterior restitui ao vinho o sabor genuíno quando ele foi assim prejudicado e afectado. Pessoas que percebem do assunto consideram a temperatura do forno ou “estufa” se mais gradualmente aplicada, se continuasse por mais tempo e com uma moderação mais sensata, podia resultar de modo benéfico e produzir resultados como os que uma viagem às Índias Orientais e Ocidentais se julga geralmente produzir, o que é normalmente considerado um método excelente de melhorar o vinho, conduzindo-o a um estado de alta perfeição. Alguns escritores afirmam que, em consequência do modo pelo qual vinhos inferiores são alterados em estufas, estes adquirem um sabor seco a fumo o que nunca consegue ser posteriormente erradicado. Destas qualidades de vinhos exportam-se anualmente grandes quantidades para Hamburgo onde, depois de submetidas a um processo que as faz parecer muito a “Hock”, são vendidas como tal. E presume-se que uma parte considerável desta imitação de “Hock” é enviada para o mercado britânico. Quanto aos vinhos produzidos ao longo da costa sul da Madeira, considerase que são raramente e se possível equiparados em delicadeza e sabor, aroma e pureza e suavidade a qualquer outro vinho. Quanto às uvas e vinhos principais da ilha, as uvas nunca são exportadas e uma grande parte dos vinhos é, na realidade, muito pouco conhecida fora do país.⁴⁷⁸

Em 1814, tendo em conta o ano próspero de 1813, as autoridades e homens de negócio reclamaram medidas proibitivas da entrada de aguardente como solução para salvar a saída de vinho que tinha sofrido uma quebra acentuada, em relação ao ano anterior⁴⁷⁹. Idêntica preocupação ocorreu em 1815⁴⁸⁰, mas a aluvião e a má colheita do ano (entre 4 a 5.000 pipas) repercutiram-se nas saídas de 1816. As dificuldades dos anos de 1819 a 1823 são resul-

tantes dos problemas de escoamento da produção desde 1818, permanecendo em armazém mais de 20.000 pipas de vinho⁴⁸¹. *O comércio decaiu e mais de vinte mil pipas de vinho se acham em suas mãos, dos proprietários e negociantes...*⁴⁸². Mais uma vez, reclamou-se a proibição de entrada das aguardentes. Segundo A. Silbert⁴⁸³, o período de declínio do ciclo do vinho começou em 1821, embora os primeiros sintomas já se fizessem sentir entre 1814 e 1817. A relação entre a produção, o consumo interno e a exportação é-nos referida em 1821⁴⁸⁴:

A Madeira já em anos de extraordinária colheita produziu mais de 40.000 pipas de vinho e também 20.000 em outros anos, e por isso pode a sua produção média reputar-se de 30.000 pipas, das gerais se embarcavam 12 a 18 mil pipas e o resto se consumia nas tabernas e uso dos seus habitantes.

*A presença e dominância inglesa no comércio da ilha ficaram reforçadas nos inícios do século XIX com a ocupação da ilha e os tratados que entretanto foram estabelecidos. Assim de acordo com o tratado de 1810 os ingleses ficaram autorizados a adquirirem o vinho em mosto, o que até então estava vedado, favorecendo a sua posição. Os comerciantes Britânicos controlam, para seu interesse, os cultivadores de vinha, fornecendo-lhes de antemão tudo o que eles necessitam, nos intervalos da vindima e nas estações mais baixas. Os seus negócios com os habitantes portugueses do Funchal também devem ser intensos; exceptuando este facto, parecem não existir muitas relações sociais entre eles.*⁴⁸⁵

A conjuntura favoreceu a expansão da cultura mas, quando os mercados europeus voltaram à normalidade, a Madeira entrou em colapso. O período de 1819 a 1823 foi crítico para a economia da ilha. Os anos de 1824 e 1825 evidenciam uma passageira melhoria do volume das exportações; em 1826, iniciou-se a queda que se acentuou em 1830 e 1831, mas da qual houve, entre 1832 e 1846, uma recuperação.

478 E.S.Wortley, *A Visit to Portugal and Madeira*, Londres, 1854, pp.308-317.

479 ARM, *RGCMF*, t. 14, fls. 78-82, 87-89.

480 ARM, *RGCMF*, t. 14, fls. 126-134.

481 ARM, *RGCMF*, t. 14, fls. 224-225vº.

482 ARM, *RGCMF*, t. 15, fls. 263-264; Arquivo da Assembleia da República, *Cortes*, maço 92, nº 32.

483 Albert Silbert, *Uma Encruzilhada do Atlântico. Madeira (1640-1820)*, Funchal, 1997.

484 ARM, *RGCMF*, t. 15, fls. 100vº-104.

485 George Thomas Staunton, *An Authentic Account of an Embassy from the King of Great Britain to the Emperor of China*, Londres, vol.I, 1797, pp.6971.

As oscilações são fruto das mudanças ocorridas no mercado consumidor, com a substituição do mercado colonial pelo do Norte da Europa.

A partir de 1847, houve nova quebra que se acentuou, em 1852, com a crise do oídio. Os reflexos mais evidentes da crise só se fizeram sentir em pleno, nos anos sucedâneos de 1853 a 1865, atingindo-se, no último, o valor mais baixo das exportações com 536 pipas. A tendência de descida manteve-se. Mas a crise da filoxera, em 1827, não se refletiu, de forma tão clara, no comércio de vinho, uma vez que a tendência ascendente apenas se ressentiu entre 1878 e 1883. Enquanto tardavam as soluções, os campos foram abandonados devido à emigração dos agricultores. A cultura da vinha entrou em franco declínio, acelerado com a praga do oídio em 1852 e da filoxera em 1872.

A crise, pela qual acaba de passar este Districto, não foi exclusivamente devida à moléstia que tão violentamente atacou os seus vinhedos.

De há muito que ella se preparava, pelo des-credito que os vinhos desta ilha foram pouco a pouco grangeando no estrangeiro, com o abuso inconsiderado das estufas.

Com o fim de communicar, artificialmente, aos vinhos qualidades que só o tempo lhes pôde dar, introduziose na ilha, no principio deste século, o processo de sujeitar os vinhos de producção recente a altas temperaturas (60º ao mais) por espaço de alguns mezes, em casas ou estufas preparadas para esse fim.

Por esta practica lançou-se imprudentemente nos mercados estrangeiros uma grande porção de vinhos, muitos dos quaes mal preparados, e estas duas circunstâncias provocaram as desconfianças dos consumidores, diminuíram a procura e acarretaram uma baixa sensível no preço deste género.

*Como os vinhos fossem a fonte exclusiva de receita para este Districto faltaram quasi repentinamente os meios de dar à cultura da videira a assiduidade e perfeição de amanhos que ella requeria, e a producção baixou numa progressão assustadora.*⁴⁸⁶

486 Eduardo Grande, *Relatório Sociedade Agrícola do Funchal*, Funchal, 1865. O retrato da crise foi traçado em 1873 por Álvaro Rodrigues de Azevedo (em *Anotações*): e então o predomínio dos negociantes ingleses de mais a mais fortalecido pela invasão e ocupação desta ilha por tropas britânicas se enraizou, forte e decisivamente na

As transformações ocorridas no decurso da segunda metade do século XIX alteraram o panorama do vinho Madeira. A cultura perdeu importância no mundo rural, em favor da cana sacarina; apenas a permanente demanda do vinho nos mercados europeus obrigou o madeirense a retornar à cultura da vinha. A Inglaterra e a Alemanha disputavam a posição cimeira nestas exportações. Apenas as guerras mundiais alteraram a situação e criaram-lhe sérias dificuldades, provocadas pela paragem da navegação oceânica e pela perda do mercado alemão, um dos mais importantes mercados, desde finais do século XIX⁴⁸⁷.

Durante a *Primeira Grande Guerra*, os efeitos da guerra submarina fizeram-se sentir nas exportações de vinho para os anos de 1917 e 1918. Em 1919, consumadas as pazes, o vinho retomou o ritmo de exportações em crescimento exponencial até 1939. Na década de 30, o vinho foi uma das culturas mais afetadas pela crise. Em 1935, Salazar, em carta ao Dr. João Abel de Freitas, de 23 de maio de 1935, evidencia um correto conhecimento da situação e ideias claras sobre a forma de reabilitar o comércio do vinho: *Para já tem pelo menos que regularizar-se a exportação que tem sido uma vergonha. Conseguimos a muito*

Madeira. - Os extraordinários preços a que os vinhos desta ilha foram subindo desde o fim do século passado e o que sustentaram no primeiro quartel do presente, não deixavam sentir essa fuga; davam para tudo; a Madeira nadava em oiro; mas, logo que os vinhos decaíram, os proprietários territoriais habituados a largas despesas, que os meios de que dispunham já não comportavam, recorreram ao expediente das antecipações, havendo desses negociantes à conta das futuras colheitas, quanto precisavam géneros alimentícios, fato, calçado, mobílias, dinheiro, tudo; e aqueles poucos que não estavam nestas circunstâncias e os colonos agricultores vendiam aos mesmos negociantes seus vinhos, a prestações mensais, de sorte que uns e outros porque uns e outros, porque essas casas comerciais britânicas os quasi ricos compradores dos vinhos, e árbitros supremos do preço deles, todos lhes ficaram na mais completa sujeição; o vinho reduzido ao infimo valor; os proprietários e agricultores afrontados de penúria; e o negociante inglês auferindo no estrangeiro todos os lucros, ainda vantajosos do negócio de vinhos da Madeira. A deplorável tirania deste humilhante monopólio se eximiam somente duas ou três casas portuguesas que de própria conta exportavam os vinhos de suas terras e outros comprados, tendo estas casas, por vezes, patriótica e generosamente mantido os preços, para que não descessem ao infimo, o que o mercador britânico pretendia impor. Assim mesmo a Madeira chegou a miseranda decadência; o vinho único produto a que se dedicava, era ao mesmo tempo o recurso e a sua desgraça, o seu tesouro e a sua pobreza.

487 Os dados mais importantes sobre o vinho no século XX podem ser encontrados em: José Tavares, *Subsídios para o Estudo da Vinha e do Vinho na Região da Madeira*, Funchal, 1953, pp.33-36; PESTANA, Eduardo Antonino, *As riquezas dos vinhos licorosos da Madeira in Ilha da Madeira. II. Estudos Madeirenses*, Funchal, 1970, pp.233-236; Ramon Rodrigues, *Questões Económicas*, vol. II, Funchal, 1955, pp.87-89, 118-121; Benedita Câmara, *A Economia da Madeira (1850-1914)*, Funchal, 2002.

custo reservar para a Madeira no acordo com a França um contingente muito superior à sua exportação e esse facto permitia o negócio normal em óptimas condições. Pois a falta de seriedade de alguns teve a arte de complicar o problema que naquelas condições nem chegava a ser problema. Agora é preciso intervir e fixar o critério das quantidades a exportar por cada exportador. Para a falta de juízo e de seriedade é que é muito difícil o Governo arranjar remédio.

A Segunda Guerra Mundial (1939-1945) marcou novo momento de dificuldades para as exportações, por falta de navios no porto do Funchal⁴⁸⁸. O Governador Civil, José Nosolini, em carta de 27 de novembro ao Ministro do Interior, considerava a crise do vinho como algo intransponível: *Mas cana de assucar, vinhos, bordados, serão por muito tempo intransponíveis montanhas de dificuldade para a acção governativa.* A recuperação foi lenta, uma vez que, só na década de 60, se atingiu os valores de 1939. A tendência ascendente manteve-se, até ao final dos anos 70, altura em que entrou de novo em queda. A situação da última década do século XX foi de crescimento, continuando na nova centúria. Tal como afirmava Antonino Pestana⁴⁸⁹, os vinhos de grande qualidade como os da Madeira tinham sempre lugar à mesa dos tradicionais apreciadores: *Finda a guerra, esvaziados todos os stocks, os vinhos licorosos da Madeira, recomendados sempre pela sua inexcusada qualidade, têm a sua hora no comércio do mundo.*

O processo autonómico, a partir de 1976, contribui para uma mudança radical no panorama sócio-económico madeirense, em que o vinho e a banana concorrem na produção e exportações. A perda da posição favorável da banana no mercado continental levou à desvalorização em favor do vinho, que assumiu uma posição dominante nas exportações, tornando-se num dos principais fatores de animação da economia da Madeira. A perda de antigos mercados foi compensada com o ressurgimento ou com a afirmação de outros, como foi o caso do Japão. A proibição do vinho a granel, a partir de 2000, condicionou a evolução dos mercados de destino desta forma de exportação, não se refletindo de forma significativa

nas exportações.

ÁREAS E CIRCUITOS. O mercado do vinho da Madeira estava nas colónias inglesas da América e Índia. A Madeira situava-se no traçado da rota dos grandes comboios da Índia e Antilhas. Em 1788, um comboio de 70 navios carregou 2.000 pipas, e outro navio, que saiu de Portsmouth com destino às Índias Ocidentais, comandado por Roger Curtis, em 1799, com 96 navios, carregou 3.041 ½ pipas. Nas duas últimas décadas do século XVIII, dispomos de informação elucidativa sobre os principais mercados do vinho Madeira. O mercado colonial no Atlântico e Índico domina.

EXPORTAÇÃO DE VINHO. 1780-1799

DESTINO	VINHO	
	Pipas	%
América do Norte	44484	18
América do Sul	45924	18
Índias ocidentais	103703	41
Ásia	48673	19
África	1757	1
Europa	8127	3
TOTAL	252668	

FONTE: Maria de Lourdes de Freitas Ferraz, O Vinho da Madeira no Século XVII. Produção e Mercados Internacionais, in *Actas do I Colóquio Internacional de História da Madeira*, Funchal, 1989, vol. II, pp.935-965

A primeira metade do século XIX foi marcada por mudanças no mercado consumidor. É o período de ruptura do Velho com o Novo Mundo. O mercado colonial cede lugar ao europeu. As colónias, agora em processo rápido de quebra dos vínculos europeus, afastavam-se dos circuitos de distribuição do vinho Madeira. A ilha acompanhou o processo, indo ao encontro dos apreciadores de regresso ao velho continente. Os portos da Índia, Antilhas e EUA deram lugar aos europeus: Londres, Hamburgo, S. Petersburgo, Amsterdão, como testemunha Álvaro Rodrigues de Azevedo⁴⁹⁰ em 1873, ao afirmar que *estes vinhos, entre 1830 e 1840, foram ganhando importância nos*

488 *Eco do Funchal*, nº.7, 13 de Abril de 1941; *Diário de Notícias*, em 21 de Julho de 1940, 28 de Fevereiro de 1943

489 Eduardo Antonino Pestana As riquezas dos vinhos licorosos da Madeira, in *Ilha da Madeira. II. Estudos Madeirenses*, Funchal, 1970, p.235.

490 *Anotações*, p.

mercados das cidades hanseáticas, Rússia, Holanda e outros portos da Europa, nos Estados Unidos da América. Os dados de exportação confirmam a viragem do mercado, a partir de 1831.

O mercador tinha uma função importante na economia vitivinícola. A intervenção do inglês, a partir do século XVII, provocou alterações no processo de produção, passando a intervir no processo de vinificação. Deste modo, adquiria o vinho em mosto para depois proceder aos tratamentos adequados ao gosto dos mercados de exportação. Os tratados luso-britânicos asseguraram a hegemonia da feitoria britânica no comércio do vinho da Madeira. A ocupação inglesa da ilha, nos primeiros anos do século XIX, não foi ocasional. Da defesa dos interesses da feitoria, passou-se ao reforço da ação, consignada no tratado de 1810, por isso os ingleses surgem, nos anos imediatos, com uma posição cimeira nas exportações, controlando mais de 50% do vinho exportado.

A crise oitocentista provocou a debandada geral do mercado inglês ou americano e só ficaram aqueles com interesses noutros sectores. Como corolário disso, tivemos o desaparecimento das sociedades familiares e o aparecimento de associações, como a *Madeira Wine Association* (1925), que absorveu, nos anos seguintes, mais de trinta casas. Na atualidade, o comércio do vinho é assegurado por novas empresas, criadas no rescaldo da crise do comércio do vinho, sendo três (Henriques & Henriques Lda., H. M. Borges Sucessores Lda., Vinhos Justino Henriques Lda.) o elo de continuidade com o passado. As demais (Madeira Wine Company, Vinhos Barbeito Madeira Lda., Pereira d'Oliveira Vinhos Lda., Artur Barros & Sousa Lda.) foram criadas a partir dos escombros de vetustas casas ou adegas particulares

O Madeira, embora fosse conhecido desde muito cedo no mercado europeu, nomeadamente em França e Inglaterra, o certo é que foi no colonial que adquiriu maior volume de consumo, tornando-se no vinho para colonialista europeu. O predomínio do mercado colonial manteve-se ao longo do século XVIII, tendo-se alterado em finais do século e princípios do seguinte, em face das alterações conjunturais operadas. A revista *Wine and Spirit News* dá conta da realidade: *Depois da guerra cessaram os grandes comboios da Índia e das Antilhas; mas os navios que faziam a viagem da Índia e das Antilhas continua-*

*ram ainda a fazer escala pela Madeira onde tomavam grandes quantidades de vinho. Quasi todas as pensões militares (messes) nas Índias, tanto para os oficiais indígenas como para os ingleses se forneciam de vinho da Madeira; além d'isso durante a primeira metade d'este século, se faziam embarques para a América, a Rússia, a Alemanha*⁴⁹¹.

As vias de escoamento articulavam-se, de acordo com as rotas atlânticas. O mercado europeu, definido pela Inglaterra, Lisboa e Norte da Europa, ficava no prolongamento das rotas americanas ou inglesas. Para as Índias Ocidentais e América inglesa, enquadravam-se as rotas do tráfico atlântico. Para as Índias Orientais, alinhavam-se de acordo com o rumo dos comboios asiáticos. Entre 1777 e 1782, evidencia-se o predomínio do mercado colonial inglês na América, com cerca de 2/3 do vinho exportado, atingindo 9.297 pipas em 1780, cerca de 85% do volume de exportação do ano. Em segundo lugar, mantém-se o mercado asiático, logo seguido do europeu e africano, com números reduzidos. Em 1787, aumentou o desnível entre o mercado americano e asiático, em relação ao europeu e africano. A América era o principal consumidor do vinho da ilha, destacando-se as colónias inglesas com 3.700 pipas em 1785, 2.800 em 1786, 4.184 em 1787, ou seja metade do vinho saído para aí⁴⁹². O centro de consumo estava nas Antilhas: *o Madeira era a bebida alcoolizada mais difundida. Bebia-se geralmente no "sangaree", mistura de vinho, água e sumo de limão*.⁴⁹³ Os Estados Unidos apresentaram-se, em 1784, com 739 pipas, 921, em 1785, 289 pipas, em 1786 e 1.791, em 1788. A preferência pelo vinho da Madeira nas plantações do Sul e na área vizinha de Nova York era uma realidade⁴⁹⁴.

