

UNIVERSIDADE DA MADEIRA

A ECONOMIA DA MADEIRA (1850-1914)

(Dissertação de Doutoramento na área
de História Contemporânea)

VOL. II

BENEDITA CÂMARA

(Tese orientada pelo
Prof.Doutor Jaime Reis)

Funchal
1997

CAPÍTULO III

A CANA SACARINA E OS SEUS DERIVADOS

Entre 1850 e 1912, a cultura da cana de açúcar adquiriu importância na economia madeirense. Entre a primeira data e o início da década de oitenta, a área desta cultura sofreu uma expansão limitada. Nesta fase, a cana foi transformada em aguardente e em açúcar, tendo este produto sido objecto de alguma exportação. A cana de açúcar tinha custos de produção muito elevados na Madeira, os quais se repercutiam sobre os preços de exportação do açúcar. A exportação de açúcar madeirense para a metrópole foi influenciada pelas orientações dos preços internacionais do açúcar e pela política fiscal portuguesa, fortemente dependente das receitas aduaneiras. Entre 1883 e 1884, os canaviais madeirenses foram vitimados por um fungo, tendo a sua replantação ocorrido com espécies pobres em sacarose. Entre 1882-3 e o início do século actual, os preços internacionais do açúcar decresceram, situação comum aos preços de exportação do vinho. Em 1895, o Governo iniciou uma intervenção na economia da ilha instituindo o regime sacarino, o qual foi sucessivamente aperfeiçoado em 1903 e em 1911. Este regime previa que os industriais se matriculassem para terem direito a uma percentagem da quantidade de melaço importado com direitos reduzidos, de acordo com a quantidade de cana que adquirissem aos agricultores por um preço remunerador, o qual era fixado por lei. O melaço importado era destinado à produção de álcool para adubação dos vinhos. O preço de venda do álcool madeirense criou tensões entre os industriais de álcool e os exploradores de vinho da Madeira e obrigou a

repensar, em certos momentos, as compensações estabelecidas aos industriais de álcool no regime sacarino. Este regime possibilitou a exportação de açúcar para o mercado continental sem contingentação, facto que suscitou, a partir de 1908-1915, a animosidade dos sectores económicos e das correntes de opinião ligados ao açúcar moçambicano. Entre 1902 e 1914, o processo de fabrico de açúcar na Madeira sofreu profundas transformações. Estas transformações inseriram-se na evolução ocorrida no sector açucareiro no plano internacional que utilizou uma tecnologia industrial assente na produção em grande escala. A adaptação das modernas tecnologias à Madeira foi possível porque se verificou um aumento sensível da produção de cana de açúcar e porque teve lugar um processo de concentração industrial do fabrico de açúcar. A aguardente de cana produzida na Madeira era unicamente consumida no mercado interno. Esta produção registou um crescimento muito acentuado entre 1903 e 1911, situação que coincidiu com uma época em que a produção de vinho comum também se tornava excedentária. A partir desta última data, procurou-se limitar a produção de cana às terras com maior aptidão para esta cultura e diminuir a produção de aguardente.

3.1 – A cana sacarina

A produção comercial da cana de açúcar havia trocado, no século dezassete, as pequenas ilhas como a Madeira por locais propiciadores de uma maior escala de plantação¹. O retorno desta cultura à Madeira inscreve-se na tendência registada na segunda metade do século XIX para a introdução de culturas com trabalho intensivo em

¹ Sidney Mintz, *The peasantry as a sociohistorical category. Examples from Caribbean regions in Agrarian Society in History: Essay in honour of Magnus Morner*, London, 1990, p. 32.

locais que foram caracterizados por um crescimento populacional aliado a uma industrialização tardia. Culturas essas que, apesar de absorverem o subemprego existente no campo, não conseguiram travar o aprofundamento da depressão económica em muitas dessas zonas. Esta situação foi uma característica da evolução ocorrida na agricultura mediterrânica a partir de 1850 e implicou a expansão das culturas tradicionais – vinha, oliveira e citrinos – e a adopção, em certos locais, de culturas industriais (*cash crops*), tais como o algodão, beterraba, arroz e tabaco².

A cana de açúcar começou a desenvolver-se na Madeira na década de cinquenta do século passado, num momento assinalado pela forte redução da sua produção vinícola em resultado da deflagração do oidium. Nos vinte anos subsequentes, o volume de produção da cana de açúcar sofreu uma expansão. Mas, em 1873, o Administrador do Concelho do Funchal observava que a cultura da cana havia diminuído «em razão da falta de águas» e por causa «do bom preço» que sustentava os vinhos³. A queda do preço do vinho, a partir de 1878, pode eventualmente ter modificado esta situação, mas as duas décadas subsequentes foram marcadas pela destruição dos canaviais pela acção de um fungo, que foi combatido pelo arranque, queima e substituição das espécies de cana cultivadas⁴. O regime sacarino implantado em 1895 – ao pagar ao agricultor um preço remunerador pela cana – e a introdução de

² David Grigg, *The Agricultural Systems of the World. An Evolutionary Approach*, Cambridge, 1974, p. 140 e p. 147.

³ A.R.M, Administração do Concelho do Funchal, Livro nº 332, Ofício nº 434 dirigido pelo Administrador do Concelho ao Governador Civil do Funchal, datado de 24 de Setembro de 1873. Esta observação não encontra confirmação nos dados de produção de aguardente e açúcar dessa data fornecidos pelo relatórios consulares (ver quadros 3.4, 3.5 e A.3.1).

⁴ *Relatório sobre os Serviços Agrícolas e Filoxéricos relativos ao ano de 1891...*, pp. 1159-60. Os canaviais madeirenses também estiveram sujeitos a outra doença de origem animal (o denominado *bicho da cana*), que consistiu no aparecimento de um insecto que se manifestava com intensidades variáveis de acordo com a diferente susceptibilidade das variedades de cana de açúcar, o desleixo dos agricultores e as condições climáticas de cada região e cada ano (Rui Vieira, *O Bicho da cana sua importância e meios de combate*, Funchal, 1959, p. 13).

novas variedades de cana de açúcar contribuíram para o reinício de um novo ciclo de expansão desta cultura. Analisemos o quadro seguinte:

Quadro 3.1

Produção de cana de açúcar na Ilha da Madeira
(Unidade=Quilogramas)

Anos	Produção de cana	Anos	Produção de cana
1855	2.336.176	1900	21.471.000
1862	18.617.000	1903	18.000.000
1863	18.860.791	1905	30.000.000
1865	14.688.043	1906	39.000.000
1891	5.649.450	1907	44.670.000
1895	3.137.055	1908	60.000.000
1896	3.262.345	1910	80.000.000
1897	3.311.436	1911	70.000.000
1898	4.334.909	1915	55.000.000
1898	15.335.000	---	---

Fontes: A.R.M., Governo Civil, Livro nº 631, fl. 79; *idem*, Governo Civil, Pasta 185; Francisco Oliveira *Informações...*, 1863, p. 7 e segs.; Eduardo Grande, *ob. cit.*, p. 96; *Relatório sobre os Serviços Agrícolas e Filoxéricos* relativos ao ano de 1891..., p. 1157 e p. 1160; Menezes Pimentel, *A Cana d'assucar em especial na Madeira in Portugal Agrícola*, nº 12 Junho de 1902, p. 339; João da M. Prego, *Notas sobre...*, vol. I, p. 388; Carlos A. Menezes, *Algumas considerações sobre a cultura da cana saccharina na Madeira, Portugal Agrícola*, nº 19, 1 de Outubro de 1908, p. 289; V. Santos, *Relatório...*, *B.T.I.* nº 7, p. 5; *idem*, *Relatório...*, *B.T.I.* nº 24, p. 15; *idem*, *B.T.I.* nº 75, p. 7; *Diário do Comércio*, 27 de Janeiro de 1910; José Cunha da Silveira, *ob. cit.*, p. 8; *A Questão saccharina da Madeira...*, p. 6.

Em 1895, João Tierno afirmou que a cultura da cana havia «aumentado progressivamente desde 1888, tanto a sul, como a norte, apesar desta vertente lhe ser menos favorável»⁵. A partir de 1903, o aprofundamento do regime sacarino esteve na origem do alargamento da área desta cultura. A cana passou a preencher terras antes ocupadas por vinha e cereais ocupando uma área muito superior ao que acontecera na fase anterior à deflagração nos canaviais (quadro 1.2). Com efeito, as indicações

⁵ João Tierno, *Relatório Veterinário...*, p. 1124.

existentes sobre a quantidade média de cana produzida por hectare mostram que – a par de uma queda registada em 1888 por comparação com 1865 e que se ficou a dever à doença dos canaviais – se registou uma acentuada diminuição entre 1895 e 1908. Esta redução resultou da extensão desta cultura para terras de rendimento marginal e da pressão da população sobre a terra aliada à queda do preço de exportação do vinho ter levado o agricultor madeirense a praticar mais generalizadamente uma agricultura mista caracterizada por diversas associações de plantas. Outro processo de cultivo que também contribuiu para esta situação foi o aumento da própria densidade de plantação da cana, a qual, entre 1888 e 1908 – a exemplo do que sucedeu com a vinha – sofreu uma duplicação. Analisemos o quadro seguinte:

Quadro 3.2

Evolução da produção média de cana por hectare

Anos	(kg/hectare)
1865	41.142
1888	23.790
1895	41.500
1908	30.000

Eduardo Grande, *ob. cit.*, p. 96; *Inquérito sobre a situação...*, p. 200 e p. 36; João Tierno, *Relatório...*, p. 1127.