As Índias Orientais podem ser consideradas um mercado de grande importância. Para aí saíram, em 1785, 3.000 pipas, 2.730 em 1786 e 3.899 (36%) em 1787. A este propósito, comentava Albert Silbert *Para os ingleses, se o Porto é o vinho da metrópole, o Madeira é o vinho das Antilhas, mas também o das Índias. Um dos privilégios dos capitães de navios das Índias era o direito de importar 2 pipas de Madeira,*

491 D. João da Câmara Leme, *Os Vinhos da Madeira e o seu Descrédito pelas Estufas*, p. 27.

492 Albert Silbert, *Uma Encruzilhada do Atlântico. Madeira (1640-1820)*, Funchal, 1997,

493 *Ibidem*, p. 109

494 *Ibidem*, p. 108

e o Madeira corria em abundância, com o champagne, à mesa dos seus passageiros⁴⁹⁵. O movimento de exportação de vinho para o Oriente assumiu esta importância, na década de 70 do século XVIII⁴⁹⁶. Em 1770, o número de pipas exportadas não ultrapassava as 700. Segundo o cônsul francês⁴⁹⁷, a partir de 1773, os ingleses aumentaram as exportações, tendo saído em 6 navios, 1.500 toneladas de vinho seco para Bombay, Madras e Bengala. Mais uma vez, Albert Silbert comenta: *a parte preponderante dos territórios britânicos no consumo do vinho da Madeira exprime-se por uma proporção impressionante: representa, cerca de 1786, os 2/3 do consumo total na quantidade e no valor. A Madeira ilha atlântica esteve sempre comercialmente sob a influência inglesa*⁴⁹⁸.

Para o período compreendido entre 1789 e 180,1 os mapas de exportação elucidam sobre as áreas de consumo do vinho da ilha. Mantém-se o predomínio da América, nomeadamente a região central, as chamadas Índias Ocidentais, com destaque para alguns mercados, que assinalámos por ordem decrescente de valor: Jamaica, Barbados, Martinica, Santa Cruz, St. Eustachio, St. Vicent e a América do Norte com Boston, Filadélfia, Virgínia, Terra Nova, Nova Iorque, Charleston, Baltimore. No Oriente, o maior volume exportado surge sob o designativo de Ásia ou com referência mais restrita a Bengala, Bombaim, Índia, China. A Europa aparece com valores bastante inferiores, destacando-se os portos portugueses de Lisboa, Porto, Setúbal, e outros, como Gibraltar, Granada, Marselha, Londres. Mais reduzido é o valor dos portos africanos, como Cabo Verde, Garnizé, Mogador. O mercado do vinho estava, assim, Índias Ocidentais [com Jamaica, Barbados, Grenade] e Filadélfia, Nova Iorque e Ásia.

A primeira referência à exportação de vinho para a Rússia data de 1793, mas a presença na corte russa era de há muito tempo. Em 1787,⁴⁹⁹ havia-se firmado um tratado comercial. Em 1811,⁵⁰⁰ temos notícia da

saída do bergantim português *Ana e José* com 190 pipas de vinho, 20 quartolas e 1 quarto, mais 2 pipas de vinho seco e 2 pipas de malvasia para S. Petersburgo. A intensificação do movimento, a partir da Madeira, só se processou, a partir de 1813⁵⁰¹, coincidindo com a prorrogação do tratado⁵⁰².

O movimento do vinho para o mercado colonial europeu manteve-se na posse dos ingleses, que dispunham de uma frota naval poderosa. Entre 1784 e 1786, dominaram os circuitos de transporte, com 61 embarcações em 1784, transportando 3.365 pipas de vinho, 74 navios em 1785 com 4.634 pipas, e 86 em 1786 com 4.619 pipas. Em 1787, manteve-se o domínio inglês secundado pelos portugueses e americanos, a que se seguiram os franceses, dinamarqueses, holandeses, espanhóis e suecos. Em meados da centúria, verificou-se uma valorização das embarcações nacionais no movimento de exportação para as Índias Orientais, com a intervenção de Inácia Quintela⁵⁰³ e de D. Guiomar de Sá Vilhena. A última embarcou em 1784, no bergantim *Nossa Senhora de Penha de França*, com destino à Ásia, 587 pipas, e no bergantim *Nossa Senhora das Neves* e *Santo António* 230 pipas para os portos de Bengala e Calcutá⁵⁰⁴.

O predomínio das embarcações inglesas acentuou-se entre 1822 e 1824, sendo secundadas pelas americanas. As embarcações francesas, holandesas, portuguesas, sardas, dinamarquesas e suecas carregavam pequenas quantidades. O facto confirma o predomínio mercantil inglês após os acordos vantajosos de 1808 e 1810, estabelecidos com Portugal, por força das invasões francesas. Ao mesmo tempo, denota uma forte quebra na esfera mercantil portuguesa.

A primeira metade do século XIX foi pautada pela alteração na geografia do mercado consumidor do vinho da Madeira. O colonialista inglês “regressado” ao velho continente não abandonou o Madeira: *A maravilhosa qualidade do vinho produzido sob estas novas condições logo atraiu a atenção dos oficiais Ingleses na sua viagem para ou de regresso das Índias Orientais ou Ocidentais, os quais presentemente levaram a moda de beber Madeira para Inglaterra*

495 Albert Silbert, *Uma Encruzilhada do Atlântico. Madeira (1640-1820)*, Funchal, 1997, p. 109.

496 AHU, *Madeira e Porto Santo*, nº 231.

497 Albert Silbert, *Uma Encruzilhada do Atlântico. Madeira (1640-1820)*, Funchal, 1997, pp. 109-110.

498 Albert Silbert, *Uma Encruzilhada do Atlântico. Madeira (1640-1820)*, Funchal, 1997, p. 112.

499 AN/TT, *PJRF*, nº 237, fls. 253vº-270; idem, *AF*, nº 239, fls. 1-2vº, 146vº-147vº.

500 AN/TT, *AF*, nº 238, fls. 170-170vº.

501 AHU, *Madeira e Porto Santo*, nº 3250.

502 Idem, nº 12647; ANTT, *AF*, nº 239, fls. 23-23vº.

503 Albert Silbert, *Uma Encruzilhada do Atlântico. Madeira (1640-1820)*, Funchal, 1997, p. 110.

504 AHU, *Madeira e Porto Santo*, nº 702-707.

e depois para toda a comunidade de língua Inglesa. O resultado foi um longo período de prosperidade para a Madeira⁵⁰⁵. O período de 1823/1825 pode ser definido como a fase de transição, uma vez que se mantém o domínio do mercado colonial, como Jamaica, Índia, West Índias, St. Vicent, Nova Iorque, notando-se um impulso para a saída do vinho rumo à Europa, assim como do vinho de roda ou de exportação direta para Londres, S. Petersburgo, Hamburgo, Amesterdão, Lisboa. A partir de 1826, consolida-se o domínio do mercado nórdico com Londres, São Petersburgo, Hamburgo. Ao mesmo tempo, denota-se o alargamento da exportação a novas áreas da América do Sul para além do Brasil, como Buenos Aires e Montevideu.

Londres surge, entre 1831/1834, com um número significativo de pipas importadas. Idêntica foi a situação de São Petersburgo em 1832, que entre 1833 e 1839, suplantou o mercado londrino. O mercado de Hamburgo apresenta-se, igualmente, com valor significativo. O facto mais saliente resulta da quebra momentânea das exportações para o mercado colonial das Índias Orientais e da América do Norte. Em meados do século XIX, era ponto assente o domínio do mercado europeu no consumo do vinho Madeira. O norte-americano, que desde 1830 se afirmara como um cliente destacado, volta a evidenciar-se em 1849 e 1850. A situação deverá resultar do aumento do tráfico entre os Estados Unidos e a Inglaterra, em que a Madeira assumia uma posição privilegiada⁵⁰⁶. O consumo do vinho aumentou, de modo espetacular, até 1833, declinando entre 1834/1842, para subir em 1843, 1847, com uma ligeira quebra em 1846 e 1848, voltando a subir de novo entre 1840 e 1850.

Para o período entre 1882 a 1885, nota-se o predomínio do mercado de Inglaterra no volume das exportações, seguido da Rússia. Note-se que em 1882 mais de 2/3 da exportação de vinho teve como destino a Inglaterra com 2491 pipas, sendo as restantes 869 distribuídas pela Rússia com 353, Brasil com 108, e outros países com 207. A nota mais saliente prende-se com a quebra do mercado dos Estados Unidos da América, que se apresenta só com 48 li-

tros quando, na época de apogeu (1830/1834), havia atingido as 2.000/4.000 pipas. O Brasil vinha assumindo, desde meados do século XIX, uma posição de nota no mercado consumidor do vinho Madeira, evidenciando-se, entre 1882/1888, com valores que oscilam entre as 100 e 200 pipas. Nota-se igualmente uma exportação crescente para a Alemanha. Em 1882, era de apenas 39 pipas, atingindo-se em 1887 as 1.487 pipas. Idêntica situação sucede com a França que, de 32 pipas em 1882, atinge 239, em 1887 e 704 em 1888. A exportação do vinho atingiu, entre 1895/1903, e 1905/1933 valores significativos, quando comparados com os de períodos anteriores⁵⁰⁷.

A época de exportação do vinho, de acordo com a informação documental de 1786⁵⁰⁸, decorria nos primeiros cinco meses do ano, articulando-se, de forma direta, com os momentos do grande tráfico atlântico. Albert Silbert define duas rotas para a navegação oceânica: dos alísios de abril a maio e o itinerário norte/sul de setembro a outubro, para o continente americano⁵⁰⁹. Para o período de 1789 a 1792, a maior incidência ocorre nos meses de março a junho, enquanto entre 1793/1796 e 1813/1814, se mantêm-se os meses de março a maio e surge outra época, de outubro a dezembro. O período de saída do vinho diferencia-se, de acordo com o mercado de destino, tendo em conta a sazonalidade das rotas oceânicas. Para a América do Norte e Central, dominam os meses de fevereiro, abril e outubro a dezembro, enquanto no mercado asiático temos fevereiro a abril. Em conclusão, podemos afirmar que o período de maior saída do vinho decorre de março a junho e depois de setembro/dezembro, mas aqui com pouca influência.

No século XX, ocorreram profundas alterações no mercado do vinho Madeira. A Inglaterra e as regiões da Europa do Norte consolidaram posições. Entretanto, aconteceram perdas irreparáveis, como foi o caso da Rússia, a partir de 1916. Já nos Estados Unidos da América, um dos potenciais mercados, tivemos os efeitos da lei seca que se fizeram sentir desde 1919 e que levou à proibição de entrada do vinho e demais bebidas alcoólicas, nos anos de 1924-1925.

505 A. Samler Brown, *Madeira and the Canary Islands*, Londres, 1890, texto publicado Alberto Vieira, *História do Vinho da Madeira. Documentos e Textos*, Funchal, 1993, p.415

506 Albert Silbert, *Uma Encruzilhada do Atlântico. Madeira (1640-1820)*, Funchal, 1997, p. 108.

507 Sobre a acção dos franceses no comércio do vinho da ilha, vide Albert Silbert, *Uma Encruzilhada do Atlântico. Madeira (1640-1820)*, Funchal, 1997.

508 ARM, *Governo Civil*, n.º 70, fls. 35vº-43vº.

509 Albert Silbert, *Uma Encruzilhada do Atlântico. Madeira (1640-1820)*, Funchal, 1997.

A situação refletiu-se nas exportações, entre 1924 e 1931. Apenas no período da *Segunda Guerra Mundial*, com o fecho dos mercados europeus, voltou a assumir uma posição de relevo, nomeadamente nos anos de 1943 e 1944. Durante a guerra, a rota do Brasil, Estados Unidos da América e demais países americanos manteve-se aberta.

A década de 20 foi difícil para o comércio do vinho Madeira. As sequelas da revolução russa, mercado que consumia mais de 2000 pipas anuais, as dificuldades que se sucederam ao fim da guerra e o aparecimento de vinhos finos em diversas regiões do globo, como foi o caso do Cabo, Austrália e norte do Mediterrâneo, provocaram transformações no mercado mundial do vinho. A par da oferta e variedade de vinhos, o mercado teve que se bater com leis anti-alcoólicas e o protecionismo de alguns países⁵¹⁰. A Alemanha, que havia adquirido importância na economia da ilha, a partir da década de 80 do século XIX, saiu reforçada, nas décadas seguintes, concorrendo em pé de igualdade com a Inglaterra, França e Rússia. As duas guerras mundiais acarretaram a inversão do rumo, que só voltou a animar-se, a partir da década de 60 do século XIX.

A primeira metade do século XX, diz-nos que a Madeira continuou a apostar em novos mercados a Norte, com a Dinamarca, Suécia e Noruega. A Dinamarca, que em 1913 importara apenas 35 pipas, situa-se em 1939 numa posição destacada importando 30%, desaparecendo de forma misteriosa em 1959⁵¹¹. A Suécia assumiu destaque entre 1901 e 1961. A Noruega afirmou-se, a partir de 1910, mantendo-se até 1968. As vendas para o mercado escandinavo mantiveram-se em fase ascendente até à década de sessenta, perdendo paulatinamente importância nas últimas três décadas do século XX.

EXPORTAÇÃO DE VINHO EM HL. 1913-1926

	1913	1917	1922	1926
Suécia	2724	1962	3714	13860
Dinamarca	18655	470	339	7273
França	8205	9199	1954	6369
Alemanha	5089		3484	6785

510 Cf. Peres Trancoso, *Trabalho Industrial, I Madeira*, Lisboa, 1928, pp.12-13.

511 Cf. Rupert Croft-Cooke, *ob. cit.*, pp.122-125

Inglaterra	2935	2103	2178	3245
Brasil	1221	339	617	616

FONTE: Alberto Vieira, *A Vinha e o Vinho na História da Madeira. Séculos XV a XX*, Funchal, 2003.

EXPORTAÇÃO DE VINHO EM %.1939.1988

	1939	1947	1988
Dinamarca	30%	5,0	3
Suécia	25,6		5
França	13,5		40
Noruega	10,5	4,8	
Grã Bretanha	5,6	7,5	11
Alemanha	4,6		12
Finlândia	2,0		1
Suiça	1,4	1,0	4
Holanda	1,4	1,3	4
Bélgica	1,3	3,7	9
Brasil	1,1	14,0	
EUA	0,8	1,0	5
Outros	2,2	4,8	10
Japão	-	-	3

FONTE: Alberto Vieira, *A Vinha e o Vinho na História da Madeira. Séculos XV a XX*, Funchal, 2003.

As duas guerras mundiais afastaram definitivamente a Alemanha dos destinos de exportação do vinho Madeira. As cidades alemãs, nomeadamente Hamburgo, vinham adquirindo importância desde a década de oitenta do século XIX. O alemão tornou-se rapidamente em apreciador do vinho Madeira e só a guerra o removeu. Todavia, durante a Segunda Guerra Mundial, temos notícia da importação por contrabando, via Lisboa e Pirinéus⁵¹². Ao mesmo tempo, o mercado inglês perdeu importância, em favor do francês, que passou a controlar mais de 50% das exportações do vinho madeirense.

EXPORTAÇÃO EM HECTOLITROS. 1861-1988

Anos	França	Alemanha	Rússia	Inglaterra
1861-70		2265	4221	7018

512 Cf. reportagem de Ignacio Martinez de Pisón, Canfranc y el Oro Nazi, in *EP[SJ]- El País Semanal*, nº.1351, domingo de 18 de Agosto de 2002, pp.16-19; Miguel Carvalho, Os Segredos Portugueses dos Pirinéus. Ouro Nazi, in *Visão*, nº. 494, 22 a 28 de Agosto de 2002, pp. 34-43.

1871-80	564	538	1233	5498
1881-90	3317	1216	2244	9414
1891-00	4781	4314	4846	7438
1901-10	5529	7384	4670	4158
1911-20	7066	10626	2880	4721
1923-27	6334	2719		2766
1930-32	11155	1364		1345
1950-52	3919	1906		1052
1988	12.912	4165		3684

Obs. período de 1871-1952 valores médios ano.

FONTE: R. Honorato Correa Rodrigues, *Questões Económicas*, Vol. II, Funchal, 1955, p.119

	1855	1856	1857	1858	1859
INGLATERRA	1603	1695	1746	2220	2414
EUA	749	898	787	1008	1255
CANADÁ	275	320	426	477	773

FONTE: Alberto Vieira, *A Vinha e o Vinho na História da Madeira. Séculos XV a XX*, Funchal, 2003.

O período posterior à *Segunda Guerra Mundial* foi marcado pela lenta agonia do comércio do vinho que apenas na década de 70 começou a recuperar e a assumir uma posição importante das exportações da ilha. A lenta evolução foi marcada pela reposição dos tradicionais mercados e pela consolidação de novos, como foi o caso do Japão. A proibição das exportações a granel, a partir de 2001 refletiu-se nas saídas

para os mercados francês e alemão.

É no seio do mercado comunitário europeu que a Madeira encontra o principal mercado do vinho. Fora dele, merece destaque a posição privilegiada do Japão, logo seguido do mercado norte-americano. O Japão é um dos novos mercados conquistados para o vinho Madeira que, desde 1989, conseguiu suplantar o tradicional mercado americano.

MERCADOS DO VINHO MADEIRA (em hectolitros)1984-2000

DESTINOS	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
União europeia	26.037	25254	29035	25178	26737	25835	27467	25619	25073	24796	23821	25301	26158	27412	27097	26444	29781
EFTA	3172	3067	4714	3834	4079	4174	2796	3381	3638	3609	2587	3075	903	612	1398	34	192
Outros países	2921	2860	2553	3389	3640	3592	3154	3935	3036	3450	3620	3692	3927	113	246	3853	3877
Consumo nacional	3296	2296	2382	2760	5825	4767	3403	5013	3954	3581	4693	5459	5486	5279	5800	3939	6325
Total	35382	33479	38695	35162	40483	38369	36820	37950	35704	35437	34722	37528	36476	37099	38752	36272	40176

FONTE: Elaboração própria a partir dos dados oficiais do antigo Instituto do Vinho da Madeira, cf. Alberto Vieira, *A Vinha e o Vinho na História da Madeira. Séculos XV a XX*, Funchal, 2003.

OS CANAVIAIS, O AÇÚCAR E A AGUARDENTE.

A Madeira foi, no começo, o mais importante entreposto. Os descobrimentos aliam-se ao comércio e, por isso, desde meados do século XV, manteve-se um trato assíduo com o reino, ativado com as madeiras, urzela, trigo e, depois, com o açúcar e o vinho. O movimento alargou-se às cidades nórdicas e mediterrânicas, com o aparecimento de estrangeiros interessados no comércio do açúcar. O arquipélago canário, tardiamente associado ao domínio europeu, manteve, desde o século XVI, um ativo comércio com a Península. No tráfico, intervêm os peninsulares e italianos. Após a conquista, castelhanos, portugueses e italianos repartem entre si o comércio das ilhas. Os flamengos e ingleses, que delinearão as rotas de ligação ao mercado nórdico, surgem num segundo momento. Múltiplas descrições, de finais do século XVI, evidenciam a posição dominante das Ilhas de Tenerife e Gran Canaria na economia do arquipélago⁵¹³.

O comércio do açúcar destaca-se, no mercado madeirense dos séculos XV e XVI, como o principal animador das trocas com o mercado europeu. Durante mais de um século, a riqueza das gentes da ilha e o fornecimento de bens alimentares e artefactos dependeu do comércio do produto. O mesmo sucedeu nas Canárias, a partir do século XVI. Todavia, a venda e o valor sofreram diversas oscilações da conjuntura do mercado consumidor e a concorrência dos mercados insulares e americanos.