Com efeito, na Madeira a cana sacarina não constituía uma monocultura. De uma forma geral, ocupava a bordadura dos socalcos quando era utilizada para proteger do vento outras culturas, e, além disso, vegetava em associação com outras plantas, com destaque para a ocupação do andar térreo da latada de vinha. Esta cultura era efectuada em pequenas propriedades, – por vezes, pequenos socalcos e era cultivada, na grande maioria dos casos, pelos seus próprios proprietários. A cultura da cana sacarina necessitava de um clima quente. As fracas amplitudes térmicas anuais que se registavam nesta ilha beneficiavam aquela cultura, mas aquela planta vegetava melhor em regiões que registassem temperaturas médias anuais mais elevadas do que as

que caracterizavam a Madeira – as temperaturas médias anuais ideais deviam cifrar-se nos 24 graus centígrados e as desta ilha situavam-se nos 18 graus. A área arável madeirense com características adequadas ao cultivo da cana de açúcar era muito limitada, razão pela qual esta cultura era praticada no sul da ilha em altitudes que medeavam os 300 a 350 metros, e, no norte, em resultado do clima mais frio, em zonas litorais e abrigadas. A melhor qualidade e a maior quantidade de cana era produzida no sul da ilha. Em 1907, a produção de cana na vertente norte da ilha era dez vezes superior ao que acontecia em 1863, mas a sua proporção sobre a totalidade de cana produzida na ilha da Madeira limitou-se a passar de 1,61% para 6,98%. Observemos o quadro seguinte:

Quadro 3.3

Quantidade de cana de açúcar moída nos concelhos da Madeira em 1863 e 1907
(Unidade=toneladas)

Concelhos	1863	1907
COSTA SUL (soma)	14.469	18.610
Funchal	9.532	5.350
Câmara de Lobos	1.603	1.500
Ponta do sol	1.504	3.210
Calheta	550	4.050
Machico	1.065	3.450
Santa Cruz	215	1.050
COSTA NORTE (soma) a)	304	3.120
São Vicente	218	1.500
Santana	86	1.620
Total	18.861	44.670

Fontes: Francisco P. C. Oliveira, *Informações...*, p. 17 e segs.; V. Santos, *Relatório...*, B.T.I. nº 24, p. 15.

Notas: Calculou-se a quantidade de cana assentando que 30 kg de cana proporcionam 17 litros de *garapa* (sumo e cana) e 3 litros de aguardente (Francisco P.C. Oliveira, *Informações...*, 1863, p. 62; *Notas para a Estatística Agrícola da Ilha da Madeira. Campanha de 1890...*, p. 490). a)O Porto Moniz não apresenta quaisquer dados.

A Madeira, ao contrário dos países de grande apetência para esta cultura, não tinha um volume de precipitação anual que dispensasse a irrigação da cultura da cana de açúcar. A ilha do Porto Santo, devido à sua aridez, não reunia condições para produzir esta planta. A necessidade de irrigação constituía um factor de encarecimento

desta cultura por serem muito elevados os custos da água de rega e da mão-de-obra necessária a esta tarefa. O preço da água variava na Madeira de acordo com as localidades. Numa conta de cultura de 1890 relativa a Câmara de Lobos (uma zona de água cara), a despesa bruta respeitante a dois anos de cultura de um hectare de terra era de 43\$300 réis representando o custo da rega 23.64% dessa despesa⁶. Vinte e dois anos mais tarde, o custo da rega relativa à mesma região era de 35.66% da despesa bruta de cultura de um hectare de terra⁷. Os custos de irrigação contribuíam para encarecer esta produção. Estas despesas eram desnecessárias em regiões tropicais produtoras de cana, como por exemplo Cuba, porque a cana de açúcar se desenvolvia durante a época das chuvas. Não obstante os investimentos efectuados em irrigação entre 1850 e 1914, a extensão que a cultura da cana passou a ocupar a partir do início do século actual ficou a dever-se fundamentalmente à circunstância da variedade *Yuba* ser muito resistente à seca⁸.

A cultura da cana sacarina implicava operações de cultura intensas em certas épocas do ano, como, por exemplo, a plantação e a colheita. A primeira tinha lugar na Primavera, e coincidia com o início do período da irrigação que terminava em meados do Outono quando começava a época das chuvas, a qual, por sua vez, era simultânea do desenvolvimento caulinar da planta. A segunda ocorria de Março a Junho, altura em que exigia duas a três vezes mais trabalho do que na restante parte do ano. A sua duração dependia da época em que a cana havia sido plantada, da forma

⁶ O custo da irrigação era de 12\$400 réis correspondendo 10\$000 réis à água e o restante à mão-de-obra (*Notas Para a Estatística Agrícola da Ilha da Madeira. Campanha de 1890...*, p. 490).

⁷ Alfredo Gomes, *Monografia...*, p. 46. A despesa da irrigação por cada hectare de terra era de 337\$000 réis e a despesa total da cultura por cada hectare era de 945\$000 réis.

⁸ Sobre os investimentos efectuados em irrigação na Madeira entre 1850 e 1914 ver Introdução.

como havia decorrido o ano, do clima da localidade onde estava inserida e da capacidade de absorção das fábricas. Os calendários das tarefas agrícolas respeitantes à cana eram descoincidentes com os da vinha. Embora na Madeira não existisse carência de mão-de-obra afecta à agricultura, constatamos que as duas culturas eram compatíveis em termos da sua utilização⁹.

Numa ilha onde a terra arável era escassa, a cultura da cana tinha um elemento que jogava em seu favor quando confrontada com a da vinha. Enquanto que esta só começava a produzir ao fim de quatro anos e só iniciava a sua fase de produção plena decorridos oito anos, o início da produção normal da cana de açúcar processava-se no segundo ano após a plantação podendo fornecer algum produto ao fim de um ano. A duração do crescimento da cana pode ser comparada com o sucedido noutros locais. Com efeito, Bailey mostrou que esta duração variava segundo as áreas: «Na Louisiana, as condições climáticas exigem que a apanha se efectue após sete ou oito meses de crescimento; Cuba, Puerto Rico, e outras ilhas ocidentais esse período dura em média 10 a 12 meses, e nas Fiji na Austrália 14 a 18 meses, quando no Hawai e na África do Sul a maior parte destas plantas demora a crescer entre 20 meses e 2 anos»¹⁰. Embora a importância desta questão variasse com a abundância ou escassez de terra existente em cada região considerada, o Barão de Castelo de Paiva, em 1855, referia que um dos pontos que abonavam em favor da rendibilidade da cultura da cana de açúcar na

⁹ Porto Rico também se caracterizou pela compatibilidade entre as tarefas que exigiam maior quantidade de mão-de-obra nas culturas do café e do algodão (Laird W. Bergard, *Agrarian History of Puerto Rico 1870-1930* in *Latin American Research Review*, (13), 1978, pp. 63-94). Sobre a compatibilização da mão-de-obra em diferentes culturas ver Ralph Shlomowitz, *Plantations and smallholdings: comparative perspectives from the world cotton and sugar cane economies, 1865-1939*, in *Agricultural History*, nº 58, Number 1, January, 1984, p. 12.

¹⁰ L.H. Bailey *Manual of Cultivated Plants*, New-York, 1938, p. 15.

Madeira era a cana se criar «nesta ilha ainda mais depressa do que no Brasil; que dentro de dois anos está em termos de se cortar».¹¹

A fragmentação da propriedade e o enorme grau de declive da maioria dos terrenos agrícolas explicam que o cultivo da cana na Madeira exigisse uma elevadíssima incorporação do factor trabalho e tivesse custos de produção muito elevados. A preparação do terreno para a plantação era particularmente onerosa por ser efectuada manualmente. Os agrónomos desta época reinventavam constantemente soluções para melhorar a forma de cultivar esta planta. Em seu entender, o sistema de reprodução adoptado nesta ilha prejudicava o desenvolvimento da cana, pois o agricultor tinha por costume seleccionar as extremidades dos colmos para evitar desperdiçar a restante parte da planta que tinha utilidade comercial. À germinação dos *sabugos* ou plantas sucedia-se o brotar dos colmos e a formação das socas¹².

Após o corte anual dos colmos, as socas permaneciam na terra dando lugar nos anos subsequentes à formação de novos colmos. Na Madeira, o número de colheitas retiradas dessas socas era, regra geral, muito elevado, o que contribuía para o enfraquecimento dos canaviais. No entanto, nos anos oitenta do século passado, o entusiasmo dos agrónomos levou-os a defender a renovação anual do canavial desde que tal operação fosse economicamente viável¹³. Estes técnicos alertavam também que

¹¹ Barão de Castelo de Paiva, *ob. cit.*, p. 4.

¹² *Notas para a Estatística Agrícola da Ilha da Madeira. Campanha de 1890...*, pp. 490-2; Carlos Menezes, *Algumas Considerações...*, p. 290; Alfredo Gomes, *Monografia...*, p. 46.

¹³ A. de Barros e M. Gondin, *Relatório da inspecção das vinhas em 1889. Serviço de Inspeção às vinhas nas circunscrições agronómicas do Sul e Norte em 1889. Relatórios Apresentados à Direcção Geral de Agricultura*, Lisboa, 1892, p. 29; *Inquérito sobre a situação...*, p. 36; Alfredo Gomes, *A doença da canna de assucar produzida pelo Coniothyrium melasporum (Berk) sacc. na Ilha da Madeira*, 1900, Lisboa, p. 34; Rui Vieira, *O Bicho da cana...*, pp 7-8.

a desfolha dos canaviais, necessária para favorecer o amadurecimento dos entrenós e impedir o abrigo de parasitas, se tornava nociva desde que efectuada de forma intensiva. A forma como esta prática era efectuada pelo agricultor madeirense tinha por finalidade responder à escassez de forragens para o gado¹⁴. A partir do início da década de noventa do século passado, tornou-se cada vez mais frequente a associação entre a cana e a vinha cultivada em suspensão sobre armações ou latadas. Esta associação era muito prejudicial a ambas as culturas por terem necessidades diversas de água de rega. Este último aspecto levava os agricultores a cortarem a cana antes de esta se encontrar suficientemente madura porque pretendiam deixar as vinhas desembaraçadas.