513 Sobre o açúcar na Madeira: BRAGA, Isabel Drumond, "O açúcar da Ilha da Madeira e o Mosteiro de Guadalupe", *Islenha*, 1991, Nº 9, pp. 43-49, BRAGA, Paulo Drumond, "Dádivas de açúcar madeirense a conventos e mosteiros portugueses e castelhanos", *Islenha*, 1992, nº 11, p. 53, EVERAERT, John G., "Marchands Flamands a Lisbonne et l'exportation du sucre de Madère (1480-1530)", I *Colóquio Internacional de História da Madeira* 1990 p. 442, idem, "Les LEM, aliás LEME, une dynastie marchande flamande au service de l'expansion Portugaise (Afrique, Indes, Brésil (ca 1450-ca1550))", III *Colóquio Internacional de História da Madeira* 1993, GODINHO, Vitorino Magalhães, "O açúcar dos arquipélagos atlânticos", in os *Descobrimentos e a economia mundial*, vol. IV, Lisboa, 1983, pp. 69-93, GOUVEIA, David Ferreira de, "O açúcar da Madeira. A manufactura açucareira madeirense (1420-1550)", 1985, *Atlântico*, Nº 4, pp. 260-272, idem, "A manufactura açucareira madeirense (1420-1450). Influência madeirense na expansão e transmissão da tecnologia açucareira", 1987, *Atlântico*, Nº 10, pp. 115-133, idem, "O açúcar e a economia madeirense (1420-1550). Produção e acumulação", 1988, *Atlântico*, Nº 16, pp. 262-284, idem, "O açúcar e a economia madeirense: (1420-1550) o consumo de excedentes", *Islenha*, 1991, Nº 8, pp. 11-22, idem, "Açúcar confeitado na Madeira", *Islenha*, 1992, Nº 11, pp. 35-52, idem, "Gente d'engenho (1420-1550)", *Islenha*, 1993, Nº 13, pp. 81-95, MAURO, Frédéric, *Portugal, O Brasil e o Atlântico (1570-1670)*, Vol. I, Lisboa, Editorial Estampa, 1989, pp. 243-251, MIGUEL, Dr. Carlos Montenegro, "O açúcar. Sua origem e difusão", in *Arquivo Histórico da Madeira*, XII, Funchal, 1960-61, pp. 55-123, idem, "O açúcar e a sua importância na economia insular", *Das Artes e da História da Madeira*, 1953, Vol. III, Nº 15, pp. 33-35, idem, "Provisões do poder central acerca do cultivo do açúcar da Madeira", *Das Artes e da História da Madeira*, 1953, Vol. III, Nº 16, pp. 39-40, idem, "Um ciclo económico -O açúcar", *Das Artes e da História da Madeira*, 1955, Vol. IV, Nº 19-20, pp. 13-15, idem, "Os estrangeiros na Madeira e a cultura da cana sacarina", *Das Artes e da História da Madeira*, 1956, Vol. IV, Nº 22, pp. 33-35, idem, "O Comércio na Ilha da Madeira nos centenários de 500 e 600", *Das Artes e da História da Madeira*, 1958, Vol. V, Nº 28, pp. 19-21, OLIVEIRA, Maria João, "O engenho de cana-de-açúcar de Santa Cruz", *Xarabanda*, 1992, Nº 2, pp. 46-48, Idem, "O engenho de cana-de-açúcar do Porto da Cruz. Arqueologia industrial - um espaço em aberto", *Xarabanda*, 1993, Nº 4, pp. 26-34, idem, "O engenho de cana-de-açúcar do Faial. Perspectivas da Arqueologia

Industrial na R.A.M.", *Xarabanda*, 1994, Nº 5, pp. 32-36, idem, "O engenho de cana-de-açúcar de Machico. Arqueologia industrial - um espaço em aberto", *Xarabanda*, 1993, Nº Especial, pp. 43-46, idem, PARREIRA, H. Gomes de Amorim, "História do açúcar em Portugal", in *Estudos de História e Geografia da Expansão Portuguesa. Anais*, vol. VII, t. I, 1952, RAU, Virgínia, "The settlement of Madeira and the sugar cane plantation", in *A.A.G. Bijdragen*, II, Wageningen, 1964, 3-12, RAU, Virgínia, MACEDO, Jorge, *O Açúcar da Madeira nos fins do século XV. Problemas de Produção e Comércio*, Funchal, JGDAF 1962, RIBEIRO, Emanuel, *O Doce nunca amargou... Doçaria Portuguesa. História, Decoração, Receituário*, Coimbra, 1923, RIBEIRO, J. Adriano, "A casquinha na rota das navegações do Atlântico Norte nos séculos XVII e XVIII", III *Colóquio Internacional de História da Madeira* 1993, pp. 345-352, idem, "Indústria da Cana de açúcar em Câmara de Lobos nos séculos XIX-XX", 1992, *Girão*, Nº 8, pp. 361-365, RODRIGUES, Maria do Carmo Jasmins Pereira, *O Açúcar na ilha da Madeira. Século XVI*, Lisboa, 1964 (Dissertação de licenciatura, policopiada), SALGADO, Anastácia M. e Abílio José, *O Açúcar da Madeira e algumas instituições de assistência na Península e Norte de África, durante a 1ª metade do Século XVI*, Lisboa, 1986, SARMENTO, Alberto Artur, *As Pequenas Indústrias da Madeira*, Funchal, 1941, idem, *História do Açúcar na Ilha da Madeira*, Funchal, 1945, SERRÃO, Dr. Joel, "Em torno da Economia Madeirense de 1550 a 1640", *Das Artes e da História da Madeira*, 1950, Vol. I, Nº 1, pp. 21-23, idem, "Nota sobre o comércio de açúcar entre Viana do Castelo e o Funchal de 1561 a 1587 e sobre a decadência do açúcar madeirense a partir de finais do século XVI", in *Revista de Economia*, Vol. III, Lisboa, 1950, SILVA, José Manuel Azevedo e, *A Madeira e a construção do Mundo Atlântico (séculos XV-XVII)*, 2 vols, Funchal, CEHA, 1995, SOUSA, João José de, "Capitães no ciclo do açúcar", *Islenha*, 1989, Nº 5, pp. 51-59, VERLINDEN, Charles, "Les débuts de la production et l'exportation du sucre à Madère. Que rôle y jouèrent les italiens", in *Studi in memoria de luigi del Pane*, Bolonha, 1982, pp. 308-310, VIEIRA, Alberto, *O Comércio Inter-Insular nos Séculos XV e XVI, Madeira, Açores e Canárias*, Funchal, CEHA, 1987, idem, "Consequências do Povoamento e o ciclo do açúcar na Madeira nos séculos XV e XVI", *Portugal no Mundo*, direcção de Luís de Albuquerque, vol. I, Lisboa, 1989, idem, "O açúcar na Ilha da Madeira, séculos XVII e XVIII", III *Colóquio Internacional de História da Madeira*. 1993, pp. 325-344, idem, "O Açúcar na Madeira. Produção e comercio nos séculos XV a XVII", in *Producción y comercio del azúcar de caña en época preindustrial. Actas del Tercer Seminario Internacional*, Motril, 1993, idem, "Água Trabalho e Açúcar. O Caso da Madeira nos séculos XVI e XVII", in *Actas del Sexto Seminario Internacional. Agua, Trabajo y Azúcar*, Motril, 1996, 101-146, idem, *O Açúcar*, Expo 98. Pavilhão da Madeira, 1998, "A Madeira, a Expansão e História da Tecnologia do Açúcar", in *História e Tecnologia do Açúcar*, Funchal, CEHA, 2000, pp. 7-20, WITTE, Charles-Martial de, "La production du sucre à Madère au XVème Siècle d'après un rapport au capitaine de l'île au Roi Manuel Ière", in *Bulletin des Études Portugaises et Bresiliennes*, nº 42-43, Lisboa, 1981-1986.

D. Manuel, comprometido com a posição vantajosa dos estrangeiros, com os privilégios que lhes concedera, atuou de modo ambíguo, procurando salvaguardar compromissos e, ao mesmo tempo, atender às solicitações que lhe eram dirigidas. Estabeleceu limitações à residência dos estrangeiros no reino, fazendo-a depender de licenças especiais; quanto à Madeira, definiu a impossibilidade de vizinhança sem licença, ao mesmo tempo que interditava a revenda no mercado local. A câmara, por seu turno, baseada nestas ordenações e no desejo dos moradores, ordenou a saída dos estrangeiros até setembro de 1480, no que foi impedida pelo senhorio da ilha. Já em 1489, se reconhece a utilidade da presença de estrangeiros na ilha, ordenando D. João II a D. Manuel, então Duque de Beja, que os estrangeiros fossem considerados como “*naturais e vizinhos de nossos reinos*”.

A documentação disponível no Registo Geral da Câmara do Funchal⁵¹⁴ evidencia que a grande preocupação de D. Manuel era a economia e a administração. As questões em torno da produção e comércio do açúcar foram uma preocupação permanente, enquanto senhor e Rei. A partir dos anos 80 do século XV, o mercado do açúcar madeirense enfrenta uma crise de crescimento. Primeiro, a procura europeia conduziu a que se colocasse no mercado açúcar de má qualidade. Depois, o aumento da área produtiva e do açúcar disponível não foi acompanhado pela procura. A situação de crise obrigou a coroa a intervir, em 1498,⁵¹⁵ no sector comercial, estabelecendo um sistema de contingentamento dos valores de exportação para os principais mercados, que passa a ser feito sob o regime de monopólio da coroa. A medida justificava-se, pois o açúcar era “*huma das mays proveytosas de nosos reygnos se poderia perder*”, sendo “*proveyto de bem comum da dita ylha mays ainda de todos nosos reygnos*”. Na verdade, a Madeira era uma das principais jóias da coroa.

Os problemas do mercado açucareiro, na década de 90 do século XV, conduziram ao ressurgimento da política de perseguição dos estrangeiros, que passaram a dispor de três ou quatro meses, entre abril e meados de setembro, para comerciar os produtos, não podendo dispor de loja e feitor. Apenas

em 1496,⁵¹⁶ D. Manuel reconheceu o prejuízo que as referidas medidas causavam à economia madeirense, afugentando os mercadores, pelo que revogou as interdições anteriormente impostas. As facilidades então concedidas à estadia dos agentes forasteiros conduziram à assiduidade da frequência na praça, bem como à fixação e intervenção, de modo acentuado, na estrutura fundiária e administrativa.

O regime do comércio do açúcar madeirense, nos séculos XV e XVI, segundo opinião de Vitorino Magalhães Godinho⁵¹⁷, *vai oscilar entre a liberdade fortemente restringida pela intervenção quer da coroa quer dos poderosos grupos capitalistas, de um lado, e o monopólio global, primeiro, posteriormente um conjunto de monopólio cada qual em relação com uma escápula de outra banda*. O comércio apenas se manteve em regime livre até 1469⁵¹⁸, altura em que a baixa do preço veio condicionar a intervenção do senhorio, que estipulou o exclusivo aos mercadores de Lisboa. Isto não agradou ao madeirense, habituado que estava a negociar diretamente com os estrangeiros. Mesmo assim, o Infante D. Fernando decidiu, em 1471,⁵¹⁹ estabelecer o monopólio a uma companhia formada por Vicente Gil, Álvaro Esteves, Baptista Lomelimo, Francisco Calvo e Martim Anes Boa Viagem. Da decisão, resultou um aceso conflito entre a vereação e os referidos contratadores. Passados vinte e um anos, a ilha debatia-se ainda com dificuldades no comércio açucareiro, pelo que a coroa retomou, em 1488⁵²⁰ e 1495⁵²¹, a pretensão do monopólio, mas apenas conseguiu impor um conjunto de medidas regulamentadoras da cultura, safra e comércio, que ocorrem em 1490⁵²² e 1496⁵²³. A política, definida no sentido da defesa do rendimento do açúcar, saldou-se num fracasso, pelo que, em 1498, foi tentada uma nova solução, com o estabelecimento de um contin-

516 ARM, *RGCMF*, T. I, fls.55-55vº, 3 de Setembro de 1495, in *AHM*, vol. XVI, 1973, p.313.

517 *Os Descobrimentos e Economia Mundial*, Lisboa, vol. IV, p.87.

518 *AHM*, vol. XV (Funchal, 1972), nº.17, pp.45-47, 14 de Julho de 1469; nº.18, pp.47-49, 25 de Setembro de 1469.

519 ARM, *RGCMF*, T. I, fls.5vº, 16 de Outubro de 1471, in *AHM*, vol. XV, 1972, p.57.

520 ARM, *RGCMF*, T. I, fls.163-163vº, 25 de Abril de 1488, in *AHM*, vol. XVI, 1973, pp.209-210

521 ARM, *RGCMF*, T. I, fls.55-55vº, 3 de Setembro de 1495, in *AHM*, vol. XVI, 1973, p.313

522 ARM, *RGCMF*, T. I, fls.30vº-32, 11 de Janeiro de 1490, in *AHM*, vol. XVI, 1973, pp.229-231

523 ARM, *RGCMF*, T. I, fls.262vº-269vº, 12 de Outubro de 1496, in *AHM*, vol. XVII, 1973, pp.350-358.

514 *Arquivo Histórico da Madeira*, vols. XV-XIX, 1972-1990.

515 *AHM*, vol. XVII, 1974, p. 372.



gente de cento e vinte mil arrobas para exportação, distribuídas pelas diversas escáfulas europeias⁵²⁴.

Estabilizada a produção e definidos os mercados do açúcar, a economia madeirense não necessitava de tão rigorosa regulamentação, pelo que, em 1499,⁵²⁵ o monarca acabou com algumas das prerrogativas estipuladas no ano anterior, mantendo-se, no entanto, até 1508 o regime de contrato para venda, quando foi revogada a legislação anterior, ficando o trato em regime de total liberdade. Assim o definiu o foral da capitania do Funchal, em 1515, ao enunciar que “os ditos açúcares se poderão carregar para o Levante e Poente e pera todas outras partes que os mercadores e pessoas que os carregarem aprover

sem lhe isso ser posto embargo algum”⁵²⁶.

A partir de uma das medidas tomadas pela coroa, o *contingentamento de 1498*, para defesa do mercado do açúcar madeirense, poderá fazer-se uma ideia dos principais mercados consumidores. As praças do Mar do Norte dominavam o comércio, recebendo mais de metade das escáfulas estabelecidas. A Flandres adquire uma posição dominante, o mesmo sucedendo com os portos italianos para o espaço mediterrânico. Se compararmos as escáfulas com o açúcar consignado às diversas praças europeias, no período de 1490 e 1550, verifica-se que o roteiro não estava muito aquém da realidade. As únicas diferenças relevantes surgem nas Praças da Turquia, França e Itália, sendo de salientar, na última, um reforço acentuado de posição, que poderá resultar da atuação das cidades italianas como centros de redistribuição no mercado levantino e francês.

524 .V. M. GODINHO, *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, IV, 87; ARM, RGCMF, T. I, fls. 1-1vº, Alcochete, 14 de Julho de 1469, carta do infante sobre o trato do açúcar, in AHM, XV, 45-47; ARM, RGCMF, T. I, fls. 1vº-2vº, 25 de Setembro de 1469, carta dos regedores do Funchal in AHM, XV, 47-49; ARM, RGCMF, T. I, fls. 5vº-6, Lisboa, 16 de Outubro de 1478, carta régia sobre o trato do açúcar, in AHM, XV, 57; Ernesto GONÇALVES, “João Gomes da Ilha”, in AHM, XV, pp.40-47; Idem “João Afonso do Estreito”, in DAHM, nº 17 (1954), pp.4-8; ARM, CMF, nº 1296, fls. 30vº-31vº, 11 e 28 de Outubro de 1471; ARM, CMF, nº 1296, fl. 41, 12 de Fevereiro de 1472, ARM, CMF, nº 2, 1296, fls. 52vº-53, 17 de Agosto de 1472.

525 ARM., RGCMF, T. I, fls 293vº-294, 18 de Janeiro de 1499, AHM, vol. XVII, 1973, pp.382-383; ARM, RGCMF, T. I, fls.79vº, 16 de Maio de 1499, AHM, vol. XVII, 1973, p.389

526 ARM., RGCMF, T. I, fls. 308vº-309, Sintra, 7 e 8 de Agosto de 1508, alvará régio, publ. AHM, vol. XVIII, 503-504; Álvaro Rodrigues de AZEVEDO, “notas”, in *Saudades da Terra*, Funchal, 1873, 501.

Comércio de açúcar da Madeira- séculos XV e XVI

DESTINO	ESCÁPULAS. 1498		MERCADO.1490-1550		MERCADORES.1490-1550	
	ARROBAS	%	ARROBAS	%	ARROBAS	%
FLANDRES	40.000	33	105896,5	39	11375,5	2
FRANÇA	9.000	13	500	-	8469,5	2
INGLATERRA	7.000	6	1438	1	1072	-
ITÁLIA	21.000	30	140626	52	407530,5	80
PORTUGAL	7.000	6	20657	10	23798	5
TURQUIA	15.000	13	2372,5	1	-	-
OUTROS			32	-	68185	13

FONTE: Alberto Vieira, *O Comércio Inter-Insular nos Séculos XV a XVI*, Funchal, 1987.

Os dados disponíveis para o comércio do açúcar na Madeira evidenciam a constância dos mercados flamengo e italiano. O reino, circunscrito aos portos de Lisboa e Viana do Castelo, surge em terceiro lugar com apenas 10%. Observe-se que o porto de Viana do Castelo adquiriu, desde 1511, grande importância no circuito e daí com Espanha e a Europa nórdica. Aliás, no período de 1581 a 1587, Viana é o único porto do reino mencionado nas exportações de açúcar, mantendo, todavia, uma posição inferior à 1490-1550. A função redistribuidora dos portos a norte do Douro ficara já evidenciada, entre 1535 e 1550, pois das 56 embarcações entradas no porto de Antuérpia com açúcar da Madeira, dezasseis são do norte e apenas uma de Lisboa. No primeiro caso, 50% são provenientes de Vila do Conde, 31% do Porto e 19% de Viana do Castelo. Aliás, em 1505, o monarca considerava que os naturais da região tinham muito proveito no comércio do açúcar da ilha. Em 1538, o trato era assegurado por um numeroso grupo de mercadores daí oriundos. Entre eles estavam Aires Dias, Baltazar Roiz, Diogo Álvares Moutinho e João de Azevedo. O mesmo sucedeu nas trocas com o mundo mediterrânico onde se contava com Cádis e Barcelona, no período de 1493 a 1537, como os portos de apoio ao comércio com Génova, Constantinopla, Chios e Águas Mortas⁵²⁷.

Os dados da exportação para o período de 1490 a 1550 testemunham esta situação. A Flandres surge com 39% e a Itália com 52%. Todavia, é de salientar a posição dominante dos mercadores italianos na condução do açúcar, uma vez que eles foram responsáveis pela saída de 78% do açúcar. No início, foram inúmeras as dificuldades para a presença de estrangeiros. Somente a partir da década de 80 do século XV, surgiram os primeiros que, na condição de vizinhos, se comprometeram com a cultura e comércio do açúcar. Para a segunda metade do século XVI, escasseiam os dados sobre o comércio do açúcar madeirense. Somente entre 1581 e 1587, temos nova informação. A ilha exportou 199.300 arrobas de açúcar para o estrangeiro e 4.830 para o porto de Viana do Castelo.

A partir de princípios do século XVI, o comércio do açúcar diversifica-se. A Madeira, que na centúria de quatrocentos surgira como o único mercado de produção, debater-se-á, a partir de finais do século, com a concorrência do açúcar das Canárias, de Berbéria, de São Tomé e, mais tarde, do Brasil e das Antilhas. A múltipla possibilidade de escolha, por parte dos mercadores e compradores, condicionou a evolução do comércio açucareiro. Todavia, o açúcar madeirense manteve uma situação preferencial no mercado europeu (Florença, Anvers, Ruão), sendo o mais caro. Talvez devido ao favoritismo, encontramos com frequência referências à escala na Madeira de embarcações que faziam o comércio com as Canárias, Berbéria e São Tomé. A situação deveria, de igual modo, explicar a venda de açúcar madeirense

⁵²⁷ Joel Serrão, "Nota sobre o comércio do açúcar entre Viana do Castelo e o Funchal", in *Revista de Economia*, vol. III, pp.209-212; Virginia Rau, *A Exploração e o comércio de sal em Setúbal*, Lisboa, 1951; ARM, *RGCMF*, T. I, fls. 301-301vº, Lisboa, 15 de Março de 1505, carta régia, publ. in *AHM*, vol. XVII, pp.453-454; Domenico Geofré, *Documenti sulle relazioni fra Genova ed il Portogallo del 1493 al 1539*, Roma, 1961, pp.18-20, 266-265, 268-270, 277-279, 284-285, 290-292, 309-310.



em Tenerife, no ano de 1505⁵²⁸.