A cultura da cana sacarina era altamente esgotante e os adubos naturais na Madeira ou eram escassos ou pecavam por excesso de azote. Este excesso provocava um desenvolvimento exuberante da parte foliar do colmo e a diminuição da riqueza sacarina da *garapa* (ou sumo da cana). Em 1895, João Tierno referia que a utilização dos adubos químicos na Madeira era recente e tinha um emprego muito limitado porque os adubos eram caros em resultado do isolamento da ilha e das dificuldades nos seus transportes internos¹⁵. Nesta linha, William Hinton, o grande industrial madeirense de açúcar, sublinhou as deficiências em sacarose na cana sacarina que abastecia a sua fábrica, e tornou-se um comerciante de adubos. Em 1899, publicitava a oferta de 600 toneladas de mato curtido para adubo da cana aos proprietários que moessem na sua fábrica. Em 1909, a empresa Hinton anunciava, nos periódicos funchalenses, que diferia para a época da laboração o encontro de contas com os cultivadores que lhes

¹⁴ A escassez de forragens constituiu um problema para o produtor pecuário madeirense no trânsito do século passado para o actual (ver capítulo I).

¹⁵ Em causa estavam valores da ordem de 8.300 quilogramas de folhas para 41.500 quilogramas de cana (Carlos A. Menezes, *Algumas Considerações sobre a cultura...*, p. 291). Ver ainda Alfredo Gomes, *Monografia...*, p. 47 e João Tierno, *Relatório...*, p. 1127.

adquirissem adubos ao longo do ano – no pagamento a pronto cem quilogramas custavam 4\$600 réis e no pagamento na próxima colheita esse preço passava a ser de 5\$000 réis¹⁶.

Em 1895, João Tierno estimava a importação anual de adubos em 350.000 quilogramas. Contudo, a média do volume de importação dos anos de 1897 e 1898 foi de 365.955 quilogramas como valor médio de 9.574\$000, passando esse valor dez anos mais tarde para 37.500\$000 réis¹⁷. Este aumento não pode ser dissociado de os preços dos superfosfatos terem declinado cerca de 50% entre as décadas de oitenta e noventa e cerca de 30% por volta de 1910-11¹⁸. Este quadro foi corroborado pelo relatório consular britânico, que, em 1912, referia que o uso de adubos químicos na cultura da cana na Madeira se encontrava «claramente em crescimento»¹⁹. Apesar do aumento verificado na importação de adubos pela Madeira, a situação manteve-se sob este ponto de vista pouco animadora. Nesta linha, em 1908, Carlos Alberto de Menezes, a propósito da adubação da cana sacarina, apontava uma diversidade de situações que conglobavam a ausência de adubações e a utilização de adubos vegetais, passando pelas adubações químicas, que, regra geral, desprezavam as imprescindíveis aduções

¹⁶ Por ordem de referência: *Diário do Comércio*, 31 de Maio de 1899; *Diário do Comércio*, 28 de Julho de 1909.

¹⁷ João Tierno, *Relatório do veterinário...* p. 1127 e *Comércio e Navegação...* (de 1897 a 1914).

¹⁸ Jaime Reis, «A Lei da Fome: as origens »..., pp. 151-2. Em 1910, assinala-se uma baixa de preços nestes produtos no Funchal (*Diário do Comércio*, 18 de Junho de 1910).

¹⁹ *Parliamentary Papers, Diplomatic and Consular reports on trade and finance. Annual Series*, 1913, nº 5152.

calcáreas²⁰. Além disso, a prática de culturas intercalares acentuava o esgotamento do terreno provocado pela cultura da cana e diminuía a rentabilidade das plantas.

Após a deflagração da doença nos canaviais madeirenses, a variedade *Bourbon* deixou de ser cultivada na Madeira. Esta variedade, ao longo século passado, foi vítima de doença nos anos quarenta nas Maurícias, nos anos sessenta no Brasil, após 1872, em Porto Rico e nos anos noventa noutras ilhas das Caraíbas²¹. Como forma de compensar a perda das colheitas e as despesas de arranque e replantação dos canaviais, o Estado isentou de imposto predial os terrenos cultivados com cana de açúcar durante três anos à semelhança do que havia efectuado para as vinhas filoxeradas²². Estas medidas incluíram ainda a criação de um campo experimental em S. Jorge destinado a efectuar testes de densidade de plantação de cana e sistemas de adubação e a criação de uma «Comissão de auxílio à Lavoura» cuja função se centraria em distribuir adubos ao preço de custo e variedades de cana de açúcar aos agricultores. Muitas destas medidas ou não tiveram concretização ou não tiveram grande alcance, a avaliar pela fraca qualidade da variedade de cana que acabou por dominar nos canaviais madeirenses a partir do final do século passado²³.

²⁰ Carlos A. Menezes, *Algumas Considerações...*, pp. 291-2.

²¹ J. Galloway, *The Sugar Cane Industry...*, p. 141. Ver ainda Alfredo Gomes, *A doença...*, p. 11 e pp. 26-7.

²² As isenções a que aludimos foram previstas respectivamente nos Decretos de 5 de Abril de 1888 e de 9 de Dezembro de 1886.

²³ Outra comissão, nomeada em 31 de Dezembro de 1887 (Diário do Governo, nº 2, de 3 de Janeiro de 1888) elaborou um *Inquérito sobre a situação económica da ilha da Madeira*, que veio a ser publicado em 1888 (Relatório do agrónomo Chefe da 10ª Região Agronómica in *Boletim da Direcção-Geral de Agricultura*, Terceiro Ano, nº 8, pp. 838-9).

Outra vertente da intervenção do Governo em relação a esta situação traduziu-se na colaboração com entidades privadas na importação de novas variedades desta planta, muitas das quais não conseguiram adaptar-se²⁴. Em 1889, constatou-se que a *Port-Market* não sobreviveu por causa das suas semelhanças com a *Bourbon*, mas os residentes britânicos importaram outras variedades «do Natal, Demerara, ilhas Maurícias, Austrália e de outras regiões...» que tiveram igual sorte. Em 1903, a aposta transferia-se para as variedades de cana híbridas, ou seja, das novas variedades de cana produzidas a partir de geminação de semente «tais como a B208 e a B147 que foram importadas dos Barbados com a finalidade de mudar as espécies cultivadas na ilha»²⁵. A eficácia desta opção foi diminuta porque não obstante as pesquisas sobre este tipo de variedades produzidas a partir de processos de geminação de sementes terem sido iniciadas por volta de 1888, só se conseguiram variedades suficientemente resistentes às pragas após a segunda guerra mundial²⁶.

Entre 1901 e 1903, quase todas as espécies foram atacadas por um fungo, com excepção da *yuba*, a qual, decorridos cinco anos sobre a última data, ocupava **nove décimos** dos canaviais madeirenses (ver A.3.1). A explicação deste facto pode ser atribuída à resistência desta variedade às doenças, à seca e à pobreza dos solos, não obstante manter um elevado grau de produtividade. A «produção média por hectare, de cana Yuba regula por 40 a 45 mil quilogramas, enquanto a das canas amarela,

²⁴ *Relatório sobre os serviços agrícolas e filoxéricos relativos ao ano de 1891...*, p. 1158; Menezes Pimentel, *A canna d'assucar...*, p.324. Em 1883 e em 1886, foram importadas canas por particulares. O Governo efectuou distribuições gratuitas de plantas em 1886 e 1889 (A. V. C. Barros e M. R. Gondim, *Relatório da Inspeção das vinhas em 1889...*, p. 27).

²⁵ *Parliamentary Papers*, Diplomatic and Consular reports on trade and finance. Annual Series. 1903, nº 3057 e *idem*, 1904, nº 3273.

²⁶ J. Galloway, *The sugar cane industry...*, pp. 142 e 219 e segs.

crystalina, violeta e rajada não vai além de 35 a 40 mil quilogramas». A bambu, apesar de pouco resistente às doenças, passou, a partir do início do século actual, a ser frequente no norte da ilha e nas zonas altas da vertente sul da ilha por sobreviver em ambientes menos quentes do que a *Yuba*. Esta variedade, pobre em sacarose e pouco resistente, tinha um rendimento médio por hectare de cerca de 20 a 25 mil quilogramas²⁷.

Uma comissão, nomeada em 1908, foi incumbida de averiguar as condições em que era efectuada a cultura da cana. As conclusões do inquérito, efectuado nesta data, registaram que a média de sacarose da cana de açúcar era de 12% na Madeira, 12,29 % em Guadalupe, 13,25% em Cuba e 13% em Demerara²⁸. Este inquérito provou que a reconstituição dos canaviais nesta ilha se fez com variedades mais pobres em sacarose do que acontecia antes da doença. As espécies ricas em sacarose exigiam condições climáticas e de constituição do solo, ou, em alternativa, adubações e meios de cultivo que a Madeira no período decorrente entre 1884 e 1914 não tinha condições de oferecer. As dificuldades defrontadas nesta ilha no respeitante à adaptação deste tipo de plantas apresenta muitas semelhanças com o fenómeno ocorrido em simultâneo da renovação dos vinhedos com castas nobres. Para ambas as situações, a explicação recai nas condições vividas pela agricultura insular após os anos oitenta do século passado. O crescimento da população agrícola aliado a uma oferta restrita e fixa de terra são algumas das circunstâncias que criaram um quadro adverso ao cultivo de variedades de cana ricas em sacarose e a uma elevada produção de cana por hectare.

²⁷ Carlos A. Menezes, *Algumas Considerações...*, pp. 291-2 e *idem*, A cana de açúcar na Madeira in *Boletim da Real Associação Central de Agricultura Portuguesa*, vol. VIII, nº 9, Set. 1906, p. 555. Sobre a variedade bambu ver ainda: Alfredo Fraga Gomes, *A doença da canna...*, pp. 26-7.

²⁸ *Diário do Governo*, nº 67, de 24 de Março de 1908.

3.2 – Os Derivados da Cana Sacarina: Fabrico, Preços e Comercialização.

3.2.1 – 1ª Fase: 1855-1883

Entre os anos cinquenta e oitenta do século passado a cana sacarina era transformada na Madeira em aguardente, mel e açúcar. Qualquer destes produtos era extraído directamente do sumo cana. A aguardente de cana esteve sempre circunscrita ao mercado interno, existindo uma relação entre o desenvolvimento inicial da sua produção e a devastação dos vinhedos pelo oidium. Em 1853, decorrido apenas um ano sobre a quebra abrupta na produção vinícola, solicitava-se o envio de plantas de cana sacarina de Cabo Verde porque estas haviam atingido nesta ilha preços quatro ou cinco vezes superiores ao que antes acontecia (400 a 500 réis cada cento) por causa da sua grande procura para o fabrico de aguardente²⁹. A expansão da cultura da cana sacarina na Madeira tomou algum incremento após a Lei de 28 de Agosto de 1858 ter imposto um direito de 6\$000 réis por cada 100 quilogramas de melaço importado³⁰.

Se nos ativermos às informações concedidas pelos relatórios consulares britânicos na Madeira, constatamos que, entre 1863 e 1879, a produção de cana aumentou cerca de seis vezes. O crescimento processou-se de forma gradual não obstante se ter verificado uma acentuação do seu ritmo ao longo da década de setenta e

²⁹ Ofício do Governador Civil para o Ministro de Obras Públicas, datado de 22 de Maio de 1853, A.R.M. Governo Civil, Livro nº 631, fl. 19 e 19v. Em 1862, estimava-se ter havido um retorno de 2.451 emigrantes que teriam aplicado 300.000\$000 réis na compra de prédios e na mudança de culturas – entenda-se plantação de canaviais e replantação de vinhedos (A.R.M. Administração do Concelho do Funchal, Livro nº 351, fls. 164 e 164 v.).

³⁰ Eduardo Grande, *ob. cit.*, 1865, p. 96.

de esta evolução ter sido marcada por algumas oscilações, como aconteceu em 1866 e em 1877. Entre 1878-1879, a produção registou um aumento muito acentuado porque o consumo de aguardente aumentou devido à diminuição da produção vinícola em resultado da filoxera. A doença nos canaviais repercutiu-se na diminuição da produção de aguardente em 1882 e 1883. Observemos o quadro seguinte:

Quadro 3.4

Evolução da Produção de aguardente na Madeira
(Unidade=Litros)

Anos	I (litros)	II (litros)	Anos	I (litros)	II (litros)
1863	1.412.300	364.500	1879	a)	1.112.745
1864	a)	911.250	1882	a)	1.192.826
1865	a)	444.690	1883	a)	651.543
1866	a)	76.545	1898	864.000	a)
1867	a)	590.490	1901	1.483.800	a)
1869	a)	750.870	1902	1.693.500	a)
1870	a)	1.326.780	1903	1.481.000	a)
1872	a)	984.150	1906	1.593.900	a)
1873	a)	1.137.240	1907	1.682.600	a)
1874	a)	998.730	1909	1.960.800	a)
1875	a)	1.148.175	1912	1.436.300	a)
1876	a)	1.100.790	1913	1.008.200	a)
1877	a)	874.800	1914	1.400.000	a)
1878	a)	2.168.775	a)	a)	a)

Fontes e notas: I – Francisco P. C. Oliveira, *Informações...*, p. 17 e segs.; João Tierno, *Relatório...*, pp. 1124-5, 1895; *Anuário Estatístico do Reino de Portugal*, vol. 1903, Quadro nº 20, Vitorino Santos, *Relatório...*, B.T.I. nº 7, p. 5; *idem*, *Relatório...*, B.T.I. nº 24, 1909, p. 6; *idem*, *Relatório...*, B.T.I. nº 38, p. 4; *idem*, *Relatório...*, B.T.I. nº 75, p. 8 e *idem*, *Relatório...*, B.T.I. nº 86, 1913, pp. 7-9; F. A. Silva e C. A. Meneses, *Elucidário...*, vol. I, 1978, p. 21; II – *Parliamentary Papers* (vários anos); H. C. Prinsens Guerligns, *The world's cane sugar industry, past and present*, Manchester, 1912..

Converteu-se na coluna II cada gallon por 3,645 litros. a) dados inexistentes.

Os primeiros ensaios de produção de açúcar foram efectuados em 1853, mas segundo métodos muito dispendiosos. Em 1855, sustentava-se que o aumento da produção de cana a embarateceria, tornando rentável a produção de açúcar – o almude de *garapa* (sumo de cana) custava em 1854 cerca de 800 a 900 réis, em 1855, cerca de 500 a 600 réis e considerava-se que uma vez atingido o patamar dos 160 réis a produção

de açúcar seria rentável. Apesar da quantidade de cana de açúcar produzida ter aumentado ao longo das duas décadas subsequentes, estes prognósticos não se realizaram porque os custos de produção desta cultura na Madeira eram muito elevados (ver quadro A.3.2).

Em 1850, defendeu-se que o Governo disponibilizasse um empréstimo de seiscentos contos de réis à Madeira para não só desenvolver a cultura da cana de açúcar mas, sobretudo, para propiciar a rentabilidade da produção dos seus derivados através do estabelecimento de «algumas fábricas em ponto grande, e onde mais convierem»³¹. Sete anos mais tarde, começaram as diligências para a obtenção de um empréstimo governamental para apetrechar uma fábrica de açúcar, medida tida como imperiosa sob pena do desenvolvimento da cultura da cana poder ser a partir de então refreado por a produção de aguardente estar em risco de se tornar excedentária.

Em 1858, o Parlamento autorizou o Governo a contrair um empréstimo até quarenta contos de réis para adiantar «aos proprietários da ilha da Madeira que quisessem comprar acções de qualquer companhia que se forme com o fim de estabelecer uma ou mais fábricas de açúcar na mesma ilha». Segundo a Carta de Lei de 12 de Abril de 1858, o Governo, em execução daquela autorização parlamentar, limitava a 3.000\$000 réis o adiantamento feito a cada proprietário que garantisse, mediante hipoteca a favor do Estado, as acções compradas com «quantias mutuadas pelo Governo» e «quaisquer bens livres ou enfiteúuticos dos proprietários». Os mutuários pagariam 3% da amortização do capital mutuado, acrescido do juro igual ao que o

³¹ Consulta da Junta Geral do Distrito do Funchal, 21 de Junho de 1850 in *Consultas às Juntas Gerais...*, p. 3, s.n..

Governo observasse na contracção do empréstimo³². Além disso, o Governo estabelecia ainda que o capital se realizasse no âmbito de sociedades anónimas constituídas para o efeito, ficando os respectivos estatutos sujeitos a aprovação governamental. No final do mesmo ano, o Conde de Canavial manifestou a intenção de prosseguir a actividade sem recurso às ditas formas societárias. Esta forma de acção, segundo o Ministro António José de Ávila, não era permitida pelo aludido Decreto que em contrapartida de um empréstimo de longo prazo exigia um conjunto de garantias³³.

Em 1862, o Governador Civil continuava a defender a necessidade da criação de uma associação que aplicasse os seus capitais naquela indústria. Três anos decorridos as iniciativas legislativas, inspiradas pelo madeirense António Corrêa Herédia, não tinham tido acolhimento entre os investidores, havendo receios de que o Decreto de 12 de Abril de 1858 pudesse suscitar a existência de um monopólio ao prever que o Governo exigisse a aprovação dos estatutos da sociedade a constituir. Em 1866, um conjunto de pessoas, entre as quais bastantes proprietários, acordaram na constituição de uma companhia fabril. Em 10 de Abril de 1867, o Ministro e Secretário de Estado das Obras Públicas, Comércio e Indústria, João Andrade Corvo, aprovava os estatutos da «Companhia Fabril de Assúcar Madeirense» que tinha por fins «animar e proteger a cultura da cana doce», «aperfeiçoar o fabrico do açúcar na Madeira,

³² Decreto Legislativo de 26 de Março de 1858 e Carta de Lei de 12 de Abril de 1858 (in *Diário do Governo*, de 15 de Abril de 1858, nº 87).

³³ Documentos respeitantes ao estabelecimento de uma fábrica de açúcar na ilha da Madeira – 1858-1859, Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, Direcção-Geral do Comércio, Agricultura e Manufacturas, 1ª secção, pasta nº 5.

fabricando-o por sua conta ou por conta alheia» e «vender e exportar o produto da cana debaixo das formas que mais julgar convenientes»³⁴.

A reunião dos capitais necessários à constituição desta unidade foi morosa, tendo sido subscritos em grande parte por proprietários agrícolas. O seu surgimento ocorreu num contexto em que cresciam as dificuldades de escoamento da aguardente no mercado interno madeirense, não obstante ter mantido um lugar no consumo das classes populares como substituto do vinho comum, mesmo depois de reposta a capacidade produtiva das vinhas madeirenses. Em 1866, apenas duas das seis fábricas que produziam açúcar na Madeira tinham relevo³⁵. A circunstância de o preço da cana de açúcar se ter mantido muito elevado levou algumas correntes de opinião, no final da década de sessenta do século passado, a acreditarem que o aperfeiçoamento do processo de fabrico do açúcar mediante o recurso a máquinas modernas que aumentassem a percentagem de extracção da sacarose existente na cana de açúcar seria a solução para tornar o açúcar madeirense mais competitivo (ver quadro A.3.2)³⁶. A «Companhia Fabril de Assúcar Madeirense» procurou, sem bons resultados, seguir esta via. A

³⁴ Por ordem de referência: *Boletim Oficial*, nº 15, de 14 de Junho de 1862. Ver ainda: Ofício do Governador datado de 20 de Junho de 1857 e outro datado de 20 de Junho de 1853 (A.R.M., Governo Civil, Livro 631, fls. 105-105v e 69v.); Eduardo Grande, *ob. cit.*, p. 96; Ofício do Governador endereçado ao Ministro das Obras Públicas, datado de 19 de Julho de 1866, remetendo um requerimento que contém um pedido de aprovação dos estatutos da Companhia (A.R.M., Governo Civil, Livro nº 632, Ofício da 4ª repartição com o nº 416); *Boletim do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria*, 1867, p. 376.