O comércio açucareiro, na primeira metade do século XVI, era dominado na Europa do Norte e pelas ilhas e litoral do Atlântico, nomeadamente, entre as primeiras, a Madeira, Tenerife, Gran Canaria e La Palma. A maioria das embarcações ia para Marrocos, com escala na Madeira à ida e no regresso, o que valorizou a Madeira no comércio com a Normandia. A situação dominante do mercado madeirense perdurou nas décadas seguintes, não obstante a forte concorrência da ilha de São Tomé que se firmou, entre 1536 e 1550, como o principal fornecedor de açúcar à Flandres. Todavia, a posição cimeira da ilha de São Tomé só é patente, a partir de 1539.

NAVIOS PORTUGUESES COM AÇÚCAR PARA ANTUÉRPIA 1536-1550⁵²⁹

ORIGEM	AÇÚCAR	CARGA MISTA	TOTAL
CABO GUER	1	1	2
CANÁRIAS	1	5	6

⁵²⁸ *Acuerdos del Cabildo de Tenerife*, I, p. 83. N.º 447, 26 de Março de 1505.

⁵²⁹ V. M. GODINHO, *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, vol. IV, pp.98-99.

CABO VERDE	1	7	8
MADEIRA	28	28	56
SÃO TOMÉ	88	38	16
LISBOA		16	16

FONTE: Virgínia Rau, *A Exploração e o Comércio de Sal em Setúbal*, Lisboa, 1951; Vitorino Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, vol. IV, Lisboa, 1988, pp.98-99.

O comércio canário, baseado nos mesmos produtos que o madeirense, será um forte concorrente na disputa dos mercados nórdico e mediterrânico. Os produtos dos dois arquipélagos surgem, lado a lado, nas praças de Londres, Anvers, Ruão e Génova. A única vantagem do madeirense resultava de ter sido o primeiro a penetrar com o açúcar e o vinho, no mercado europeu, ganhando a preferência de muitos vendedores e consumidores.

O porto de Cádiz, importante praça comercial peninsular, funcionou como centro de redistribuição e comércio no Mediterrâneo. A oferta do açúcar madeirense no mercado nórdico é posterior, sendo resultado do forte enraizamento desta área no comércio e consumo do açúcar. A primeira carga de melação canário enviada a Antuérpia, em 1512, não

foi do agrado dos eventuais clientes⁵³⁰. Somente a partir da década de 30, o açúcar canário agradou em pleno ao gosto flamengo, beneficiando para isso da quebra do açúcar madeirense e presença da comunidade flamenga no arquipélago. O trato com as praças nórdicas era assegurado, em parte, pelos portugueses de Vila do Conde, Lisboa e Algarve, que faziam valer a sua mestria e experiência, adquiridas no trato do açúcar da Madeira. Em síntese, a colônia itálico-flamenga, residente ou estante nas ilhas de Gran Canaria e Tenerife, foi o principal elo com os mercados de comércio e de consumo do açúcar. Aqui, como na Madeira, ambas as comunidades esqueceram os antagonismos religiosos para se unirem em prol duma causa comum, o comércio do açúcar, repartindo entre si o domínio do mercado açucareiro.

O AÇÚCAR DO BRASIL. Foi o açúcar a principal das principais causas da rede de negócios, que perdurou por alguns séculos. As rotas divergiam para novos mercados, colocando a ilha numa posição difícil. Os canaviais foram abandonados na quase totalidade, fazendo perigar a manutenção da importante indústria de conservas e doces. O porto funchalense perdeu a animação de outras épocas. A solução possível para debelar a crise da indústria açucareira madeirense, desde a segunda metade do século XVI, foi o recurso ao açúcar brasileiro, usado no consumo interno ou como animador das relações com o mercado europeu. Os contactos com os portos brasileiros adquiriram importância, pois como refere José Gonçalves Salvador,⁵³¹ as ilhas funcionaram, no período de 1609 a 1621, como o “*trampolim para o Brasil e Rio da Prata*”. O mesmo esclarece que o relacionamento poderia ocorrer diretamente entre os portos insulares e os brasileiros ou, de forma indireta, através de Angola, São Tomé, Cabo Verde ou Costa da Guiné, definindo-se um circuito de triangulação. São exemplo as atividades comerciais de Diogo Fernandes Branco, no período de 1649 a 1652. Desde finais do século XVI que estava documentado o comércio do açúcar brasileiro nas ilhas, servindo os portos do Funchal e Angra como entrepostos para a saída legal

ou de contrabando para a Europa.

O comércio do açúcar do Brasil, por imperativos da própria coroa e solicitação dos madeirenses, foi alvo de frequentes limitações. Em 1591, ficou proibida a descarga do açúcar brasileiro no porto do Funchal. Acontece que a medida não produziu qualquer efeito. Em vereação de 17 de outubro de 1596, foi decidido reclamar junto da coroa a aplicação plena da proibição, já que as autoridades locais apostavam na defesa do açúcar de produção local, que então se promovia. Para assegurar o controlo, os escravos e barqueiros foram avisados que, sob pena de 50 cruzados ou dois anos de degredo para África, não poderiam proceder ao embarque de açúcar sem autorização da câmara. Em janeiro, os vereadores proibiram António Mendes de descarregar o açúcar de Baltazar Dias. Passados três anos, o mesmo surge com outra carga de açúcar sendo obrigado a seguir o porto de destino, sem proceder a qualquer descarga. O não acatamento das ordens do município implicava a pena de 200 cruzados e um ano de degredo. As ordens da coroa, em 1598, eram concordantes com as intenções das autoridades municipais, ficando proibida a descarga de qualquer açúcar na ilha.⁵³² A situação repetiu-se com outros navios, nos anos subsequentes: Brás Fernandes Silveira, em 1597, António Lopes, Pedro Fernandes *o Grande* e Manuel Pires, em 1603, Pero Fernandes e Manuel Fernandes, em 1606 e Manuel Rodrigues, em 1611⁵³³.

Os homens de negócio do Funchal envolvidos no comércio obrigaram as autoridades a estabelecer uma solução de consenso. Em 1611, ficou estipulado que a venda de açúcar brasileiro só seria possível após o esgotamento do da terra⁵³⁴. Depois estabeleceu-se um contrato entre os mercadores e o município em que os primeiros se comprometiam a vender um terço do açúcar de terra⁵³⁵. Nas décadas de 30 e 40, parece ter havido um intervalo nas transações

530 Vitorino Magalhães GODINHO, *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, IV, p.98.

531 *Cristãos-novos e o Comércio no Atlântico Meridional*, S. Paulo, 1978, p.247.

532 ARM, *RGCMF*, t. III, fls. 12vº-13vº.

533 ARM, *RGCMF*, t. III, fl. 44vº; idem, *Documentos Avulsos*, caixa IV, nº. 504, fls 12vº-13vº refere-se as medidas proibitivas de 1591, 1597 e 1601; *ibidem*, nº.1314, fls.40vº-41vº; idem, *Câmara Municipal do Funchal*, nº.1312, fls.7-8vº, nº.1313, fls.20-23, nº.1313, fls. 6, 49vº, 51, 52-52vº, 59, nº.1316, fls. 24-25, 33-33vº, nº.1318, fls.37vº-38.

534 *AHM*, vol. XIX, 1990, pp.139-141

535 ARM, *RGCMF*, t. III, fl.103: 29 de Março de 1612. Em 1657 a proporção de cada açúcar transacionado no porto do Funchal deveria ser de metade [ARM, *RGCMF*, T. II, fl.44vº; t. III, fl. 103; ARM, *DA*, caixa II, nº.250; ARM, *CMF*, nº.1315, fl.61; nº.1316, fls.39-39vº; nº.1322, fls.56-56vº; nº.1333, fls.5vº-6vº.]

brasileiras, motivado pela ocupação holandesa, pois em 1650⁵³⁶ refere-se que há dezoito anos não vinha açúcar e pau-brasil de Pernambuco.

Após a restauração da independência de Portugal, o comércio com o Brasil foi alvo de múltiplas regulamentações. Primeiro, com a criação do monopólio de comércio, através da Companhia para o efeito criada e, depois, com o estabelecimento do sistema de comboios para maior segurança da navegação. Ressalva-se o caso particular da Madeira e dos Açores que, a partir de 1650, passaram a poder enviar, isoladamente, dois navios com capacidade para 300 pipas com os produtos da terra, depois trocados por tabaco, açúcar e madeiras⁵³⁷. Depois, ficou estabelecido que os mesmos não podiam suplantar as 500 caixas de açúcar⁵³⁸. O movimento das duas embarcações da Madeira fazia-se com toda a discrição, conforme recomendava o Conselho da Fazenda, mediante as licenças e a entrega era feita, no sentido de favorecer todos os mercadores⁵³⁹. Para os navios envolvidos no trato brasileiro, havia uma escrituração à parte na alfândega⁵⁴⁰. Alguns navios, fora do número estabelecido para a ilha, declaram serem vítimas de um naufrágio ou de ameaças de corsários, o que não os impedem de descarregarem sempre algumas caixas de açúcar. Todavia, os infratores sujeitavam-se a prisão e a pesadas penas, como sucedeu em 1664,⁵⁴¹ com Manuel Ferreira do Porto, em 1665,⁵⁴² com Luís Ferreira o moço e, em 1669,⁵⁴³ com o Mestre Manuel Nogueira Botelho.

No século XVIII, o movimento amplia-se, não obstante as recomendações para o respeito da norma estabelecida no século anterior⁵⁴⁴. As autorizações eram concedidas pelo Governador, em exclusivo aos mercadores madeirenses. Merecem atenção Bento Ferreira, Francisco Luís Vasconcelos e Francis-

co Teodoro, pelo número de licenças conseguidas. Por determinação de 1664, pagavam um donativo de 50.000 réis, existindo no Funchal um comissário dos comboios, que procedia à arrecadação dos referidos direitos. No ano de 1676,⁵⁴⁵ era Diogo Fernandes Branco quem os administrava. De acordo com as recomendações do Conselho da Fazenda, a arrecadação dos direitos de entrada do açúcar do Brasil era lançada em livro próprio⁵⁴⁶.

Facto de particular interesse é a participação das comunidades da Companhia de Jesus da Baía, Rio de Janeiro e Maranhão, que, usufruindo do privilégio de isenção dos direitos, colocavam também o açúcar das fazendas no mercado madeirense, conduzindo à ilha 82 caixas de açúcar, sendo 7 do Maranhão, 65 da Baía e 10 do Rio de Janeiro⁵⁴⁷. No século XVII, o grosso das exportações em torno do açúcar na ilha tem como origem o Brasil: em 1620, do açúcar exportado, temos 23.560 arrobas do Brasil e 1.992 da Madeira, enquanto em 1650, surgem só 83 caixas do Brasil e 111 arrobas da Madeira. Para o período de 1650 a 1691, conseguimos identificar 53 navios provenientes da Baía, Rio de Janeiro, Pernambuco, Paraíba, Pará e Maranhão, que conduziram ao Funchal mais de dez mil caixas de açúcar.

O açúcar brasileiro foi, na segunda metade do século XVII, uma mercadoria importante do comércio na ilha e das principais fontes de receitas para o erário régio. Aliás, a Madeira era um dos pilares fundamentais do comércio com o Brasil, vivendo na dependência deste trato, como se pode corroborar pelo alvará régio de 1649⁵⁴⁸, onde se afirma que “*a maior parte do comercio da companhia era nessa ilha da Madeira donde suas armadas hiam de carregar vinhos...*”. O rendimento auferido pela Alfândega com a entrada de açúcar era elevado e o valor atesta também a evolução do comércio. Para os anos de 1771 e 1772, é possível comparar a importância do produto no movimento geral da alfândega do Funchal:

536 AN/TT, *PJRFF*, n.º. 296, fls. 4Vº, 17 de Junho de 1650

537 ARM, *RGCMF*, t. VI, fl. 100, 11 de Agosto de 1650.

538 ARM, *RGCMF*, t. VI, fls. 169vº-170, 3 de Julho de 1652

539 ARM, *RGCMF*, t. VII, fl. 24, 10 de Junho de 1664; AN/TT, *PJRFF*, n.º. 960, fls. 70vº-71, 25 de Maio de 1677;

540 AN/TT, *PJRFF*, n.º. 964, fls. 429-429vº, 16 de Agosto de 1663. Na documentação da Alfândega do Funchal, existem alguns livros.

541 AN/TT, *PJRFF*, n.º. 296, fls. 41-41vº, 4 de Novembro de 1644.

542 AN/TT, *PJRFF*, n.º. 296, fls. 42, 15 de Setembro de 1665.

543 AN/TT, *PJRFF*, n.º. 296, fls. 52vº, 75vº-76.

544 AN/TT, *PJRFF*, n.º. 970, fls. 90vº-94vº; n.º. 971, fls. 11-11vº, 12vº, 13-15vº, 106-108vº. Cf. J. Abreu de Sousa, *O Movimento do Porto do Funchal e a Conjuntura da Madeira de 1727 a 1810. Alguns Aspectos*, Funchal, 1989, pp. 135 e segs.

545 AN/TT, *PJRFF*, n.º. 966, sem referência: 2 de Maio de 1672.

546 AN/TT, *PJRFF*, n.º. 965A, fls. 429-429vº: 16 de Agosto de 1673

547 AN/TT, *PJRFF*, n.º. 496, fls. 35-43.

548 ARM, *RGCMF*, t. VI, fls. 99-99vº, 20 de Agosto de 1649.

Rendimento da alfândega do Funchal 1771-1772

	ENTRADAS		SAÍDAS
	Brasil	Total	
1771	3011\$936	10250\$825	51689\$076
1772	4775\$702	14713\$798	54103\$475

FONTE: Alberto Vieira, O Açúcar na Madeira. Séculos XVII e XVIII, in *Actas do III Colóquio Internacional de História da Madeira*, Funchal, 1992, p342.

O açúcar do Brasil teve um lugar importante na economia madeirense, não apenas por apoiar as indústrias de conserva e casca, mas, fundamentalmente, pelo movimento de reexportação. Todavia, a década de 70 do século XVIII, marca o início da quebra do comércio, que teve repercussões evidentes no negócio de casca e conservas. Assim, em 1779⁵⁴⁹, o Governador João Gonçalves da Câmara refere que o comércio da casca estava quase extinto.

O COMÉRCIO DE AÇÚCAR COM A EUROPA. Parte significativa do açúcar importado do Brasil era utilizado no fabrico de conserva e casca que, depois, se exportava para as praças europeias, nomeadamente do Norte. O comércio do Funchal com a praça de Bordéus era significativo, tal como nos informa Didier Boisson⁵⁵⁰. Mas, a partir de 1710, ele entrou em crise, repercutindo-se na produção e comércio de casca⁵⁵¹, um dos principais sustentáculos da produção local e a trata de importação do Brasil. A isto associa-se a falta de citrinos, como nos refere, em 1710, Duarte Sodré Pereira⁵⁵². A correspondência do cônsul francês no Funchal é, a este respeito, significativa: em 1717, ele referia que estavam a passar de moda, enquanto em 1765, dava conta da reduzida exportação⁵⁵³. Duarte Sodré Pereira, que foi governador da Madeira no período de 1703 a 1711, desenvolveu uma importante atividade comercial em torno do açúcar do Brasil e

da casca para os portos holandeses. A afirmação dos mercados franceses e holandeses ficou já demonstrada por Frédéric Mauro,⁵⁵⁴ para os anos de 1620 e 1650.

No decurso do século XVIII, a Madeira manteve-se como mercado importador do açúcar brasileiro. Os hábitos ancestrais de consumo e existência de algumas indústrias de conservas e casquinha implicaram o movimento de importação, numa altura em que a ilha havia deixado de produzir. Por força disto, as relações comerciais com o Brasil assumem particular significado, ainda que condicionadas pela política de monopólio. A partir da Baía, Rio de Janeiro ou Recife chegava o açúcar, a farinha de pau e o mel⁵⁵⁵. Dona Guiomar de Sá Vilhena assumiu aqui um papel destacado, na segunda metade do século XVIII⁵⁵⁶. À sua conta, entraram 2058 arrobas de açúcar branco e 438 de mascavado, com origem no Rio de Janeiro ou em Pernambuco. Mesmo depois de reabilitada, a cultura da cana continuou a importar-se açúcar e nomeadamente o melaço, que, depois, tanto podia ser transformado em açúcar ou álcool para adubar os vinhos. A entrada do melaço estava permitida desde 1858. Com o regime sacarino, em 1895, esta permissão foi uma das formas de compensação às fábricas matriculadas, pela compra da cana a preço elevado e pela permissão de entrada de álcool dos Açores e continente. Até 1904, temos informação do registo de 7 fábricas, mas a de William Hinton & Sons assume uma posição hegemónica com 50% do rateio do melaço a importar, de acordo com o volume de cana adquirida. A fábrica do Torreão importou melaço de diversas proveniências, nomeadamente de Hamburgo, Demerara e Benguela, para fabrico de álcool.

Os dados da importação do melaço revelam um incremento na década de 80 do século XIX e nos primeiros anos do século XX.

Ano	Melaço em toneladas
1884	365
1885	767

549 AHU, *Madeira e Porto Santo*, nº.518,1 de Agosto de 1779.

550 Les Relations Commerciales entre les Marchands Protestants de Bourdeaux, le Portugal et Madère au debut des années 1680, *Bulletin des Espaces Atlantiques*, nº.2 (1987), 137-144.

551 Albert Silbert, *ob. cit.*, pp.405-406; Maria Júlia de Oliveira e Silva, *Fidalgos-mercadores no Século XVIII. Duarte Sodré Pereira*, Lisboa, 1992, p.105

552 Maria J. Oliveira e Silva, *ob. cit.*, p.105, nota 120, carta de 28 de Agosto.

553 Albert Silbert, *ob. cit.*, p.406

554 *Ob. cit.*, vol.II, pp.259, 261-262

555 João José Abreu de Sousa, *O Movimento do Porto do Funchal e a conjuntura da Madeira de 1727 a 1810. Alguns aspectos*, Funchal, 1989, pp.135-172

556 Bernardete Barros, *Dona Guiomar de Sá Vilhena. Uma mulher do Século XVIII*, Funchal, 2001, pp.123-127

1886	1.424
1887	1.699
1888	1.038
1889	1.425
1890	1.356
1891	1.949
1892	596
1893	65
1897	962
1898	1.469
1899	1.539
1900	1.477
1901	1.116
1902	999
1903	908
1904	2.311
1905	2.299
1906	777
1907	395
1908	109
1909	198
1910	637
1911	362
1913	0,6

FONTE: Elaboração própria, conforme Alberto Vieira, *Canaviais, açúcar e aguardente na Madeira. Séculos XV a XVI*, Funchal, 2004.