³⁵ Ofício do governador endereçado ao Ministro das Obras Públicas, datado de 19 de Julho de 1866, remetendo um requerimento que contém um pedido de aprovação dos estatutos da Companhia (A.R.M., Governo Civil, Livro nº 632, 4ª Repartição, nº 416) e Barão de Castelo de Paiva, *Relatório...*, p. 5.

³⁶ Francisco P. Oliveira, *ob. cit.*, p. 7; Eduardo Grande, *Relatório...*, p. 95; *O Comércio do Funchal*, 9 de Fevereiro de 1867; *A Imprensa Livre*, 23 de Junho de 1869.

produção inicial de ensaio desta fábrica teve lugar em 1872, mas cedo sobrevieram dificuldades porque o capital investido não proporcionou o rendimento desejado³⁷.

Entre 1862 e 1872, as informações relativas à produção de açúcar colhidas nos relatórios dos consules britânicos no Funchal mostraram uma sobrevalorização em relação a algumas fontes nacionais³⁸. Se tivermos em linha de conta que na fase anterior à doença a produção de açúcar foi estimada em 1.305.000 quilogramas, constatamos que, nesta data, a produção de açúcar era de cerca de nove a dez vezes superior à de 1862³⁹. Os relatórios dos consules ingleses no Funchal revelam-nos, por seu turno, que o ritmo de crescimento foi mais acentuado no final da década de setenta. Observemos a evolução da produção de açúcar na Madeira no quadro seguinte:

³⁷ Em 26 de Agosto de 1878, foi solicitada a intervenção do Banco de Portugal por insolvência financeira. O custo global da fábrica foi de 200.000\$000 réis (João da Câmara Leme Vasconcellos, *Relatório da Direcção da Companhia de Assucar Madeirense apresentado à Assembleia Geral em 22 de Junho de 1871*, Funchal, 1871). Em 14 de Abril de 1882, esta fábrica denominada de S. João, foi, pela primeira vez à praça na sequência da penhora de que foi alvo pelo valor de 82 contos de réis e não teve licitador (*As Novidades*, 15 de Abril de 1882).

³⁸ Fernando Silva e Carlos Meneses apresentaram, sem identificarem as fontes, dados de produção de açúcar para 1861 e 1873 semelhantes aos dos relatórios consulares britânicos (*Elucidário...*, 1978, vol. I, p. 14).

³⁹ *Inquérito Industrial. Inquérito Directo, 2ª parte, Visita às Fábricas*, 1881, p. 293.

Quadro 3.5

Produção de Açúcar na Madeira
(Unidade=Quilogramas)

Anos	I	II	Anos	I	II
1854	a)	208	1878	1.341.120	a)
1858	a)	6.745	1879	965.200	a)
1859	a)	116.789	1881	1.638.400	a)
1860	a)	102.094	1882	1.159.500	a)
1861 a)	a)	16.069	1892	203.200	a)
1862 b)	254.000	136.534	1895	642.727	a)
1863 c)	304.000	265.028	1897	711.200	a)
1864	375.920	207.040	1898	722.376	648.500
1865	345.440	227.789	1899	741.680	a)
1866	650.240	302.360	1900	1.016.000	a)
1867	655.320	267.731	1904	a)	685.000
1868	a)	442.990	1905	a)	902.000
1869	589.280	322.319	1906	1.828.800	1.084.000
1870	963.168	253.312	1907	1.869.440	1.727.000
1871	a)	561.838	1908	2.159.000	1.823.350
1872	843.280	567.527	1909	a)	2.681.395
1873	997.712	a)	1910	a)	2.973.550
1874	833.120	a)	1911	a)	3.363.768
1875	629.920	a)	1912	a)	4.161.550
1876	749.808	a)	1913	a)	4.260.928
1877	677.672	a)	1914	a)	4.796.725

Fontes: I *Parliamentary Papers (vários anos)* e H. Prinsens Guerligns, *ob. cit.*, pp. 290-2; II A. Gil, A. Ribeiro e alt. *Almanach Insulano Para Açores e Madeira. Estatístico, Histórico e Litterario para o ano de 1874*, Angra do Heroísmo, p. 35; Fernando Silva e C. Meneses, *Elucidário...*, vol. I, p. 14 e p. 21; Vitorino Santos, *Relatório...*, *B.T.I.* nº 7, 1907; *Idem*, *Relatório...*, *B.T.I.*, nº 26, 1909; *Idem*, *Relatório*, *B.T.I.* nº 38, 1910, pp. 16-7; *Idem*, *B.T.I.* nº 75, pp. 7-9; *Idem*, *Relatório...*, *B.T.I.* nº 86, pp. 7-9; *A Nova questão Hinton*, 1915 (quadro in anexo I); *Anuário Estatístico de Portugal*, 1903, vol. II, quadro nº 20; João Tierno, *Relatório...*, pp. 1124-5.

*Na conversão fez-se equivaler 1 tonelada inglesa a 1.016 Kg. a) Dados inexistentes.

A produção de açúcar começou por ser dirigida exclusivamente para o mercado interno que se manteve protegido por direitos municipais. Em 1863, a Madeira exportava 40% do açúcar que produzia e afectava à produção de açúcar 30% do total da cana sacarina que produzia (ver quadro 3.5 e 3.6). Quatro anos passados sobre esta data, um periódico funchalense referia que o açúcar madeirense tinha um «mercado firme e animado»⁴⁰. O açúcar madeirense registou, entre 1860 e 1870, um crescimento das suas

⁴⁰ *O Comércio do Funchal*, nº 10, 19 de Janeiro de 1867.

exportações para os Açores e para o Continente, porquanto estas operações beneficiavam da isenção de tarifas alfandegárias.

A quantidade de açúcar que a Madeira colocou nos mercados continental e açoreano entre 1860 e 1883 representava um proporção muito diminuta da totalidade de açúcar consumido pelo país, o qual era maioritariamente importado do estrangeiro. Ao longo da segunda metade do século passado e início do século actual, as receitas aduaneiras tinham uma função importante para o equilíbrio orçamental do país, em que mais de metade das mesmas não se destinavam a proteger a produção nacional mas a dotar o Estado de meios financeiros. Os direitos alfandegários sobre o açúcar foram substancialmente reforçados em 1851 por comparação com 1843, mas em 1856 baixaram por comparação com esta última data, tendo ainda registado uma pequena subida em 1865 e uma outra mais acentuada em 1873⁴¹.

Entre 1870 e 1876, o açúcar madeirense passou a pagar aquando da entrada no Continente um imposto alfandegário correspondente a 25% dos direitos cobrados aos açúcares estrangeiros importados. O imposto, previsto no Decreto de 27 de Dezembro de 1870, traduzia-se num dispêndio de cerca de \$600 réis por arroba de açúcar. A fim de reporem as condições de comercialização do açúcar madeirense no mercado continental, os deputados madeirenses elaboraram, em 1875, um projecto de Lei visando a abolição daquela taxa, a qual foi suspensa pela Carta de Lei de 4 de Fevereiro do ano subsequente⁴². No ano em que esta iniciativa foi tomada, a exportação

⁴¹ Pedro Lains, O proteccionismo em Portugal (1842-1913): um caso mal sucedido de industrialização «concorrencial», *Análise Social*, vol. XXIII (97), 1987-3º, pp. 486 e p. 489-90, quadro V). Sobre a definição do regime aduaneiro nacional entre 1842 e 1914 ver *idem*, pp.481-3. Ver ainda Maria Eugénia Mata in David Justino, Fontismo: o impossível livre-câmbio in *R.H.E.S.*, (23), 1988, p. 5.

⁴² Esta suspensão tinha a duração de cinco anos e foi objecto de diversas prorrogações. Ver panfleto publicado por João da Câmara Leme em 3 de Maio de 1874 in *O Distrito do Funchal*, nº 11, 24 de Outubro de 1877; *Discurso*

reduzira-se a níveis muito baixos por comparação com os volumes de exportação do final da década de sessenta. Observemos o quadro seguinte:

Quadro 3.6

Exportação de Açúcar Madeirense
(Unidade=Quilogramas)

Anos	I	II	III
1863 a)	a)	a)	109.900
1867	a)	a)	159.268
1868	a)	a)	252.715
1869	a)	a)	322.319
1870 a)	a)	a)	250.000
1871 a)	a)	a)	560.000
1875	a)	a)	6.821
1907	731.520	723.000	a)
1908	711.200	720.000	a)
1909	1.676.400	1.650.000	a)
1910	a)	1.869.000	a)
1911	2.032.000	2.456.000	a)
1912	3.352.800	3.324.000	a)
1913	3.556.000	3.467.000	a)
1914	a)	3.922.000	a)

Fontes: I – *Parliamentary Papers*; II – A Nova Questão Hinton, 1911; III – Francisco de Paula Campos e Oliveira, *Informações...*, 1863, p. 102; *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão de 19 de Dezembro de 1870, p. 595. O Distrito do Funchal, nº 18, 10 de Fevereiro de 1878.

a) Termo médio de exportação.

Paralelamente a estas ocorrências na exportação de açúcar, assistiu-se a uma alteração verificada a partir do final da década de sessenta, na relação entre as fábricas e os produtores de cana. O pagamento da moenda podia ser efectuado pelos lavradores mediante venda da *garapa* aos industriais ou através do pagamento do «trabalho da fabricação com a quantidade do produto fabricado, equivalente ao que pagariam em dinheiro». Em 1863, nas zonas rurais, o serviço de moenda de 30 kg de

pronunciado em 20 de Março de 1876 na sessão de abertura da Eschola Central..., 1876, p. 47; *O Distrito do Funchal*, nº 18, 10 de Fevereiro de 1878.

cana medeava entre 80 e 90 réis e entre 80 e 100 réis. Nessa data, apenas «um quinto da produção de cada fábrica» era comprada pelos industriais aos lavradores⁴³. De início, as fábricas «eram pura e simplesmente estabelecimentos fabris» que reduziam a açúcar ou a aguardente a matéria-prima (cana de açúcar) «por conta dos respectivos lavradores e mediante uma certa remuneração por esse trabalho». Uma vez que as funções das fábricas não se estendiam à comercialização dos produtos fabricados, «estabeleceram-se algumas sociedades que compravam canas aos proprietários e lavradores, canas que faziam reduzir a açúcar, nas referidas fábricas, às quais pagavam o preço do fabrico». A sociedade de João Augusto da Silva Carvalho e Joaquim Fernandes dos Santos foi uma das mais importantes deste ramo⁴⁴. Decorridos alguns anos, esta situação acabou por modificar-se no sector da produção de açúcar:

«Os negociantes, isto é, as pessoas que se entregavam ao comércio da compra das canas para reduzir a açúcar, ou porque tivessem aumentado a produção, ou porque não houvesse saída aos açúcares amontoados das últimas colheitas, desceram consideravelmente com o preço porque compravam a cana de açúcar. Nestas circunstâncias, vendo os senhores Ferraz e irmãos (fabricantes), uma crise iminente para a cana de açúcar [...] resolveram comprar as canas aos lavradores, tornando-se não só fabricantes, mas também negociantes dos produtos da cana – o açúcar, o mel e a aguardente. A medição continua a servir de base para a compra da cana de açúcar»⁴⁵.

⁴³ Por ordem de referência: Francisco P. Oliveira, *Informações...*, p. 18, p. 32 e segs; *O Distrito do Funchal*, 24 de Novembro de 1877.

⁴⁴ *O Distrito do Funchal*, 24 de Novembro de 1877, s.n..

⁴⁵ *O Distrito do Funchal*, 24 de Novembro de 1877.

Em relação com esta evolução, a Fábrica Ferraz e Irmão alterou a sua tabela de custos. Até 1868, a remuneração oferecida por cada almude (18 litros) de *garapa* a 10° Beaumé consistia em 1,524 quilogramas ou 3 libras e 5 onças de açúcar de primeira qualidade; 0,771 quilogramas ou 1 libra e 10 onças de açúcar de segunda qualidade; 0,5 litro de melaço, 0,2 litros de aguardente a 25° Cartier, custando o fabrico 150 réis. Esta remuneração traduzia-se em valor monetário respectivamente por 297 réis; 127 réis; 42 réis e 28 réis, o que totalizava 494 réis, a que também se deduziam 150 réis de despesas de fabrico. O rendimento líquido por almude era então da ordem dos 344 réis. Entre 1868 e 1877, a fábrica passou a reter os 28 réis da aguardente e os 42 réis do melaço, reduzindo o produto líquido do cliente a 274 réis⁴⁶.

Em 1878, o açúcar foi vendido no Funchal por preços muito elevados. Esta situação foi explicada na imprensa da época deste modo:

«O preço exorbitante a que tem subido ultimamente o açúcar da Madeira, demonstra unicamente a falta de capital nesta Praça que obrigou os fabricantes a ir buscá-lo fora para o dar aos vendedores de canas, e exportar o açúcar em pagamento; não podendo deixar reserva suficiente para o consumo da ilha! De mais este consumo sendo pequeno relativamente à produção não pode servir de base para o preço da cana»⁴⁷.

Hinton referiu que o encarecimento do açúcar no mundo inteiro havia levado a que as fábricas da ilha exportassem para Lisboa a maior parte do seu produto,

⁴⁶ *O Distrito do Funchal*, 10 de Dezembro de 1877.

⁴⁷ *O Distrito do Funchal*, 24 de Janeiro de 1878.

o que tinha agravado o seu preço local⁴⁸. Com efeito, nessa data, efectuaram-se investimentos em vinho licoroso que não tendo tido escoamento provocaram escassez de capital na praça funchalense. Os preços internacionais mostraram alguma oscilação nessa data. Em 1877, os preços do açúcar no mercado continental atingiram níveis muito elevados por comparação com os anos antecedentes e subsequentes⁴⁹. Em Lisboa, gerou-se um movimento especulativo e as quantidades armazenadas tenderam a subir. A partir de Agosto de 1878, quando os preços internacionais voltavam a subir, os preços do mercado continental mantinham-se em baixa porque permaneciam grandes quantidades de açúcar sem escoamento⁵⁰.

Estas dificuldades de escoamento do açúcar madeirense foram reforçadas após 1879 por o valor da moeda que circulava na Madeira ter passado a ser idêntico ao que circulava no continente. Esta situação repercutiu-se sobre a exportação de açúcar para o território continental porque deixou de ser possível aos exportadores auferirem «lucros com a diferença de valor da moeda»⁵¹. Embora os preços do açúcar no mercado continental se tivessem apresentado em queda a partir de 1879 (excepção feita a 1880), sofreram quebras muito acentuadas em 1884 em consonância com o movimento dos

⁴⁸ *A questão saccharina...*, p. 4.

⁴⁹ David Justino, *Preços e Salários em Portugal (1950-1912)*..., p. 21.

⁵⁰ *Jornal do Comércio do Funchal*, 25 de Julho de 1878; *idem*, 9 de Agosto de 1878; *idem*, 24 de Agosto de 1878.

⁵¹ João Tierno, *Relatório Veterinário...*, p. 1125.

preços internacionais (ver quadro A.3.3). Nesta data, sublinhava-se que o açúcar estrangeiro era vendido em Lisboa por preços muito inferiores ao da Madeira⁵².

O açúcar madeirense, ao ficar isento de impostos alfandegários na sua entrada no mercado continental – excepto no período entre 1870 e 1875 – adquiria alguma vantagem sobre os açúcares estrangeiros desde que estes não fossem comercializados por preços tão baixos que anulassem esta vantagem. A observação dos preços internacionais no período decorrente entre 1818 e 1914 indicia que se verificou uma descida regular de preços. Apesar de termos assinalado algumas pequenas flutuações dos preços internacionais na década de setenta do século XIX, constatamos, ao considerar os anos entre 1850 e 1880, adentro do período compreendido entre aquela primeira data e 1914, que ficaram assinalados por uma grande estabilidade no que concerne àqueles preços (ver quadro A3.3)⁵³. A partir de 1882, os canaviais madeirenses foram atacados por fungos e não só cessou a exportação de açúcar

⁵² João Augusto de Ornelas, *ob. cit.*, pp. 15-6. Em 1884, os preços do açúcar madeirense no mercado continental mantiveram-se idênticos àqueles que haviam vigorado em Julho e Agosto de 1878 (*Comércio do Funchal*, 25 de Julho de 1878; *idem*, 9 de Agosto de 1878).

⁵³ Estas análises fundamentam-se nas estatísticas britânicas do Board of Trade, tendo a variação fora da alfândega sido entre 20 e 30 shillings. O facto de o açúcar ser produzido em muitos locais do globo, segundo métodos distintos e a partir de diversas matérias-primas, dificultava o estabelecimento de um preço mundial, pois não existia um mercado mundial mas diversos mercados regionais melhor ou pior relacionados entre si. O mercado europeu era dominado pela corrente comercial dos Impérios Centrais-Grã-Bretanha, estando assente em três praças: Magdeburgo, Hamburgo e Londres. As variações de preço neste mercado foram estimadas entre 7 e 1(mínimo), e entre 15 e 1(máximo). Entre 1888 e 1914, a cotação mundial de açúcar era fornecida pela praça de Hamburgo. Londres ocupava um lugar central na economia açucareira mundial, por ser um importante mercado de consumo – um mercado totalmente aberto ao confronto de todas as grandes forças açucareiras da época – e por deter a mais elevada capacidade de refinaria mundial (Philippe Chalmin, Tate and Lyle. Geant du Sucre, *Economica*, 1983, pp. 18-19 e pp. 33-34; *idem*, *The Important Trends in Sugar Diplomacy before 1914* in Albert and Gaves, *Crises and Change in International Sugar Economy, 1860-1914*, Norwich and Edimburg, 1984, pp. 9-19). Ver ainda Quadro A.3.3.

madeirense para o Continente e para os Açores como passou a ser necessário importar este produto para consumo do arquipélago⁵⁴.

Os processos de fabrico da aguardente e do açúcar tinham início com a moenda da cana. A comunhão deste passo explica que encontremos, ao longo da segunda metade do século passado, fábricas que produziam ao mesmo tempo quer açúcar quer aguardente. De início a percentagem de extracção de sumo da cana era idêntica em ambos estes ramos. Esta situação resultava do facto de a tecnologia relativa à moenda da cana não ter sofrido evoluções tecnológicas assinaláveis (no plano internacional), entre o início e o termo do século XIX. Ao longo dos anos cinquenta e sessenta do século passado, a tecnologia usada para esse efeito nos diferentes países produtores, revelava uma relativa uniformização devido aos moinhos serem de um modo geral compostos por três rolos. Ao longo da primeira metade do século passado, havia-se verificado a disseminação dos moinhos de rolos colocados horizontalmente, por terem provado ser mais eficazes em capacidade de extracção e em rapidez do que os moinhos de rolos posicionados verticalmente – a pressão era maior e a distribuição das canas pelo espaço entre os rolos era melhor. Em 1863, cerca de 29% dos moinhos do sector da produção de aguardente pertenciam ainda ao sistema vertical – os moinhos do sistema vertical eram 10 sobre um total de 35 moinhos⁵⁵. Não obstante, nesta data, o sector açucareiro madeirense se encontrar tecnologicamente melhor apetrechado que o da aguardente – detinha exclusivamente moinhos do sistema horizontal –, não se registavam quaisquer diferenças entre ambos os sectores relativamente à percentagem

⁵⁴ *A questão saccharina da Madeira...*, 1910, pp. 5-6.