Não obstante, desde 1853 termos os primeiros ensaios da produção de açúcar, só passados dez anos, há a entrada em Lisboa do açúcar madeirense estava isenta de direitos e só para o período de 1870 a 1876 se cobrou 25% do que se lançava sobre o demais açúcar. A suspensão desta medida por cinco anos, sendo depois novamente prorrogada por outros cinco anos, acontece por intervenção dos deputados madeirenses, que reclamavam a abolição da lei de 27 de dezembro de 1870⁵⁵⁷. A de 1903 confirma as regalias, estabelecendo que o açúcar da ilha chegava ao continente isento de direitos. Tais condições favo-

receram a entrada do açúcar madeirense no mercado nacional, situação que se alterou, em 1926, passando o açúcar e melaço a serem considerados estrangeiros, para efeitos fiscais⁵⁵⁸. Mesmo assim, com tantas regalias, os madeirenses tinham dificuldade em assegurar a venda do seu açúcar no mercado continental, nomeadamente a partir da década de 80 do século XIX, marcada por uma tendência muito forte de baixa de preço no mercado mundial. Este conjunto de condições fez com que a principal aposta dos engenhos madeirenses fosse para o fabrico de álcool e aguardente.

A informação disponível sobre o comércio de açúcar com o reino é escassa, permitindo, porém, elucidar a questão. O período que antecede a *Primeira Grande Guerra* foi o momento mais significativo. No final da centúria anterior, o movimento ascendente foi entravado pela doença nos canaviais, em 1882.

Produção de açúcar- 1863-1914

Anos	Açúcar em toneladas
1863	110
1867	159
1868	252
1869	322
1870	250
1871	6
1907	723
1908	720
1909	1.650
1910	1.869
1911	2.456
1912	3.324
1913	3.467
1914	3.922

FONTE: Elaboração própria, conforme Alberto Vieira, *Canaviais, açúcar e aguardente na Madeira. Séculos XV a XVI*, Funchal, 2004.

A fábrica do Torreão apresentava um valor significativo das exportações, como se poderá verificar dos dados conhecidos para o período de 1866 a

⁵⁵⁷ *Pauta Geral das Alfandegas do Continente de Portugal e Ilhas Adjacentes*. Nova edição oficial com as alterações decretadas até Julho de 1882, Lisboa, 1882, pp.319-320; *Discurso pronunciado em 20 de Março de 1876 na sessão de abertura da Eschola Central*, Funchal, 1876, p.76

⁵⁵⁸ *Ordens de Serviço da Direcção da Alfândega do Funchal-1926*, Funchal, 1926, p.26

1918⁵⁵⁹:**Consumo de Açúcar -1866-1918**

ANOS	MADEIRA Consumo em Kgs	Metrópole (em Kgs)	Açores (em Kgs)
1866		90.000	
1867		61.743	
1868		168.183	
1869		165.469	
1870		14.960	
1871		152.493	
1872		203.650	
1873		78.750	
1876		78.750	
1877		133.400	900
1878		202.500	4.815
1879		459.594	9.885
1880		346.752	66.140
1881		339.119	81.220
1882		316.386	114.915
1883		290.161	146.475
1884		153.151	73.035
1885		79.537	47.595
1886			3.045
1895			285
1896			51.514
1897			13.470
1898			3.225
1899			2.925
1900			4.220
1901			33.900
1902			25.050
1903			4.800
1904	685.000		
1905	902.000		
1906	896.000		
1907	1.004.000	722.903	
1908	1.099.000	720.270	

1909	1.135.000	1.650.670	
1910	1.029.000	1.868.050	
1911	1.228.000	2.456.850	
1912	1.278.000	3.368.550	
1913	1.304.000	3.467.830	
1914	1.290.000	3.922.900	
1915	1.330.220	4.176.644	
1916	1.656.310	3.713.000	
1917	1.377.599	2.381.000	
1918	1.900.000	627.000	

FONTE: Quirino de Jesus, *A Nova Questão Hinton*, Lisboa, 1915.

A Madeira, ao mesmo tempo que exportava açúcar para o continente e para os Açores, também o importava de Angola e Moçambique, como se poderá verificar pelos dados disponíveis para 1878 a 1909. A situação acontece porque havia sido atribuído o privilégio de importação de 550.000 por ano.

Importação de Açúcar. 1878-1915

Anos	Açúcar em kgs
1878	77.687
1879	28.766
1880	14.423
1881	17.100
1882	12.635
1883	7.678
1884	32.566
1885	14.993
1886	1.665
1887	107.058
1888	334.171
1889	534.953
1890	629.090
1891	577.843
1892	117.368
1893	288.909
1894	342.989
1895	333.686
1896	113.033

⁵⁵⁹ *Diplomas Principaes que interessam ao Regimen Saccharino da Madeira*, sd., sl.

1897	154.658
1898	200.571
1899	250.571
1900	220.774
1901	116.679
1902	187.026
1903	560.735
1904	547.467
1905	223.810
1906	87.985
1907	53.337
1908	31.767
1909	26.164
1911	369.996
1912	728.527
1913	541.486
1914	558.481
1915	549.985

FONTE: Elaboração própria, conforme Alberto Vieira, *Canaviais, açúcar e aguardente na Madeira. Séculos XV a XVI*, Funchal, 2004.

O regime político estabelecido a partir de 1926 confirmou a hegemonia da fábrica Hinton, dando-lhe a estabilidade necessária para controlar o mercado e garantir o lucro que, há tanto tempo, era reclamado. A fábrica insistiu sempre junto das autoridades nas elevadas perdas da safra, ameaçando, por diversas vezes, encerrar as portas. Em 1969, a situação era crítica. O constante aumento da mão-de-obra e a perda de qualidade da cana reforçaram a ameaça, da qual resultou o compromisso por parte do Estado de a compensar⁵⁶⁰. A situação perdurou até que a mudança de regime e a nova realidade político-económica tornou insustentável a situação. A fábrica do Torreão, perdidas as regalias monopolistas, encerrou as portas e a ilha deixou de produzir açúcar, passando a uma situação de dependência do mercado externo, nomeadamente das refinarias do continente.

O BORDADO MADEIRA. O mercado do bordado Madeira, em pouco mais de século e meio, evoluiu

de acordo com as contingências da conjuntura internacional, apresentando-se como um produto vulnerável, face às mudanças no mercado de destino, pelo simples facto de ser um produto de luxo. Foi evidente a fixação, quase exclusiva em determinados momentos em quase só um mercado, o que veio a condicionar a evolução desta indústria. Primeiro, tivemos os ingleses, seguiram-se os alemães, os norte-americanos, os brasileiros e, finalmente, os italianos. A tudo isto acresce que, desde o século XIX, o mercado europeu do bordado era-extremamente competitivo, não dependendo apenas da indústria da ilha da Madeira, uma vez que, em várias regiões da Europa, o bordado passava por um lento processo de transformação. O processo de mecanização do trabalho, desde meados do século XIX, e depois a concorrência do mercado oriental, foram fortes entraves à afirmação do bordado artesanal da Madeira⁵⁶¹.

O bordado Madeira começou, numa primeira fase, por ser um produto alheio ao sistema de trocas. Bordava-se para uso pessoal ou para oferta a familiares e amigos. Só muito tardiamente se descobriu o seu valor comercial, nas trocas locais e, depois, na exportação para distintos mercados. Em meados do século XIX, antes que chegasse ao mercado britânico, vendia-se, porta a porta, aos inúmeros estrangeiros

⁵⁶¹ Benedita Câmara, *A Economia da Madeira (1850-1914)*, Lisboa, 2002; Luís Chaves, Ilha da Madeira, in *A Arte Popular em Portugal. Ilhas Adjacentes e Ultramar*, Lisboa, Editorial Verbo, 1968; Luíza Clode, Teresa Brazão, *Bordados-Madeira: 1850-1930*, Funchal: Secretaria Regional do Turismo e Cultura, Direcção Regional dos Assuntos Culturais, imp. 1987; Luíza Clode, *Bordado - Madeira: a propósito de duas exposições*, in *Atlântico*, nº.8, 1986, Idem, - *Bordados. Indústria Caseira*, In: *Das Artes e da História da Madeira*. - Funchal, Vol. VIII, Nº 38 (Ano XVIII), p. 31-40; Duarte Ferreira, *Bordadeiras de Câmara de Lobos - Honra, Espaço e Bordado*, In: *Xarabanda* revista. - Funchal. - Nº 1 (Maio 1992), p. 12-14; *Indústria de Bordados da Madeira. Apontamentos*, Funchal, Grémio dos Industriais de Bordados da Madeira, 1958; M. M. de Calvet Magalhães, *Bordados e Rendas de Portugal*, Lisboa, Direcção-Geral do Ensino Primário, 1963; António Forte Salvado, *Oficina-escola de bordados do Museu Tavares Proença Júnior e a salvaguarda do bordado regional*, Coimbra: Serv. Municipais de Cultura e Turismo; Lisboa: Inst. Português do Património Cultural, 1982; Victorino José dos Santos, *Indústrias Madeirenses. Bordados, Artefactos de Verga e Embutidos*, in *Boletim do Trabalho Industrial*, nº.5, 1957; Fernando Augusto da Silva, *Bordados*, in *Elucidário Madeirense*, Funchal, 1984, vol. I, pp.162-165; Maria da Soledade, *Os Bordados da Madeira ("Viagem" numa fábrica de Bordados)*, Funchal, Editorial Eco do Funchal Lda, 1957; Peres trancoso, *O Trabalho Português I- Madeira*, Lisboa Livrarias Aillaud e Bertrand, 1929; Carolyn Walter e Kathy Holman, *The embroidery of Madeira*, New York: Union Square Press, 1987; Eberhard Wilhelm, *As casas Alemãs de Bordados entre 1880 e 1916 e a Família Shnitzer*, in *Islenha*, nº.7, 1990, pp.52-60. Idem, "Estrangeiros na Madeira: João Wetzler industrial de bordados, antiquário e doador duma colecção de pratos", *Islenha*, 1988, Nº 2, pp. 69-76. Alberto Vieira, *O Bordado da Madeira*, Funchal, 2006.

⁵⁶⁰ De acordo com o *Relatório sobre as Industrias de Açúcar e Alcool da Madeira*, Administração Geral do Alcool, Lisboa, 1972. As perdas do Hinton em 1971 foram estimadas em 5.125.000\$00.

de visita ou de passagem pelo Funchal. Durante muito tempo, o mercado local de *souvenirs* foi alimentado por estas vendas feitas pelas próprias bordadeiras. Em 1862, de acordo com Francisco de Paula Campos e Oliveira, *os bordados são vendidos em maior quantidade aos estrangeiros que visitam a ilha e que os levam, quando se retiram em suas bagagens; sendo assim muito pequena a quantidade deles exportada directamente pela alfândega*. Em 1862, a venda foi de 108.000\$000 réis insulanos, sendo apenas 6 ou 7.000\$000 da exportação; que, nesta época, era quase toda feita para Inglaterra. O concelho do Funchal apresentava o maior valor de vendas do mercado local e da exportação:

Bordado-vendas em 1862

Funchal	100.000\$00
Calheta	600\$00
P.Sol	800\$00
C. Lobos	4.000\$00

Fonte: Francisco de Paula Campos e Oliveira, *Informações para a Estatística Industrial publicadas pela Repartição de Pesos e Medidas- Distritos de Leiria e Funchal*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1863.

Vários testemunhos de estrangeiros que visitaram a ilha, no decurso da segunda metade do século XIX, corroboram a importância deste comércio local do bordado. Em 1854, a governanta Auguste Werlich refere as vendas porta a porta, destacando o caso de Madame Harche que encomendara lenços de assoar para enviar para a Alemanha. Os padrões foram escolhidos pela própria, numa revista, sendo o trabalho executado por uma bordadeira. Já Rudolfo Schultze, em 1864, diz-nos que o bordado era um dos muitos *souvenirs* que se ofereciam à chegada dos visitantes ao porto. De acordo com E. Taylor (1882), foi Miss Phelps quem, a partir de 1856, promoveu o seu comércio com o Reino Unido. Estas trocas foram asseguradas por Franck e Robert Wilkinson. Passados vinte e cinco anos, juntou-se o mercado e os mercados alemães.

Não dispomos de dados completos sobre a exportação do bordado para os primeiros anos, surgindo, apenas a partir de 1878, alguns dados soltos que atestam a dimensão do bordado no conjunto dos

artefactos. A predominância do bordado é evidente, perdendo importância para os demais artefactos, a partir do ano seguinte, o que denuncia uma crise do bordado, que será superada com a presença dos alemães, a partir dos anos oitenta. Esta é também a convicção de Victorino Santos, em 1907: *Na Madeira, a indústria dos bordados ressurgiu, há aproximadamente vinte anos, do abatimento a que tinha chegado pela implantação das grandes casas exportadoras alemãs que em oficinas bem montadas e dirigidas, deram nova orientação ao trabalho em toda a ilha, e comercialmente multiplicaram os mercados de consumo*⁵⁶².

EXPORTAÇÕES DE ARTEFACTOS

	1878		1879		1880	
	\$	%	\$	%	\$	%
Bordado	55.252\$	82,3	29.554\$	74,6	12.937\$	56,4
Flores artificiais, obras de madeira e vimes	11.835\$	17,7	10.041	25,4	9.998\$	43,6
TOTAL	67.087\$		39.595\$		22935\$	

Depois, só voltamos a dispor de dados a partir de 1890, os quais assinalam uma mudança no mercado de destino do bordado. Os alemães, desde 1881, passaram a intervir localmente e, de imediato, assumiram uma posição dominante, desviando o rumo das exportações para a Alemanha. Esta viragem foi significativa, a partir de 1895 e manteve-se até 1911, altura em que começou a perder importância. Note-se que o mercado inglês foi sempre muito reduzido, nunca ultrapassando as 3,5 toneladas, enquanto o alemão, desde 1895, suplantou as 30 toneladas, atingindo mais de 50 em 1907. Nos primeiros anos do século XX, o bordado assumiu uma posição de relevo nas exportações, sem conseguir suplantá-lo o vinho.

⁵⁶² *Industrias Madeirenses. Bordados, Artefactos de verga e Embutidos*, Lisboa, 1907.



Exportações madeirenses em 1900

	1900	
	\$	%
Bordado	229.472\$	17,4
Vinho	796.472\$	60,4
Total	1.319.587\$	

A *Primeira Guerra Mundial* provocou a saída dos alemães, não se refletindo esta situação nas exportações, como seria previsível. Os reflexos desta fuga fizeram-se sentir apenas no ano de 1916, tal como nos informam os valores da exportação. Em 1915, as receitas da exportação do bordado foram de 201 contos, passando para apenas 29, no ano seguinte, mas subiram, no ano imediato para 702 contos. Já em 1912, se sentiu outra quebra momentânea, devido à falta de mão-de-obra, resultante da mortandade provocada pela *colera-morbus* que alastrou a toda a ilha, em 1911, e dizimou muitas das bordadeiras.

Os dados disponíveis sobre a exportação, para o período da guerra, provam precisamente o contrário do que é comum afirmar-se. A guerra não provocou qualquer crise no bordado, que continuou a ter mercado garantido e encontrou, nos sírios, os perfeitos substitutos dos alemães. Aliás, o período

foi de prosperidade para o bordado, sendo os anos 20 o momento de plena afirmação nas exportações. As vendas que, em 1906, não suplantavam os 6 contos atingem, em 1924, os 100.000 contos. Em 1923, o bordado ocupava mais de 70.000 madeirenses e o seu comércio era garantido por 100 casas que o exportavam para a América do Norte, Canadá, Inglaterra, França.

As dificuldades começaram a surgir, apenas a partir de 1924, altura em que os sírios começaram a abandonar a ilha. Nesta data, notou-se um perda nas exportações de 100.000 contos, sendo de 30.000 no bordado. A situação de crise, agravada com o *Crash* da bolsa de Nova York, em 1929, repercutiu-se na indústria, mandando para o desemprego mais de 30% da mão-de-obra do sector. Mas, rapidamente, a ilha recuperou, mesmo no período da *Segunda Guerra Mundial*. O debate em torno da autonomia administrativa e política tinha também na mira a crise do bordado, estabelecendo-se uma relação direta entre a solução da crise do sector e a atribuição de mais autonomia.

A guerra atingiu, de forma direta, alguns mercados concorrentes do bordado na Europa e Pacífico, deixando espaço aberto para o da Madeira. Em 1936, a Madeira continuava a exportar o bordado para distintos destinos, como Inglaterra, EUA, Austrália, Ca-

nadá, França, União Sul-Africana, Brasil, Alemanha, Bélgica, Holanda, Peru, Malta, Noruega, Singapura. Em 1952, a ilha exportou 259.165 Kgs de bordados, sendo os mercados de destino dominados pelos EUA.

EXPORTAÇÃO DO BORDADO 1952

	%
Estados Unidos da América	53
Canadá	6
Venezuela	8,1
Grã-Bretanha	3,7
África do Sul	3,9
Outros	16,7

Fonte: RODRIGUES; Ramon Honorato Correa, *Questões Económicas, 2º Tomo A Madeira no Plano da Economia Nacional*, Funchal, 1955.

Em 1956, a Madeira perdeu o mercado do Brasil, ao mesmo tempo que se afirmava um espaço concorrente de produção nos morros da cidade de Santos. Muitas das bordadeiras e empregados madeirenses do sector do bordado que emigraram para o Brasil não deixaram de parte o trabalho em que se ocupavam na ilha.

Nos anos 60, o bordado Madeira chegava a novos e tradicionais mercados como os EUA, Suíça, Suécia, Dinamarca, Alemanha, França, Inglaterra, Espanha, Austrália e África do Sul. Nesta década, mais precisamente nos anos de 1966 e 1967, foi notória a quebra nas exportações, fruto da crise interna de alguns mercados, como os de EUA e África do Sul, e da concorrência do bordado à mão do Oriente e feito à máquina oriundo da Suíça e Hong Kong. Mesmo assim, o mercado norte-americano continuará a dominar as exportações, até princípios dos anos 70. A Itália é um novo mercado, que surge apenas a partir de 1967, e só conseguirá suplantá-los os EUA, depois de 1974, assumindo uma posição dominante nos anos 80. Nos anos 70, o peso do bordado nas exportações era assinalável e só começou a decair, a partir de 1974, não obstante o volume de negócios do bordado ser ascendente.

EXPORTAÇÕES da Madeira (em contos)

	1971		1974		1977	
	\$	%	\$	%	\$	%
Bordado	148027	46	202.561	39,8	231.300	32,2
Total	321.562		509.277		718.968	

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados oficiais do antigo Instituto de Tapeçarias e do Bordado da Madeira.

A partir dos anos 70, é evidente a concentração das exportações em apenas 6 mercados: Itália, EUA, República Federal da Alemanha, Suíça, Grã-Bretanha e França.

EXPORTAÇÃO de Bordado-PRINCIPAIS MERCADOS (1966-1981)

	VALOR TOTAL em 1.000.000 Esc.	EUA %	Itália %	Outros %
1966	147	70	0	30
1967	141	64	2	34
1968	138	58	6	36
1969	140	58	12	30
1970	146	55	13	32
1971	146	55	16	29
1972	163	59	18	23
1973	179	43	34	23
1974	197	29	49	22
1975	153	33	44	23
1976	154	33	45	22
1977	232	30	47	23
1978	404	21	55	24
1979	565	18	60	22
1980	633	14	64	22
1981	731	17	66	17
1985	1.470			
1986	1.818			
1987	1.967			
1988	2.289			
1989	2.256			
1990	2.434			

1991	2.548			
1992	2.515			
1993	1.773			
1994	1.444			
1995	1.307			
1996	1.248			
1997	1.297			
1998	1.235			
1999	1.120			
2000	1.073			

Fonte: Benedita Câmara, *A Economia da Madeira (1850-1914)*, Lisboa, 2002 e elaboração própria a partir dos dados oficiais do antigo Instituto de Tapeçarias e do Bordado da Madeira.