⁵⁵ Francisco Oliveira, *Informações...*, p. 31 e seguintes.

de extracção da *garapa*. Com efeito, ao longo da segunda metade do século passado, em ambos os sectores era comum extrair-se de cada 30 quilogramas de cana cerca de 16,4 a 17 litros de *garapa*⁵⁶.

A força motriz usada – vapor, hidráulica e força animal – na moenda não tinha quaisquer repercussões sobre a quantidade de sumo que era extraída. Eram outras as razões que desencorajavam a opção pelo primeiro tipo de força, designadamente, o custo do investimento inicial e o preço do combustível. Os sistemas de rodas hidráulicas eram mais baratos, mais seguros e duráveis que os de vapor porque menos susceptíveis de avarias, além de que eram mais manejáveis⁵⁷. A água que fazia accionar estas rodas provinha de nascentes ou de ribeiras que entrecortavam toda a ilha da Madeira⁵⁸.

Ao longo da segunda metade do século passado, nos locais desta ilha sem água suficiente para permitir o aproveitamento desta fonte de energia optava-se pela força animal. Em 1863, os engenhos movidos por bois pertenciam, na sua grande maioria, ao sistema vertical e eram os que moíam por ano menor quantidade de cana. Este tipo de energia era responsável por uma capacidade de extracção do moinho ligeiramente inferior aos moinhos hidráulicos ou de vapor. Contudo, este aspecto era

⁵⁶ Francisco Oliveira, *Informações...*, p. 62. Sobre a situação geral existente na Madeira em 1895 e relativamente ao sector da aguardente em 1908 ver respectivamente Bernardino Costa e Luís de Castro, *Le Portugal...*, p. 835 e Carlos Menezes, *Algumas Considerações...*, p. 292.

⁵⁷ David Albert Denslow, *Sugar Production in Northeastern Brazil and Cuba, 1858-1908*, Yale, Yale University, P.H.D., 1974, Economics, History (Mimeo), pp. 77-83.

⁵⁸ O relevo deste tipo de aproveitamento energético sobressai de um inquérito de 1911 sobre o número de geradores e motores empregues nos estabelecimentos industriais registados no Distrito (Vitorino Santos, Relatório..., *B.T.I.* n.º 75, p. 35). Gilberto Freire, a propósito do nordeste brasileiro, chamou a atenção para o facto de a água aparecer em várias regiões como a «nota dominante da paisagem» e acrescenta: no «Nordeste da cana de açúcar, a água foi e é quasi tudo» (*Nordeste. Aspectos da influência da canna sobre a vida e a paisagem do Nordeste do Brasil*, Rio, 1937, p. 40).

pouco decisivo, uma vez que o que tornava pouco aconselhável esta opção eram os custos de mão-de-obra e de exploração envolvidos. Na realidade, as juntas de bois usadas para fazer accionar o moinho eram alugadas, compreendendo o preço contratado o trabalho dos boieiros – em regra, pagava-se por esse aluguer 600 réis por dia. Outra forma de pagamento menos frequente consistia na remuneração do trabalho de moenda da cana⁵⁹. Naquela data, existiam na Madeira 14 moinhos movidos por bois sobre um total de 35.

A produção de aguardente implicava a moenda da cana para obtenção do sumo e a colocação do mesmo em recipientes durante um breve período para fermentação, sendo em seguida objecto de destilação. Em 1863, na fábrica Ferraz e Irmão fabricava-se aguardente colocando o sumo da cana em pipas enxofradas, permanecendo aí o líquido durante oito a dez dias, até estar fermentado. Em seguida, passava para um tanque ou para a celha equilibradora existente na parte superior do alambique. Daí, o líquido transitava para o esquentador, onde era aquecido, seguindo para a coluna de destilação. Subsequentemente, os vapores atravessavam a serpentina horizontal e passavam ao refrigerante onde eram condensados⁶⁰.

O número de operações que o fabrico de açúcar exigia após a moenda era muito superior ao que sucedia com o da aguardente. O sumo da cana era objecto de purificação, evaporação, cristalização, e, finalmente, era feita a separação entre os cristais de açúcar do melaço. Em 1863, relativamente à Madeira, descrevia-se que a purificação do sumo se processava através do seu aquecimento em caldeiras

⁵⁹ Em 1863, o tempo de laboração destas fábricas de aguardente, era de três a quatro meses (Francisco Oliveira, *Informações...*, pp. 78-9).

⁶⁰ *Idem*, p. 33.

«clarificadoras», onde se realizava a «defecção» ou adição de cal ao sumo quando este se encontrava em ebulição, a fim de se retirarem as impurezas solúveis. Seguidamente, o sumo continuava a ser aquecido, de molde a se provocar a evaporação da sua componente aquosa, a qual atingia uma percentagem entre 70 e 80%⁶¹.

No plano internacional, esta operação foi efectuada até ao início da segunda metade do século passado, em caldeiras descobertas que eram individualmente aquecidas por meio de uma fornalha colocada na sua base. Numa fase mais evoluída, a evaporação passou a ser efectuada parcial ou integralmente em caldeiras de vácuo. A utilização do vapor constituiu um passo muito importante nesta etapa do fabrico do açúcar, porque dispensou o fogo directo sobre a caldeira, propiciando que a evaporação se fizesse de forma mais eficiente. Com efeito, o vapor permitia efectuar esta operação com maior rapidez, diminuía os riscos de caramelização do líquido e, sobretudo, propiciava uma enorme poupança de combustível. No entanto, a divulgação das caldeiras de vácuo entre as principais regiões de produção de açúcar de cana sacarina foi lenta. Inicialmente, estes aparelhos eram pouco fiáveis e eram muito sujeitos a avarias. Além disso, eram muito caros por comparação com o trabalho que poupavam, o qual continuou por esta razão a prevalecer. Em 1858, a proporção de açúcar fabricado em Cuba com caldeiras de vácuo era de 16% e no Brasil não havia praticamente açúcar fabricado desta forma⁶².

Em 1863, encontramos nas fábricas madeirenses de açúcar dois processos distintos: o sistema da evaporação em caldeiras descobertas e um outro misto. Este

⁶¹ Peter Eisenberg, *The Sugar Industry in Pernambuco. Modernization without change, 1840-1910*, Berkeley, 1974, p. 38.

⁶² David Denslow, *ob. cit.*, pp. 90-1.

último, era um processo mais evoluído do que o primeiro, em que o aumento da densidade era efectuado em caldeiras a fogo nu e a evaporação era completada em caldeiras de pressão. Neste caso, para perfazer a quantidade de calda de uma caldeira de vácuo era necessária calda proveniente de quatro ou cinco caldeiras a fogo nu. Segundo a descrição de Campos e Oliveira, depois da defecção o sumo era colocado nos «evaporadores, ou grandes caldeiras a fogo nu, aonde se» continuava «ainda a depuração», sendo a calda em seguida passada por «filtros de carvão animal granulado», procedendo-se depois à «concentração da calda» em «aparelhos próprios, ou concentradores, que eram grandes caldeiras cilíndricas contendo-se uma na outra e circulando o vapor no intervalo delas, estando o xarope na caldeira interior e sendo o aparelho montado sobre um eixo inclinado, o qual recebe, e comunica, o movimento rotatório que facilita a concentração»⁶³. Nesta época, existiam apenas três concentradores de Bour na fábrica de Ferraz e Irmãos e na de Hinton.

Após a evaporação, procedia-se à cristalização da calda concentrada ou xarope, havendo em seguida ainda que proceder à separação entre os cristais de sacarose ou açúcar do líquido onde permaneciam (melaço). Até ao início da segunda metade do século passado, o xarope era colocado em barricas de fundo perfurado e deixava-se o melaço drenar naturalmente pela acção da gravidade. Em 1863, duas das cinco fábricas madeirenses de açúcar (a da Ponte do Deão, de Joaquim da Silva e a do Pico do Funcho, de Vitorino Ferreira Nogueira), continuaram a utilizar este sistema⁶⁴.

⁶³ Francisco Oliveira, *Informações...*, p. 33, s.n.. Sobre o sistema misto ver David Denslow, *ob. cit.*, p. 90. Noel Deer refere que o «método sob o qual o vapor pode ser usado na evaporação na indústria da cana de açúcar era um dispositivo consistente num elemento côncavo rotativo que servia para o vapor circular e que se encontrava parcialmente emerso no líquido». Segundo este autor, os concentradores de Bour (fig. 26) – eram uma versão aperfeiçoada de um aparelho surgido em 1845 –, foram registados em 1854 e utilizados no Brasil em 1860 (*The History of sugar...*, vol. II, pp. 557-9).

⁶⁴ Francisco Oliveira, *Informações...*, p. 37.

Este processo implicava que, durante as primeiras vinte e quatro horas, alguns cristais de açúcar que afloravam à superfície fossem removidos com uma espátula. O xarope remanescente passava para formas de madeira ou barro e continuava a arrefecer durante quatro ou cinco dias. Nessa ocasião, espalhava-se barro no cimo da forma contendo os cristais de açúcar a fim de que aquele absorvesse durante oito dias a água ainda aí existente. Posteriormente, as formas secavam ao sol ou em armazéns aquecidos durante mais dezoito a vinte e dois dias. A forma de açúcar continha na sua parte superior açúcar branco, na parte intermédia açúcar amarelo e na parte inferior açúcar castanho⁶⁵. As diferenças de coloração dos açúcares obtidos por este processo ficavam a dever-se à menor ou maior quantidade de melaço que haviam conservado. O tipo de açúcar então mais comum era, no entanto, o mascavado. Em 1863, Francisco Oliveira concretizava que a produção de açúcar madeirense era composta por 149.949 quilogramas de açúcar branco ou de primeira e 126.306 de açúcar de segunda ordinário ou mascavado⁶⁶. Este processo de fabrico tinha o inconveniente de ser lento e de exigir uma vasta área de armazenamento.