O mercado nacional detém alguma importância na venda do bordado, resultado, certamente, do incremento do turismo, mas nunca ultrapassando um quarto do total do volume de negócios. Aliás, o relatório do Grémio dos Industriais de Bordados, em 1958, reafirma esta situação: *Com um consumo interno que nem atinge 5% das transacções anuais, os bordados da Madeira têm o seu destino ligado ao comércio de exportação.*

MERCADO DO BORDADO- 1966-1981

	Mercado nacional %		Mercado externo
	Madeira %	Continente %	
1966	17	6	77
1967	15	7	78
1968	15	6	79
1969	14	6	80
1970	16	7	77
1971	16	7	77
1972	18	6	76
1973	15	6	76
1974	11	4	85
1975	13	2	85
1976	14	2	84
1977	14	2	84
1978	18	2	80

1979	12	2	86
1980	12	2	86
1981	9	2	89

Fonte: Benedita Câmara, *A Economia da Madeira (1850-1914)*, Lisboa, 2002 e elaboração própria a partir dos dados oficiais do antigo Instituto de Tapeçarias e do Bordado da Madeira.

EXPORTAÇÃO DE BORDADOS EM KGs-1878-1952

Ano	Alemanha	Grã-Bretanha	EUA	TOTAL
1878				1809
1879				1582
1880				1864
1884				2032
1885				4576
1886				1779
1887				4067
1888				3559
1889				3813
1890	2.136	3.098		5883
1891	2294	2461		5464
1892	2291	2869		6506
1893				5096
1894				9040
1895	33173	2751		37927
1896	17052	2734		20628
1897	38976	11783		42901
1898	20681	434		21826
1899	31708	1092		33431
1900	29739	401	95	30463
1901	22755	3496		26381
1902	29491	241	37	30131
1903	40536	20	86	40928
1904	37522		20	37669
1905				39216
1906	39840	628	52	40574
1907	52065	484	233	53074
1908	27374	714		28100
1909	28914	2829	109	31936

1910	34717	2439	109	31936
1911	23788	3135	948	28317
1912	5126	1149	2481	8872
1913	7981	727	2274	11087
1914	4408	331	3419	10188
1920				68470
1943				174.780
1952				259.165

Fonte: Benedita Câmara, *A Economia da Madeira (1850-1914)*, Lisboa, 2002

EXPORTAÇÃO DE BORDADOS em Réis e Escudos- 1863-2000

Ano	INGLATERRA	ALEMANHA	EUA	TOTAL
1863				7.000\$000
1878				55.252\$000
1879				29.554\$000
1880				12.937\$000
1900				229.928\$00
1901				213.957\$270
1902				190.719\$700
1903				98.863\$340
1904				58.735\$200
1905				99.690\$760
1906				242.342\$180
1907				277.530\$240
1908				186.194\$810
1909				257.599\$400
1910				287.551\$00
1911				188.560\$00
1912				79.950\$00
1913				143.009\$00
1914				156.767\$00
1915				201.052\$00
1916				29.140\$00
1917				702.695\$00
1918				766.128\$00
1919				615.057\$00
1920				68.470.000\$

1923				70.000.000\$
1934				100.000.000\$00
1943				174.780.000\$
1952				259.165.000\$
1955				177.000.000\$
1956		92.119.000\$		138.869.000\$
1957				116.960.000\$
1959		92.119.000\$		136.869.000\$
1966				19.635.000\$
1967				10.210.000\$
1971				148.027.000\$
1974				202.561.000\$
1977				231623000\$
1978				404.181.000\$
1979				564.865.000\$
1980				632.536.000\$
1981				748.943.000\$
1982				
1983				
1984				
1985				
1986				
1987				
1988				
1989				
1990				
1991				
1992				2.515.658.073\$
1993				1.773.335.176\$
1994				1.444.453.964\$
1995				1307.339.468\$
1996				1.248.733.147\$
1997				1.297.559.752\$
1998				1.235.476.810\$
1999				1.120.459.114\$
2000				1.073.323.180\$

Fonte: Benedita Câmara, *A Economia da Madeira (1850-1914)*, Lisboa, 2002 e elaboração própria a partir dos dados oficiais do antigo Instituto de Tapeçarias e do Bordado da Madeira.

MOVIMENTO DE TÉCNICAS E CONHECIMENTOS: produtivas e transformadoras de produtos agrícolas: cereais, vinho, açúcar. A Madeira, por força da posição no quadro da expansão europeia como primeiro espa-

ço atlântico a merecer uma ocupação efetiva e uma exploração intensiva do solo, funcionou como modelo e porto de difusão de produtos e técnicas de e para todo o espaço atlântico. A ilha foi, na verdade, o primeiro campo de ensaio de técnicas e culturas no espaço atlântico, o que justifica este papel difusor do seu porto. Ao movimento do porto, acrescem ainda outras funcionalidades no quadro da evolução da História da Ciência a partir do século XVII.

PORTO DE DESCOBERTA DA NATUREZA: FLORA

E FAUNA. A expansão atlântica revelou ao europeu um novo mundo em que a flora e a fauna despertaram a atenção dos navegadores e expedicionistas. O processo de povoamento implicava obrigatoriamente um processo de migração de plantas, animais, bem como de técnicas de recolha, cultivo, criação e transformação dos mesmos. De acordo com João de Barros, os portugueses levaram *“todas as sementes e plantas e outras coisas com quem esperava de povoar e assentar na terra”*⁵⁶³. O retorno foi igualmente rico e, paulatinamente, revolucionou o quotidiano europeu e algumas das novas plantas entraram rapidamente nos hábitos das populações das quais cedo se perdeu o rasto de origem. Portugueses e espanhóis atuaram, de forma direta, no intercâmbio de plantas entre o *Novo* e o *Velho Mundo*. Dos quatro cantos do mundo, o contributo para a valorização e diversificação do património natural foi evidente. No Oriente, foram as especiarias que dinamizaram as rotas comerciais e alimentaram a cobiça dos europeus. A América revelou-se pela variedade e exotividade das plantas e frutos, com valor alimentar, que contribuíram em África para colmatar a deficiência.

As ilhas assumiram o papel de viveiros de aclimação das plantas e culturas em movimento. A Madeira foi-no, nos dois sentidos. Da Europa, propiciou a transmigração da fauna e flora identificada com a cultura ocidental. No retorno, foram as plantas do Novo Mundo que tiveram, de novo, passagem obrigatória pela ilha. A riqueza botânica do Funchal resulta disso. O processo de imposição da chamada *biota europeia*, no dizer de Alfred Crosby⁵⁶⁴, foi

responsável por alguns dos primeiros e mais importantes problemas ecológicos. A Madeira não se posiciona apenas nos anais da História Universal como a primeira área de ocupação atlântica e pioneira na cultura e divulgação do açúcar ao Novo Mundo.

A expansão europeia não se resume ao encontro e desencontro de culturas, mas marca também o início de um processo de transformação ou degradação do meio ambiente. Nos séculos XV e XVI, foram as viagens de descobrimento, enquanto no século XVIII, sucederam as de exploração e descoberta da natureza, comandadas por ingleses e franceses.

PORTO DE TECNOLOGIA E INFORMAÇÃO. O

processo de expansão europeia não se ficou apenas pelo processo de descobrimento de novos mundos, da abertura de novos mercados e o encontro de novas gentes e produtos. A história tecnológica evidencia que a expansão europeia condicionou também a divulgação de técnicas e permitiu a invenção de novas que revolucionaram a economia mundial. Os homens que circulam no espaço atlântico, e de forma especial os povoadores, são portadores de uma cultura tecnológica que divulgam nos quatro cantos e procuram adaptar às condições de cada espaço de povoamento agrícola. À agricultura, prende-se um indispensável suporte tecnológico que auxilia o homem no processo. Assumem particular significado as culturas do vinho e da cana sacarina. Ambas acompanham o processo de expansão atlântica e impõem-se no mercado europeu. A dominância e incessante procura condicionaram, ao longo dos séculos, o progresso tecnológico, mais evidente quanto ao fabrico do açúcar.

A moagem e o conseqüente processo de transformação da garapa em açúcar, mel, álcool ou aguardente projetaram as áreas produtoras de canaviais para a linha da frente das inovações técnicas, no sentido de corresponderem às cada vez maiores exigências da concorrência. A madeira e o metal foram a matéria-prima que deram forma à capacidade inventiva dos senhores de canaviais e engenhos. Na moenda da cana, utilizaram-se vários meios técnicos comuns ao mundo mediterrânico. A disponibilidade de recursos hídricos conduziu à generalização do

563 *Ásia*, década I, p.552

564 *Imperialismo Ecológico. A Expansão biológica da Europa: 900-1900*, São Paulo, 1993.

engenho de água. Na Madeira, o primeiro particular engenho de que temos conhecimento foi o de Diogo de Teive, em 1452, que se veio juntar ao lagar do Infante. O Infante, donatário da ilha, detinha o exclusivo destas subestruturas e quem quisesse segui-lo deveria ter autorização da sua parte. O engenho de água resultou apenas nas áreas onde era possível dispor da força motriz da água. Na sua falta, fez-se uso da força animal ou humana, sendo estes conhecidos como trapiches ou almanjaras. O infante D. Fernando, em 1468, refere as estruturas, diferenciando os engenhos de água, alçapremas e trapiches de besta. Até à generalização dos engenhos de cilindros horizontais, no século XVII, a infraestrutura para espremer as canas era composta do engenho ou trapiche e da alçaprema.

Colombo abriu as portas ao Novo Mundo e traçou o rumo da expansão da cana-de-açúcar. A cultura não lhe era alheia, pois o navegador apresenta algumas atividades ligadas ao comércio do açúcar na Madeira. O navegador, antes da relação afetiva ao arquipélago, foi, a exemplo de muitos genoveses, mercador do açúcar madeirense. Em 1478, ele encontrava-se no Funchal, ao serviço de Paolo di Negro, para conduzir a Génova 2400 arrobas a Ludovico Centurione. Com esta viagem, e depois da larga estância do navegador na ilha, Colombo ficou conhecedor da dinâmica e importância do açúcar da Madeira⁵⁶⁵. Em janeiro de 1494⁵⁶⁶, aquando da preparação da segunda viagem, o navegador sugere aos Reis Católicos o embarque de 50 pipas de mel e 10 caixas de açúcar da Madeira para uso das tripulações, apontando o período que decorre até abril, como o melhor momento para as adquirir. A isto podemos somar a passagem do navegador pelo Funchal, no decurso da terceira viagem, em junho de 1498, e podemos apontar como muito provável a presença de socas de canas da Madeira na bagagem dos agricultores que o acompanhavam. Neste momento, a cultura dos canaviais havia adquirido o apogeu na ilha, mantendo-se uma importante franja de canaviais, ao longo da vertente sul⁵⁶⁷.

565 VIEIRA, Alberto, "Colombo e a Madeira", *Actas III Colóquio Internacional de História da Madeira*, Funchal, CEHA, 1993., IDEM, "Colombo e a Madeira: tradição e história", *Isleña*, 1989, Nº 5, pp. 35-47.

566 Consuelo Varela, *Cristóbal Colón. Textos y Documentos Completos*, Madrid, 1984, p.160.

567 Cristóbal Colón, *Textos y Documentos Completos*, Madrid, Alianza Editorial, 1984, p. 160; Fray Bartolomé de las CASAS, *Historia de*

A tradição anota que as primeiras socas de cana levadas por Colombo saíram de La Gomera. Todavia, a cultura encontrava-se aí nesse momento em expansão, enquanto na Madeira estava já consolidada. Note-se que ainda estão por descobrir as razões que conduziram Colombo, no decurso da terceira viagem, a fazer um desvio na sua rota para escalar o Funchal. Na verdade, a Madeira foi a primeira área do Atlântico onde se cultivou a cana-de-açúcar que, depois, partiu à conquista das ilhas (Açores, Canárias, Cabo Verde, São Tomé e Antilhas) e continente americano. Por isso, o conhecimento do caso madeirense assume primordial importância no contexto da História e Geografia açucareira dos séculos XV a XVII.

O açúcar da Madeira ganhou fama no mercado europeu. A qualidade diferenciava-o dos demais e fê-lo manter-se como o preferido de muitos consumidores europeus. O aparecimento de açúcar de outras ilhas ou do *Novo Mundo* veio a gerar uma concorrência desenfreada ganha por aquele que estivesse em condições de ser oferecido ao melhor preço. Um testemunho da realidade surge-nos com Francisco Pyrard de Laval: "*Não se fale em França senão no açúcar da Madeira e da ilha de S. Tomé, mas este é uma bagatela em comparação do Brasil, porque na ilha da Madeira não há mais de sete ou oito engenhos a fazer açúcar e quatro ou cinco na de S. Tomé*"⁵⁶⁸. E refere que, no Brasil, laboravam 400 engenhos que rendiam mais de cem mil arrobas que, depois, eram vendidas como sendo da Madeira. O mais significativo da situação do novo mercado brasileiro produtor de açúcar é que o madeirense está indissociavelmente ligado ao mesmo. Na verdade, a Madeira foi o ponto de partida do açúcar para o Novo Mundo. O solo madeirense confirmou as possibilidades de rentabilização da cultura, através de uma exploração intensiva e de abertura de novos mercados para o açúcar. É a partir da Madeira que se produz açúcar em larga escala que veio a condicionar os preços de venda, de forma evidente, nos finais do século XV. Também o ínola foi capaz de agarrar esta opção, tornando-se no obreiro da difusão no mundo Atlântico. O primeiro exemplo está documentado com Rui Gonçalves da Câmara quando, em 1472, comprou a capitania da ilha de S. Miguel. Na expedição de tomada de posse

las Indias, Vol. I, México, Fondo de Cultura Económica, 1986, p. 497.

568 *Viagem de Francisco Pyrard de Laval*, Vol. I, Porto, 1944, p. 228.



da capitania, fez-se acompanhar de socas de cana da Lombada, que entretanto vendera a João Esmeraldo, e dos operários para as tornar produtivas. Seguiram-se, depois, outros que corporizaram diversas tentativas frustradas para fazer vingar a cana-de-açúcar nas ilhas de S. Miguel, Santa Maria e Terceira⁵⁶⁹.

Em sentido contrário, avançou o açúcar, em 1483, quando o Governador D. Pedro de Vera quis tornar produtiva a terra conquistada nas Canárias. De novo, a Madeira surge a disponibilizar as socas de cana para que aí surgissem os canaviais. Todavia, o mais significativo é a forte presença portuguesa, no processo de conquista e adequação do novo espaço à economia de mercado. Os portugueses, em especial o Madeirense, surgem com frequência nas ilhas, ligando-se ao processo de arroteamento das terras, como colonos que recebem dadas de terras na condição de trabalhadores especializados a soldo, ou de operários também especializados, que constroem os engenhos e os colocam em movimento. No caso de La Palma, refere-se um Leonel Rodrigues, mestre de engenho, que ganhara este estatuto em 12 anos de

trabalho na Madeira⁵⁷⁰. É de referir também idêntico papel para as ilhas Canárias, na projeção da cultura às colónias castelhanas do novo mundo. Assim, em 1519, Carlos V recomendou ao Governador Lope de Sousa que facilitasse a ida de mestres e oficiais de engenho para as Índias⁵⁷¹.

O avanço do açúcar para sul, ao encontro do habitat que veio gerar o *boom* da produção, deu-se nos anos imediatos ao descobrimento das ilhas de Cabo Verde e S. Tomé. Todavia, só na última, pela disponibilidade de água e madeiras, os canaviais encontraram condições para a expansão. Em 1485, a coroa recomendava a João de Paiva que procedesse à plantação de cana-de-açúcar. Para o fabrico do açúcar refere-se a presença de “*muitos mestres da ilha da Madeira*”⁵⁷². É, aliás, aqui, que se pode de-

569 Gaspar Frutuoso, *Livro Quarto das Saudades da Terra*, Vol. II, pp. 59, 209-212; V. M. Godinho, *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, Vol. IV; F. Carreiro da Costa, “A cultura da cana-de-açúcar nos Açores. Algumas notas para a sua História” in *Boletim da Comissão Reguladora do Comércio de cereais dos Açores*, nº 10, 1949, pp.15-31.

570 *Conquista de la Isla de Gran Canaria*, La Laguna, 1933, p. 40; José Pérez Vidal, *Los Portugueses en Canarias. Portuguesismos*, Las Palmas, 1991; Felipe Fernandez-Armesto, *ob. cit.*, 14-19; Pedro Martinez Galindo, *Protocolos de Rodrigo Fernandez (1520-1526). Primera parte*, La Laguna, 1982, pp. 67, 84-90; Guilherme Camacho y Pérez Galdos, “El cultivo de la cana de azúcar y la industria azucarera en Gran Canaria (1510-1535) in *AEA*, nº 7, 1961, pp.35-38; Maria Luisa Fabrellas, “La producción de azúcar en Tenerife” in *Revista de História*, nº 100, 1952, pp. 454/475; Gloria Diaz Padilla e José Miguel Rodriguez Yanes, *El Señorío en Las Canarias Occidentales*, Santa Cruz de Tenerife, 1990, p. 316.

571 CF. José Perez Vidal, “Canárias, el azúcar, los dulces y las conservas”, in *II Jornadas de Estudios Canarios-America*, Santa Cruz de Tenerife, 1981, pp. 176-179.

572 Isabel Castro Henriques, *O Ciclo do açúcar em S. Tomé nos séculos*

finir o prelúdio da estrutura açucareira que terá expressão do outro lado do Atlântico. A partir do século XVI, a concorrência do açúcar das Canárias e S. Tomé apertou o cerco ao açúcar madeirense, o que provocou a natural reação dos agricultores madeirenses. Sucederam-se queixas junto da coroa, de que ficou testemunho em 1527⁵⁷³. Em vereação, reuniram-se os lavradores de cana para reclamar junto da coroa contra o prejuízo que lhes causava o progressivo desenvolvimento da cultura em S. Tomé. A resposta do rei, no ano imediato⁵⁷⁴, remete para uma análise dos interesses em jogo e só depois, no prazo de um ano, seria tomada uma decisão, que parece nunca ter vindo. A exploração fazia-se diretamente pela coroa e, só a partir de 1529, surgem os particulares interessados nisso. Enquanto isto se passava, do outro lado do Atlântico, davam-se os primeiros passos no arroteamento das terras brasileiras. E, mais uma vez, é notada a presença dos canaviais e dos madeirenses como os seus obreiros. A coroa insistiu junto dos madeirenses, no sentido de criarem as infraestruturas necessárias ao incremento da cultura. Aliás, o primeiro engenho aí erguido por iniciativa da coroa contou com a participação dos madeirenses. Em 1515, a coroa solicitava os bons ofícios de alguém que pudesse erguer no Brasil o primeiro engenho, enquanto, em 1555, foi construído por João Velosa, apontado por muitos como madeirense, um engenho a expensas da fazenda real⁵⁷⁵. A aposta da coroa na rentabilização do solo brasileiro através dos canaviais levou-a a condicionar a mobilização de mão-de-obra especializada, que então havia na Madeira. Assim, em 1537, os carpinteiros de engenho da ilha estão proibidos de ir à terra dos mouros⁵⁷⁶.

O movimento de migração de mão-de-obra

XV e XVI, in Luís de Albuquerque, (dir.), *Portugal no Mundo*, vol. I, Lisboa, sd, pp.264-280.

573 ARM, CMF, *Vereações 1527*, fl. 23vº, 26 de Março 1579.

574 ARM, *Documentos Avulsos*, nº 66, 8 de Fevereiro 1528.

575 Cf. Basílio de Magalhães, *O Açúcar nos Primórdios do Brasil Colonial*, Rio de Janeiro, 1953; David Ferreira de Gouveia, *A Manufatura Açucareira Madeirense (1420-1550). Influência Madeirense na Expansão e Transmissão da Tecnologia Açucareira*, in *Atlântico*, Funchal, nº.10, 1987; Maria Licínia Fernandes dos Santos, *Os Madeirenses na Colonização do Brasil*, Funchal, 1999, pp.46-60.

576 Alberto Lamego, "Onde foi iniciado no Brasil a lavoura canavieira, onde foi levantado o primeiro engenho de açúcar" in *Boletim Açúcar*, nº 32, 1948, pp. 165-168; *Arquivo Geral da Alfândega de Lisboa*, livro 54, fl. 41; *Documentos para a História do Açúcar*, Vol. I, Rio de Janeiro, 1954, pp. 121-123, 5 de Outubro 1555; ARM, *RGCME*, T. I, fl. 372vº.

especializada do engenho acentuou-se, na segunda metade do século XVI, por força das dificuldades da cultura em solo madeirense. O Brasil, nomeadamente Pernambuco, continuará a ser o destino prometido da busca da riqueza para muitos. Em 1579,⁵⁷⁷ refere-se que Manuel Luís, mestre de açúcar, que exercera o ofício na ilha, estava agora em Pernambuco. Muitos mantêm contactos com a ilha, nomeadamente quanto ao comércio de açúcar; é o caso de Francisco Álvares e João Roiz⁵⁷⁸. Acontece que este movimento de operários especializados era controlado pelas autoridades, no sentido de evitar a concorrência de outras áreas com o Brasil. Sucede que, em 1647,⁵⁷⁹ Richarte Piqueforte vendera um escravo, "*oficial de asucares*", a um mercador francês que o pretendia conduzir a S. Cristóvão. A coroa entendia que a saída não deveria ser autorizada e que o escravo deveria ser adquirido e embarcado para o Rio de Janeiro, às ordens do Provedor da Fazenda, para aí ser vendido. Com tais condicionantes e colocados perante o paulatino decréscimo da produção açucareira na ilha, muitos madeirenses foram forçados a seguir ao encontro dos canaviais brasileiros. Em Pernambuco e na Baía, entre os oficiais e proprietários de engenho, pressente-se a forte presença madeirense. Alguns destes madeirenses tornaram-se importantes proprietários de engenho, como foi o caso de Mem de Sá e João Fernandes Vieira, o libertador de Pernambuco. A partir da saída das primeiras mudas de cana e de técnicos, estabeleceu-se um vínculo com a Madeira, continuado através do trato ilegal de açúcar para o Funchal ou então para o mercado europeu, com designativo da origem madeirense. Este movimento seguia as ancestrais ligações entre os que, do outro lado do Atlântico, viam florescer a cultura e aqueles que, na ilha, ficavam sem os seus benefícios. Veja-se, por exemplo, o caso de Cristóvão Roiz de Câmara de Lobos, que, em 1599, declara ter crédito em três mestres de açúcar de Pernambuco, em cerca de cem mil réis, de uma companhia que tivera com Francisco Roiz e Francisco Gonçalves⁵⁸⁰.

577 ARM, *Misericórdia do Funchal*, nº.711, fls.114-115: 7 de Março 1579.

578 ARM, *Provedoria e Juízo Resíduos e Capelas*, fls. 391-396: 11 de Setembro de 1599.

579 AN/TT. *PJRFF*, nº.980, fls. 182-183: 3 de Setembro 1647.

580 Em 1579 (ARM, *Misericórdia do Funchal*, nº 711, fls. 114-115) Gonçalo Ribeiro refere ser devedor a Manuel Luís mestre de açúcar, "que agora está em Pernambuco". José António Gonsalves de Mello, *João Fernandes Vieira. Mestre de Campo do terço da infantaria de*

CONCLUSÃO. O porto do Funchal sofreu por força das contingências que marcaram a evolução do espaço atlântico. A posição geográfica da ilha deslocou-a para uma posição marginal nas rotas oceânicas dos veleiros. Mas os madeirenses souberam vencer esta adversidade, através do desenvolvimento económico ajustado às necessidades do mercado europeu, com os cereais e o açúcar, ou do mercado colonial, com o vinho. Por outro lado, a conjuntura da expansão colonial europeia do século XVII permitiu o reforço da posição estratégica do Funchal como porto de apoio ao avanço e afirmação do colonialismo britânico.

Os súbditos de Sua Majestade vão usufruir na ilha de uma situação de privilégio, pelo que as embarcações inglesas acabarão por ter escala obrigatória no Funchal. A partir daqui, estava aberta a porta para uma forte presença britânica na ilha, que condicionou o processo económico das três últimas centúrias. A perda de importância desta comunidade na ilha, a partir de meados do século XIX, foi acompanhada de uma secundarização do porto do Funchal em relação a outros, como os de Canárias, mais competitivos, em termos de serviços e taxas. Mas a plena afirmação das embarcações a vapor veio a recolocar o Funchal no lugar merecido do mapa das viagens transoceânicas. O turismo foi o elo mais importante desta mudança e acabou por aproximar dois arquipélagos que várias centúrias se mantiveram em conflito.

O porto do Funchal assumiu um protagonismo evidente no processo de afirmação do Atlântico, desde os primórdios da centúria quatrocentista, mantendo diversas funções e papéis. O Funchal afirmou-se como uma cidade portuária, mesmo quando algumas condições do meio se tornavam adversas e tardavam medidas capazes de adaptar o porto e o espaço urbano envolvente à presença destacada que teve na História do mundo Atlântico. As ilhas e as suas cidades portuárias não foram alheias ao mundo atlântico e, por isso mesmo, se lhes deve atribuir o papel que merecem no sistema Atlântico, tão em voga nos últimos anos.

A historiografia ocidental vem apostando, nos últimos anos, nas temáticas dos *Estudos Atlânticos* e do *sistema Atlântico*, quase só definidos pela afirmação dos portos costeiros dos três continentes (Europa, África e América), ignorando-se que, entre eles e

a servir de pilares fundamentais para a comunicação, estão as ilhas. É por isso que os insulares não aceitam este discurso histórico e clamam por um outro integratório e de diálogo que permita a diferenciação do protagonismo e identidade dos espaços insulares. Os estudos e o sistema atlânticos só alcançarão a plenitude no discurso historiográfico quando as abordagens acontecerem, sob a forma de diálogo co-participativo dos diversos espaços e não pela afirmação do discurso euro-americano que aposta na função dominadora de uns portos ou espaços, em relação aos demais. Desta forma, o Atlântico será um eixo integratório de espaços e portos insulares e continentais.

Em síntese, são vários portos, estruturas e espaços que fazem do Funchal uma cidade portuária. O Funchal é o centro para o qual todos, interna e externamente, convergem. Por isso, cria um vasto hinterland no seu entorno, criando dependências múltiplas. Mas o mundo e a História não estão parados, seguindo o seu ciclo natural e o Funchal-porto, centro do mundo madeirense e do atlântico que criou foi mudando e gerando novos centros e dependências que fogem, por vezes, ao controlo madeirense. Hoje, a visualização do mundo atlântico como ponto de partida da Madeira, acontece apenas no discurso historiográfico. Mas será que à ilha não estarão reservados outros papéis que a façam retornar a ser o centro da atlanticidade?

Pernambuco, Vol. II, Recife, 1956, pp. 201-267. ARM, JRC, fls. 391-396: Testamento de 11 de Setembro de 1599.

BIBLIOGRAFIA

1.GERAL: DUNCAN, T. B., *Atlantic islands: Madeira, the Azores and the Cape Verdes in seventeenth century: commerce and navigation*, Chicago, 1972. GUIMERA RAVINA, Agustin, *As ilhas do vinho (Madeira, Azores y Canarias) y la America inglesa durante el siglo XVIII: una aproximación a su estudio*, in *Actas do I Coloquio Internacional de História da Madeira*, 1986, Funchal, 1989. LOBO CABRERA, Manuel, *Gran Canaria y los contactos con las islas portuguesas atlânticas: Azores, Madeira, Cabo Verde y Santo Tomé*, in *V C.H.C.A. (1982)*, T. IV. MAURO, Frédéric, *Las canaries face aux îles portugaises de atlantique avant 1800*, *V C.H.C.A.*, 1982, XV. - *Portugal, o Brasil e o Atlântico 1570-1670*, 2 vols., Lisboa, 1988-89. ROGERS, Francis M., *Atlantic islanders of the Azores and Madeira*, Massachussets, 1979. VIEIRA, Alberto, *O comércio inter-insular nos séculos XV e XVI (Madeira, Açores e Canárias)*, Funchal, 1987.

2. TEXTOS FUNDAMENTAIS SOBRE O TEMA

2.1. AÇORES: CID, Isabel, *O porto de Ponta Delgada em 1801 (subsídios para o seu estudo)* in *B.I.H.I.T.*, XXXVII, 1979. DIAS, Fátima Sequeira, *As relações comerciais entre a Madeira e S. Miguel - 1800 a 1831*, *I C.I.H.M.*, 1990. - *O porto de Ponta Delgada de 1821 a 1825. Um exemplo da navegação no Atlântico*, in *Os Açores e as dinâmicas do Atlântico do descobrimento à II Guerra Mundial*, *B.I.H.I.T.*, vols. XLV(1987), Angra do Heroísmo, 1988. - *O porto de Ponta Delgada e o comércio micaelense entre 1821 e 1825*, in *Arquipélago*, VIII, 1986. - *A importância da "economia da laranja" no arquipélago dos Açores durante o século XIX*, *Arquipélago*, vol. I, n1 2, 1995. GIL, Maria Olímpia da Rocha, *O Arquipélago dos Açores no século XVII*, Castelo Branco, 1979. - *O porto de Ponta Delgada e o comércio açoriano no século XVIII (elementos para o estudo do seu movimento)* in *Do tempo e da História*, n1 3, Lisboa, 1970. - *Madeira e Canárias no movimento portuário de Ponta Delgada - problemas de importação e exportação em finais do século XVII*, in *I C.I.H.M.*, Funchal, 1989. JOÃO, Maria Isabel, *Os Açores no século XIX, economia, sociedade e movimento autonomista*, Lisboa, 1991. LOBO CA-

BRERA, Manuel e Maria Elisa Torres Santana, *Aproximação a las relaciones entre Canarias y Azores en los siglos XVI y XVII*, in *Os Açores e o Atlântico*, AH, 1984. MATOS, Artur Teodoro, *Achegas para a história económica e social da ilha de S. Miguel no ano de 1813*, in *Arquipélago*, I, 1979. - *Las relaciones de los Azores con la América española y las Canarias durante los siglos XVI y XVII*, in *V C.H.C.A. (1982)*, tomo I, (segunda parte). - *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*, Ponta Delgada, 1980. MENEZES, Avelino Freitas de, *A preponderância geoclonómica do Faial na conjuntura açoriana de setecentos*, *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, IX, 1989-90. - *Os Açores na conjuntura euro-ultramarina de setecentos*, in *Os Açores e a Expansão Europeia*, *B.I.H.T.*, XLVIII, 1990. PEREIRA, António Santos, *A Ilha de São Jorge. Sécs. XV-XVII*, AH - 1987. SANTOS, José Marinho dos, *Os Açores nos sécs. XV-XVI*, 2 vols, 1989. SOUSA, Fernando Aires Medeiros de, *José do Canto - Subsídios para a História micaelense 1820-1898*, Ponta Delgada, 1982. TELO, António José, *Os Açores e o controlo do Atlântico*, Porto, 1993.

2.2. CABO VERDE: BALENO, Ilídio, *"O corso e a pirataria em Cabo Verde: seus reflexos na vida local"*, in *Actas do III Colóquio Internacional de História da Madeira*, 1994, pp. 675-685. SANTOS, Maria Emília Madeira, *"Litoral: linha de atracção e repulsão"*, in *Actas da VIII Reunião Internacional de História da Náutica e da Hidrografia*, no prelo. BARCELLOS, Christiano José de Senna, *Subsídios para a História de Cabo Verde e Guiné, (partes I e II)*, Lisboa, 1899. BOLÈGUE, Jean, *L'Impact Économique et Politique des Navigations Portugaises sur les Peuples Côtiers. Les Cas de la Guinée du Cap-Vert (XV^{ème}-XVI^{ème} Siècles), Série Separatas Verdes*, Lisboa, 1988. n1 207. *Les Luso Africains de Sénégal (XVI^{ème}-XIX^{ème} Siècles)*, Lisboa, 1989. CABRAL, Iva, *"A Fazenda Real, campo de contradições entre a Coroa e os moradores de Santiago: o exemplo de Álvaro Dias, almoxarife da Ribeira Grande"* in *Magma*, Mindelo, 1990, n1 5/6 e in *Stdia*, Lisboa, 1991, nº 51, pp. 177-189. - e TORRÃO, Maria Manuel, *"Ensaio de uma Feitoria Régia no Espaço Económico-social da Ilha de Santiago"*, in *Actas do colóquio Internacional de História Atlântica (século XVI)*, no prelo. CARREIRA, António, *"Achegas para a História das Ilhas de Cabo Verde (Séculos XVI-XVII)"* in *Estudos e Ensaio em Homenagem a Vito-*

rino Magalhães Godinho, Lisboa, 1988.- *Cabo Verde - Formação e Extinção de uma Sociedade Escravocrata (1460-1878)*, 20. ed., Lisboa, 1983.- "Cabo Verde - Movimento Marítimo e Comercial nas Ilhas da Boa Vista, Fogo e Maio (séculos XVIII-XIX) in *Revista de História Económica e Social*, 1982, n1 10, pp. 71-85.- "A companhia de Pernambuco e Paraíba. Alguns subsídios para o estudo da sua Acção" in *Revista de História Económica e Social*, Lisboa, 1983, n1 11, pp. 55-88.- "Crises em Cabo Verde nos séculos XVI e XVII" in *Geographica*, Lisboa, 1966, nº 7, pp. 34-46.- *Documentos para a história das ilhas de Cabo Verde e "rios da Guiné": séculos XVII e XVIII*, Lisboa, 1983.- *Estudos de Economia Caboverdeana*, Lisboa, 1982.- "O milho zaburro e o milho maçaroca na Guiné e nas ilhas de Cabo Verde" in *Revista História Económica e Social*, Lisboa, 1986, nº 17, pp. 5-20- Notas sobre o tráfico português de escravos, Lisboa, 1987.- "A navegação de longo curso e o comércio nas ilhas de Cabo Verde no século XIX", in *Revista Económica e Social*, Lisboa, 1979, nº 4, pp. 53-73. *Panaria Cabo-Verdeano-Guineense*, Lisboa, 1983.- *Os Portugueses nos Rios de Guiné (1500-1900)*, edição do autor, Lisboa, 1984.- "Tratos e resgates dos portugueses nos rios da Guiné e ilhas de Cabo Verde nos começos do século XVII", *Revista de História Económica e Social*, Lisboa, 1987, nº 2, pp. 91-103.- *Descrições Oitocentistas das ilhas de Cabo Verde (recolha, anotações e apresentação de António Carreira)*, Lisboa, ed. do autor, 1987.*Diccionario Geographico das Provincias e Possessões Portuguezas no Ultramar (...)*, (introdução geographico-político-estatístico-historicada de Portugal por Joze Maria de Souza Monteiro), Lisboa, 1850. FEIJÓ, João da Silva, "Ensaio económico sobre as ilhas de Cabo Verde - 1797", in *Memorias da Academia Real das Sciências de Lisboa*, Lisboa, 1815, pp. 172-193. *Ensaio e Memórias Económicas Sobre as Ilhas de Cabo Verde (século XVIII)*, (apresentação e comentários de António Carreira), Praia, 1986.- "Memória sobre a Urzela de Cabo Verde" in *Memórias da Academia Real das Sciências de Lisboa*, Lisboa, 1815, pp. 145-154. HISTÓRIA Geral de Cabo Verde, (coord. de Luís de Albuquerque e Maria Emília Madeira Santos), vol. I, Lisboa, 1991; LERENO, Álvaro, *Subsídios para a História da Moeda em Cabo Verde (1640-1940)*, Lisboa, 1942. LIMA, José Joaquim Lopes de, *Ensaio sobre a Statística das Possessões Portuguezas (...)*, vol. I, Lisboa, 1844. MATOS, Artur Teodoro de; "Valor estratégico das Ilhas de Cabo Verde: a África, o

Brasil e a Rota da Índia", in *Oceanos*, Lisboa, 1992, nº 10. MOTA, A. Teixeira da, "Alguns aspectos da colonização e do comércio marítimo dos portugueses na África Ocidental", *Série Separatas Verdes*, Lisboa, A.E.C.A., 1976, n1 XCVIII.PEREIRA, Daniel, *Estudos da História de Cabo Verde*, 1986.- *A Situação da Ilha de Santiago no 11. Quartel do Século XVIII*, Mindelo, 1984 SANTOS, Maria Emília Madeira "As estratégicas ilhas de Cabo Verde ou a "Fresca Serra Leoa": uma escolha para a política de expansão portuguesa no Atlântico". *Série Separatas Verdes*, Lisboa, C.E.H.C.A., 1989, n1 206.-"Os primeiros "Lançados" na Costa da Guiné: aventureiros e comerciantes". in *Portugal no Mundo* (dir. de Luís de Albuquerque), 6 Volumes, Lisboa, Alfa, 1989, Volume 2, pp. 125-136.- e TORRÃO, Maria Manuel " Subsídios para a História Geral de Cabo Verde: a legitimidade da utilização das fontes escritas portuguesas através da análise de um documento do início do século XVI. (Cabo Verde, ponto de interceptação de dois circuitos comerciais)". In *Actas do Colóquio Internacional sobre Bartolomeu Dias e a sua Época*, 5 volumes, Porto, 1991, Volume 1, pp. 527-551.Série Separatas Verdes, Lisboa, C.E.H.C.A., 1989, n1 218.SILVA, António Correia, "A Formação Histórica do Espaço do Arquipélago de Cabo Verde " in *Magma*, Mindelo, 1990, n1 5/6, "A Influência do Atlântico na Formação em Cabo Verde" in *Actas do II Colóquio Internacional da História da Madeira e do Atlântico*, Funchal, 1990, pp. 637-648; *Série Separatas Verdes*, Lisboa, C.E.H.C.A., 1991, n1 228.SILVA, Maria da Graça Nolasco da, "Subsídios para o estudo dos "lançados" na Guiné" in *Boletim Cultural da Guiné Portuguesa*, Bissau, 1970, nº 25, pp. 25-40, 217-232, 397-420, 513-560.TORRÃO, Maria Manuel Ferraz, "O Algodão da ilha do Fogo: uma matéria-prima de produção afro-europeia para uma manufatura africana", in *Stvdia*, Lisboa, 1991, nº 50, pp. 157-176; *Magma*, Mindelo, 1990, n1 5/6.TORRES SANTANA, Elisa, *El comercio Gran Canario con Cabo Verde a principios del siglo XVIII*, II C.I.H.M., 1991.

2.3. MADEIRA: FERRAZ, Maria de Lourdes de Freitas, *Dinamismo sócio-económico do Funchal na segunda metade do século XVIII*, Lisboa, 1994.KELLENBENZ, Hermann, *Relações comerciais da Madeira e dos Açores com Alemanha e Escandinávia*, Actas do II C.I.H.M., 1989, Funchal, 1990, 67-98.LOBO CABRERA, Manuel, *Canarias, Madeira y el zumaque*, in

Isleña, n1 1, 1987. - Emigración entre Madeira y Canarias en el siglo XVI, in *Os Açores e o Atlântico*, AH, 1984. - El comercio entre Canarias y Madeira en el siglo XVI, *III C.I.H.M.*, 1990. MADURELL-MARIMÓN, José Maria, Los seguros marítimos y el comercio con las islas de la Madeira y Canarias (1495-1506), in *A.E.A.*, V (1955). MINCHINTON, Walter, British residents and their problems in Madeira before 1815, *Actas do II C.I.H.M.*, 1989, Funchal, 1990. MIRANDA, Susana, O porto do Funchal, estrutura alfandegária e movimento comercial (1500-1526), *Actas do II C.I.H.M.*, 1989, Funchal, 1990. NASCIMENTO, J. Cabral, *Tráfico do porto do Funchal por navios macionais no segundo quartel do século XIX*, A.H.M., II, 1983, 94. PEREIRA, Fernando Jasmins, *Estudos sobre História da Madeira*, Funchal, 1991. RIBEIRO, João, As relações sócio-económicas Funchal-Açores na 20 metade do século XVIII, *Os Açores e a expansão europeia*, in *B.I.H.I.T.*, XLXIX (1991). SERRÃO, Joel, *Temas Históricos Madeirenses*, Funchal, 1992. SOUSA, João José Abreu, *O movimento do Porto do Funchal e a conjuntura da Madeira de 1727 a 1810. Alguns aspectos*, Funchal, 1989. - O porto do Funchal no século XVIII, alguns aspectos, in *D.A.H.M.*, III, 1966. - O Porto do Funchal e a economia da Madeira no século XVIII, *D.A.H.M.*, T. II, 1967. - Notas sobre as relações comerciais entre a Madeira e o Brasil no século XVIII, *D.A.H.M.*, VII, 39, 1968. TORRES SANTANA, Elisa, Las relaciones comerciales entre Madeira y las Canarias Orientales en el primer cuarto del siglo XVII. Una aproximación a su realidad histórica, *I C.I.H.M.*, 1990. VIEIRA, Alberto, O comércio de cereais das Canárias para a Madeira nos séculos XVI-XVII, in *VI C.I.H.C.A.*, (1984), T. I. - As conexões canário-madeirenses nos séculos XV a XVII, in *VIII C.H.C.A.*, (1988). - Madeira e Lanzarote. Comércio de escravos e cereais no século XVII, *IV Jornadas de Estudos sobre Lanzarote y Fuerteventura*, Vol. I, 1995. - O comércio de cereais dos Açores para a Madeira no século XVII, in *Os Açores e o Atlântico*, A.H., 1984. - A questão cerealífera nos Açores nos séculos XV-XVII (elementos para o seu estudo), *Arquipélago*, VII, n1 1, 1981. - *O comércio inter-insular nos séculos XV e XVI*, Funchal, 1987. - *Portugal y las islas del Atlantico*, Madrid, 1992.

3. ESTUDOS E SISTEMA ATLANTICO

3.1 ASPECTOS TEÓRICOS: Bailyn, Bernard, *Atlantic History: Concept and Contours*, Harvard University Press, 2005, T. H. Breen and Timothy Hall, *Colonial America in an Atlantic World: A Story of Creative Interaction*, Pearson Longman, 2004, Paul Butel, *The Atlantic*, Routledge, 1999. Jorge Cañizares-Esguerra, *How to Write the History of the New World: Histories, Epistemologies, Identities in the Eighteenth-Century Atlantic World*, Stanford University Press, 2001. Philip D. Curtin, *The Rise and Fall of the Plantation Complex: Essays in Atlantic History*, Cambridge University Press, 1998. Wim Klooster, *Illicit Riches and Alfred Padula*, eds., *The Atlantic World: Essays on Slavery, Migration, and Imagination*, Pearson Prentice Hall, 2004. Horst Pietschmann, *Atlantic History: History of the Atlantic System, 1580-1830*, Joachim Jungius [Hamburg], 2002. Steven G. Reinhardt and Dennis Reinhartz, eds., *Transatlantic History*, Texas A&M University Press Consortium, 2006. Nicholas Canny, "Writing Atlantic History; or, Reconfiguring the History of Colonial British America", *Journal of American History* 86, no. 3 (Dec. 1999): 1093-1114.

3. 2. ESTUDOS: Rebecca Ann Bach, *Colonial Transformations: The Cultural Production of the New Atlantic World, 1580-1640*, Palgrave Macmillan, 2000. Kenneth Banks, *Chasing Empire Across the Sea: Communications and the State in the French Atlantic, 1713-1763*, McGill-Queens University Press, 2003. Antonio Barrera-Osorio, *Experiencing Nature: The Spanish-American Empire and the Early Scientific Revolution*, University of Texas Press, 2006. Boubacar Barry, *Senegambia and the Atlantic Slave Trade*, Cambridge University Press, 1998. Hilary Beckles and Verene Shepherd, eds., *Caribbean Slavery in the Atlantic World*, Markus Wiener, 1999. Phillip Beidler and Gary Taylor, eds., *Writing Race Across the Atlantic World, 1492-1789*, Palgrave Macmillan, 2002. Thomas Benjamin, Timothy D. Hall, and David E. Rutherford, eds., *The Atlantic World in the Age of Empire*, Houghton Mifflin, 2001. Paolo Bernardini and Norman Fiering, eds., *The Jews and the Expansion of Europe to the West, 1450-1800*, Berghahn Books, 2001. David Birmingham, *Portugal and Africa*, Ohio University Press, 2004. IDEM, *Trade and Empire in the*

- Atlantic, 1400-1600*, Routledge, 2000. Robin Blackburn, *The Making of New World Slavery: From the Baroque to the Modern, 1492-1800*, Verso Books, 1998. T. H. Breen and Timothy Hall, *Colonial America in an Atlantic World: A Story of Creative Interaction*, Pearson Longman, 2004. Elaine G. Breslaw, ed., *Witches of the Atlantic World: An Historical Reader and Primary Sourcebook*, New York University Press, 2000. George E. Brooks, *Eurafricans in Western Africa: Commerce, Social Status, Gender, and Religious Observance from the Sixteenth to the Eighteenth Century*, Ohio University Press, 2003. Jorge Cañizares-Esguerra, *Nature, Empire, and Nation: Explorations of the History of Science in the Iberian World*, Stanford University Press, 2006. IDEM, *Puritan Conquistadors: Iberianizing the Atlantic, 1550-1700*, Stanford University Press, 2006. Joyce E. Chaplin, *Subject Matter: Technology, the Body, and Science on the Anglo-American Frontier, 1500-1676*, Harvard University Press, 2001. Peter A. Coclanis, ed., *The Atlantic Economy during the Seventeenth and Eighteenth Centuries: Organization, Operation, Practice, and Personnel*, University of South Carolina Press, 2005. Jose C. Curto, *Enslaving Spirits: The Portuguese-Brazilian Alcohol Trade at Luanda and Its Hinterland, c. 1550-1830*, Brill, 2004. Christine Daniels, ed., *Negotiated Empires: Centers and Peripheries in the New World, 1500-1820*, Routledge, 2001. Nathalie Dessens, *Myths of the Plantation Society: Slavery in the American South and the West Indies*, University Press of Florida, 2003. Marcel Dorigny, ed., *Révoltes et révolutions en Europe et aux Amériques (1773-1802)*, Paris; Belin, 2004. Madge Dresser, *Slavery Obscured: The Social History of the Slave Trade in an English Provincial Port*, Continuum, 2001. Felix Driver and Luciana Martins, eds., *Tropical Visions in an Age of Empire*, University of Chicago Press, 2005. J. H. Elliott, *Empires of the Atlantic World: Britain and Spain in America, 1492-1830*, Yale University Press, 2006. David Eltis, *The Rise of African Slavery in the Americas*, Cambridge University Press, 1999. Idem, and David Richardson, eds., *Routes to Slavery: Direction, Ethnicity, and Mortality in the Atlantic Slave Trade*, Frank Cass, 1997. IDEM, Frank D. Lewis, and Kenneth L. Sokoloff, eds., *Slavery in the Development of the Americas*, Cambridge University Press, 2004. IDEM, David Richardson, Stephen D. Behrendt, and Herbert S. Klein, *The Trans-Atlantic Slave Trade: A Database on CD-ROM*, Cambridge University Press, 1999. Andrew Fitzmaurice, *Humanism and America: An Intellectual History of English Colonisation, 1500-1625*, Cambridge University Press, 2003. Sylvia R. Frey and Betty Wood, eds., *From Slavery to Emancipation in the Atlantic World*, Frank Cass Publishers, 1999. Junia Furtado, ed., *Diálogos Oceânicos: Minas Gerais e as novas abordagens para uma história do Império ultramarino português*, Editora UFMG, 2001. Alison Games, *Migration and the Origins of the English Atlantic World*, Harvard University Press, 1999. John Gillis, *Islands of the Mind: How the Human Imagination Created the Atlantic World*, Palgrave Macmillan, 2004. Edward G. Gray and Norman Fiering, eds., *The Language Encounter in the Americas, 1492-1800*, Berghahn Books, 2000. P. E. H. Hair, *Africa Encountered: European Contacts and Evidence, 1450-1700*, Variorum, 1997. David Hall and Hugh Amory, eds., *The Colonial Book in the Atlantic World*, vol. 1 of *A History of the Book in America*, Cambridge University Press, 1999. Gwendolyn Midlo Hall, *Databases for the Study of Afro-Louisiana History and Genealogy, 1699-1860: Computerized Information from Original Manuscript Sources*, Louisiana State University Press, 2000. IDEM, *Slavery and African Ethnicities in the Americas: Restoring the Links*, University of North Carolina Press, 2005. David Hancock, *Citizens of the World: London Merchants and the Integration of the British Atlantic Community, 1725-1785*, Cambridge University Press, 1995. Robert W. Harms, *The Dilegent: A Voyage through the Worlds of the Slave Trade*, Basic Books, 2001. Douglas Hay and Paul Craven, eds., *Masters, Servants, and Magistrates in Britain and the Empire, 1562-1955*, University of North Carolina Press, 2004. Tamar Herzog, *Defining Nations: Immigrants and Citizens in Early Modern Spain and Spanish America*, Yale University Press, 2003. Linda Heywood, ed., *Central Africans and Cultural Transformations in the American Diaspora*, Cambridge University Press, 2001. Jonathan I. Israel, *Diasporas within a Diaspora: Jews, Crypto-Jews and the World Maritime Empires, 1540-1740*, Brill, 2002. Richard Kagan, *Urban Images of the Hispanic World, 1493-1793*, Yale University Press, 2000. Colin Kidd, *British Identities before Nationalism: Ethnicity and Nationhood in the Atlantic World, 1600-1800*, Cambridge University Press, 1999. Jay Kinsbruner, *The Colonial Spanish-American City: Urban Life in the Age of Atlantic Capitalism*, University of Texas Press, 2005. Herbert S. Klein, *The Atlantic Slave Trade*, Cambridge University Press, 1999.

- ty Press, 1999. Wim Klooster, *Illicit Riches and Alfred Padula, eds., The Atlantic World: Essays on Slavery, Migration, and Imagination*, Pearson Prentice Hall, 2003, pb. 2004. Hal Langfur, *The Forbidden Lands: Colonial Identity, Frontier Violence, and the Persistence of Brazil's Eastern Indians, 1750-1830*, Stanford University Press, 2006. Lester Langley, *The Americas in the Age of Revolution, 1750-1850*, Yale University Press, 1997. Robin Law, *Ouidah: The Social History of a West African Slaving Port, 1727-1892*, Ohio University Press, 2005. IDEM, David Ryden, and John Oldfield, *The British Transatlantic Slave Trade*, 4 vols., Pickering and Chatto, 2003. Paul Lovejoy and David Trotman, eds., *The Transatlantic Dimensions of Slaving*, Continuum Group, 2002. James C. McCann, Maize and Grace, *Africa's Encounter with a New World Crop, 1500-2000*, Harvard University Press, 2005. John McCusker, *Essays in the Economic History of the Atlantic World*, Routledge, 1997. IDEM, and Kenneth Morgan, eds., *The Early Modern Atlantic Economy: Essays on Transatlantic Enterprise*, Cambridge University Press, 2001. Roderick A. McDonald, *West Indies Accounts: Essays on the History of the British Caribbean and the Atlantic Economy*, University of Oklahoma Press, 2002. Peter C. Mancall, *Hakluyt's Promise: An Elizabethan's Obsession for an English America*, Yale University Press, 2007. Idem and James Merrell, eds., *American Encounters: Natives and Newcomers from European Contact to Indian Removal, 1500-1850*, Routledge, 1999. Elizabeth Mancke, *The Fault Lines of Empire: Political Differentiation in Massachusetts and Nova Scotia, 1760-1830*, Routledge, 2004. IDEM and Carole Shammas, eds., *The Creation of the British Atlantic World*, Johns Hopkins University Press, 2005. Kristin Mann and Edna G. Bay, eds., *Rethinking the African Diaspora: The Making of a Black Atlantic World in the Bight of Benin and Brazil* (Frank Cass Publishers, 2001. Mariners Museum, *Captive Passage: The Transatlantic Slave Trade and the Making of the Americas*, Smithsonian Institution Press, 2002. Kenneth Maxwell, *Conflicts and Conspiracies: Brazil and Portugal, 1750-1808*, Routledge, 2004. IDEM, *Naked Tropics: Essays on Empire and Other Rogues*, Routledge, 2003. Jane T. Merritt, *At the Crossroads: Indians and Empires on a Mid-Atlantic Frontier, 1700-1763*, University of North Carolina Press, 2003. Donna Merwick, *Death of a Notary: Conquest and Change in Colonial New York*, Cornell University Press, 1999. Amy R. W. Meyers and Margaret Beck Pritchard, eds., *Empire's Nature: Mark Catesby's New World Vision*, University of North Carolina Press, 1999. Simon Middleton and Billy G. Smith, eds., *Class Analysis in Early America and the Atlantic World: Foundations and Future*, Duke University Press, 2004. Kenneth Morgan, *Slavery, Atlantic Trade and the British Economy, 1660-1800*, Cambridge University Press, 2001. Thomas Murphy, *Jesuit Slaveholding in Maryland, 1717-1838*, Routledge, 2001. David Murray, *Indian Giving: Economies of Power in Early Indian-White Exchanges*, University of Massachusetts Press, 2000. Sam A. Mustafa, *Merchants and Migrations: Germans and Americans in Connection, 1776-1835*, Ashgate, 2001. Linda A. Newson, *Life and Death in Early Colonial Ecuador*, University of Oklahoma Press, 1995. David Northrup, *Africa's Discovery of Europe, 1450 to 1850*, Oxford University Press, 2002. Isidore Okpewho, Carole Boyce Davies, and Ali A. Masrui, eds., *The African Diaspora: African Origins and New World Identities*, Indiana University Press, 1999. Robert Olwell and Alan Tully, eds., *Cultures and Identities in Colonial British America*, Johns Hopkins University Press, 2005. Carla Gardina Pestana, *The English Atlantic in an Age of Revolution, 1640-1661*, Harvard University Press, 2004. Johannes Postma and Victor Enthoven, *Riches from Atlantic Commerce: Dutch Transatlantic Trade and Shipping, 1585-1817*, Brill, 2003. James Pritchard, *In Search of Empire: The French in the Americas, 1670-1730*, Cambridge University Press, 2004. John W. Pulis, *Moving On: Black Loyalists in the Afro-Atlantic World*, Garland, 1999. Geoff Quilley and Kay Dian Kriz, *An Economy of Colour: Visual Culture and the Atlantic World, 1660-1830*, University of British Columbia Press, 2003. Susan Elizabeth Ramirez, *The World Turned Upside Down: Cross-Cultural Contact and Conflict in Sixteenth-Century Peru*, Stanford University Press, 1996. James Raven, *London Booksellers and American Customers: Transatlantic Literary Community and the Charleston Library Society, 1748-1811*, University of South Carolina Press, 2002. Matthew Mulcahy James A. Rawley, *London, Metropolis of the Slave Trade*, University of Missouri Press, 2003. Marcus Rediker, *Villains of All Nations: Atlantic Pirates in the Golden Age*, Beacon Press, 2004. Steven G. Reinhardt and Dennis Reinhartz, eds., *Transatlantic History*, Texas A&M University Press Consortium, 2006. John F. Richards, *The Unending Frontier: An Environmental History of the*

- Early Modern World*, University of California Press, 2003. Ileana Rodríguez, *Transatlantic Topographies: Islands, Highlands, Jungles*, University of Minnesota Press, 2004. Jaime E. Rodríguez, *The Independence of Spanish America*, Cambridge University Press, 1998. A. J. R. Russell-Wood, *Government and Governance of European Empires, 1450-1800*, 2 vols., Ashgate, 2000. IDEM, *Local Government in European Overseas Empires, 1450-1800*, 2 vols., Ashgate, 1999. Steven Sarson, *British America, 1500-1800: Creating Colonies, Imagining an Empire*, Oxford University Press, 2005. Londa Schiebinger, *Plants and Empire: Colonial Bioprospecting in the Atlantic World*, Harvard University Press, 2004. Claudia Schnurmann, *Atlantische Welten: Engländer und Niederländer im amerikanisch-atlantischen Raum, 1648-1713*, Böhlau, 1998. IDEM, *Europa trifft Amerika: Atlantische Wirtschaft in der Frühen Neuzeit, 1492-1783*, Fischer Verlag, 1998. Stuart B. Schwartz, ed., *Tropical Babels: Sugar and the Making of the Atlantic World, 1450-1680*, University of North Carolina Press, 2004. Pamela Scully and Diana Paton, *Gender and Slave Emancipation in the Atlantic World*, Duke University Press, 2005. M. J. Seymour, *The Transformation of the North Atlantic World, 1492-1763: An Introduction*, Praeger Publishers, 2004. Timothy J. Shannon, *Indians and Colonists at the Crossroads of Empire: The Albany Congress of 1754*, Cornell University Press, 2000. IDEM, *Atlantic Lives: A Comparative Approach to Early America*, Pearson Longman, 2004. Verene A. Shepherd, ed., *Slavery without Sugar: Diversity in Caribbean Economy and Society since the 17th Century*, University Press of Florida, 2002. John Smolenski and Thomas J. Humphrey, eds., *New World Orders: Violence, Sanction, and Authority in the Colonial Americas*, University of Pennsylvania Press, 2005. Jayme A. Sokolow, *The Great Encounter: Native Peoples and European Settlers in the Americas, 1492-1800*, M.E. Sharpe, 2002. James H. Sweet, *Recreating Africa: Culture, Kinship, and Religion in the African-Portuguese World, 1441-1770*, University of North Carolina Press, 2003. John K. Thornton, *Africa and Africans in the Formation of the Atlantic World, 1400-1680*, Cambridge University Press, 1992. IDEM, *Warfare in Atlantic Africa, 1500-1800*, Routledge, 1999. Bertrand Van Ruymbeke and Randy Sparks, ed., *Memory and Identity: The Huguenots in France and the Atlantic Diaspora*, University of South Carolina Press, 2003. W. M. Verhoeven, ed., *Revolutionary Histories: Transatlantic Cultural Nationalism, 1775-1815* (Palgrave, 2001). Edward Watts, *In This Remote Country: French Colonial Culture in the Anglo-American Imagination, 1780-1860*, University of North Carolina Press, 2006. Betty Wood and Martin Lynn, eds., *Travel, Trade and Power in the Atlantic, 1765-1884*, Cambridge University Press, 2003. Ned C. Landsman, "Nation, Migration, and the Province in the First British Empire: Scotland and the Americas, 1600-1800," *American Historical Review* 104 (April 1999): 463-75. R. Darrell Meadows, "Engineering Exile: Social Networks and the French Atlantic Community, 1789-1809," *French Historical Studies* 23, no. 1 (2000): 67-102. Michael J. Guasco, "Encounters, Identities, and Human Bondage: The Foundations of Racial Slavery in the Anglo-Atlantic World." College of William and Mary, 2000.