A invenção das máquinas centrífugas ocorreu na década de quarenta do século passado, tendo sido divulgada nos anos subsequentes. Desde então a separação entre o xarope e os cristais de açúcar deixou de ser efectuada por decantação e passou a fazer-se pela força da gravidade em aparelhos que efectuavam esta operação mais rapidamente e com menos mão-de-obra⁶⁷. Em 1863, as máquinas centrífugas só

⁶⁵ Peter Eisenberg, *The sugar industry...*, p. 40.

⁶⁶ Francisco Oliveira, *Informações...*, p. 5 e seguintes.

⁶⁷ Alan Dale Dye, *Tropical Technology and Mass Production: The Expansion of Cuban Sugarmills, 1899-1930*, University of Illinois, Urbana, Illinois, 1991, p. 23 (Thesis for the degree of Doctor of philosophy in Economics, Mimeo).

existiam nas fábricas Ferraz e Irmãos, Hinton e Santa Cruz⁶⁸. Francisco Oliveira comparava o tempo gasto pelos métodos da decantação e da centrifugação deste modo:

«para a mesma quantidade de açúcar, o tempo gasto em extrair o melaço por meio das centrífugas, está para o tempo empregado pelo método das barricas furadas, como 1 para 21.600, isto é, o que se faz pelas máquinas centrífugas em alguns estabelecimentos em 1 minuto, só o podem fazer nos estabelecimentos em que não usam deste processo, em 21.600 minutos, ou 15 dias»⁶⁹.

Em 1871, João da Câmara Leme, ao incumbir-se do apetrechamento da fábrica da «Companhia Fabril de Assúcar Madeirense», procurou que esta apresentasse aparelhos muito modernos. Este médico e curioso em questões de índole tecnológica defendeu que as fábricas de açúcar já existentes utilizavam um processo de evaporação da *garapa* ao ar livre e que havia vantagem em o substituir por um aparelho de triplo efeito de vácuo que era um aperfeiçoamento das primitivas caldeiras de vácuo. Estes aparelhos permitiam maior economia de combustível porque os ferveadores passaram a estar ligados entre si, sucedendo que o vapor de um deles, uma vez condensado, geraria novo vapor para aquecer a caldeira seguinte. Outra questão que não resistiu à crítica daquele observador, foi a fraca capacidade de extracção dos moinhos das fábricas madeirenses, os quais, em seu entender, eram antiquados por serem compostos de cilindros de pequeno diâmetro. O moinho da fábrica da Companhia Fabril extraía em média 70 a 75% de sumo da cana ou cerca de 10 a 12% mais do que acontecia nas

⁶⁸ Francisco Oliveira, *Informações...*, pp. 40-1.

⁶⁹ *Idem*, p. 33 e p. 37.

fábricas madeirenses de açúcar da época. Além disso, aquela unidade apresentava uma capacidade de laboração por cada vinte e quatro horas de 150.000 kg de cana, enquanto que, em 1863, a fábrica Ferraz não ultrapassava 72.000 kg⁷⁰.

Apesar da fábrica da Companhia Fabril se apresentar com máquinas muito sofisticadas, os processos que utilizava eram ineficazes: «logo que os clarificadores estavam cheios, o moinho parava até que um clarificador ficasse vazio, para então tornar a moer; e assim nunca estava muito tempo andando, nem muito tempo parado»⁷¹. Esta dessincronização era nociva porque fazia aumentar os dispêndios em combustível e em mão-de-obra. De um modo geral, até à década de oitenta do século XIX as unidades de moenda de grandes dimensões eram ainda raras quer no Brasil quer em Cuba e num manual padronizado sobre açúcar, datado de 1872, defendia-se o uso de dois mecanismos separados de moenda, caso uma plantação produzisse cerca de mil toneladas de açúcar por ano⁷². Câmara Leme também se mostrou defensor do aumento da percentagem de extracção do sumo da cana através da adopção de moinhos mais pesados e de maior diâmetro. Estes processos eram conhecidos há duas décadas mas nunca tinham sido aplicados. O aspecto determinante residia no facto de o esmagamento repetido da cana provocar o seu esfarelamento em pequenas partículas que transitando para o sumo tornavam a purificação deste de tal forma complicada e

⁷⁰ Por ordem de referência: J. da C. L. de Vasconcellos, *Relatório da Direcção da Companhia Fabril de Assúcar Madeirense...*, 1871, pp. 5-6, p. 10 e pp. 20-1 e A.R.M., *Ácerca do Requerimento feito ao Governador Civil pelos Lavradores por causa dos engenhos*, datado de 7 de Março de 1860, Administração do Concelho do Funchal, Livro nº 301, fl. 106. Este requerimento foi elaborado por pequenos lavradores e esteve relacionado com boatos que circularam nesta data sobre a eventualidade de os engenhos não efectuarem a laboração anual.

⁷¹ J. da C. L. de Vasconcellos (visconde de Canavial), *Um Privilégio Industrial. Cartas a Diversos Jornais*, Funchal, 1883, pp. 48-9 e p. 45.

⁷² David A. Denslow, *ob. cit.*, 1974, pp. 84-5.

cara que retirava qualquer vantagem ao aumento da percentagem de extracção da cana⁷³.

Entre 1863 e 1881, a tecnologia da moenda da cana na Madeira não registou a introdução de qualquer processo tecnológico inovador. No entanto, as fábricas mais importantes da ilha (Ferraz e Irmão e Hinton) aumentaram a sua capacidade de produção e aperfeiçoaram o seu fabrico de açúcar, sendo sintoma deste último aspecto o facto de se terem entretanto equipado com caldeiras de vácuo⁷⁴. Observemos o quadro seguinte:

⁷³ Alan Dale Dye, *Tropical Technology...*, pp. 46-7. J. da C. L. de Vasconcellos previu processos de filtragem que não foram aplicados por falta de meios da Companhia Fabrial (*Relatório da Direcção da Companhia de Assucar Madeirense apresentado à Assembleia Geral de 22 de Junho de 1871...*, 1871, pp. 5-6).

⁷⁴ Em 1881, a fábrica do Torreão dispunha de 5 clarificadores, filtros de carvão animal, 3 evaporadores, 1 caldeira de vácuo com todos os seus pertences e 4 máquinas centrífugas e a fábrica Ferraz e Irmãos possuía 3 defecadores, 3 evaporadores, 6 filtros de carvão animal, 1 caldeira de vácuo, 17 cristalisadores de madeira forrados de ferro e algumas caldeiras do mesmo metal destinadas ao mesmo fim e 3 máquinas centrífugas para extrair o melaço do açúcar (*Inquérito Industrial de 1881. Inquérito Directo de 1881 – 2ª parte. Visita às Fábricas...*, pp. 293-6).

Quadro 3.7

Evolução da produção de açúcar por fábrica e da produção total de açúcar
(Unidade = Quilogramas)

Fábricas	1863	1878	1881	Pré-doença (1883-4)	1904	1913 e 1914 (média)
I	138.396	a)	3-400.000	625.000	a)	a)
II	91.800	a)	a)	a)	a)	a)
III	25.925	a)	7-800.000	a)	685.100	4.991.500
IV	15.982	a)	a)	a)	a)	a)
V	3.672	a)	a)	a)	a)	a)
VI	a)	308.301	a)	261.000	a)	a)
outros	a)	a)	a)	419.000	a)	a)
soma	275.775	a)	a)	1.305.000	685.100	4.991.500

I- Ferraz e Irmãos (Funchal); II – Vitorino Ferreira Nogueira (S. Martinho-Funchal); Torreão (Funchal); IV – Joaquim da Silva (Ponte Deão – Funchal); V – Santa Cruz; VI – Companhia Fabril de Assúcar Madeirense

Fontes e notas: Francisco Oliveira, *Informações...*, pp. 31-41; [J. da C.L. de Vasconcellos] *A Laboração da Fábrica de S. João no Funchal no ano de 1878*, Funchal, 1878, p. 10; *Inquérito Industrial de 1881. Inquérito Directo – 2º parte*. Lisboa, 1881, pp. 293-6, *Inquérito sobre a situação...*, p. 14; [A. Quirino de Jesus] *A Nova Questão Hinton*, Lisboa, 1915, anexos, quadro II.

a) Dados inexistentes.

3.2.2 – 2ª Fase : a concorrência ao álcool madeirense

A beneficiação dos vinhos de exportação desta ilha com álcool de melaço de cana sacarina tomou incremento depois da deflagração da filoxera. Em 1881, com a doença dos canaviais, a actividade da destilação lutou com falta de matéria-prima regional. Nesta data, os impostos municipais sobre o melaço estrangeiro importado pela praça funchalense eram proibitivos, o que facilitou a introdução de grandes quantidades de aguardentes continentais e estrangeiras na Madeira para o tratamento dos seus vinhos. Os industriais madeirenses de álcool empenhados em revivificar a actividade conseguiram, em 1885, que fossem abolidos o imposto municipal sobre o melaço e o agravamento dos direitos de importação sobre o álcool estrangeiro (de Hamburgo).

Entre esta data e 1891, a importação de melaço cresceu de forma acentuada. Observemos o quadro seguinte:

Quadro 3.8

Quantidade e valor do melaço importado pela Madeira (1884-1913)

Anos	I		II	
	Quantidade (kg)	Valor (mil réis)	Quantidade (kg)	Valor (£)
1884	a)	11.195	365.760	2.487
1885	a)	21.810	767.080	4.846
1886	a)	34.157	1.424.432	7.590
1887	a)	37.284	1.699.768	8.285
1888	a)	a)	1.038.352	5.017
1889	a)	a)	1.425.448	8.886
1890	a)	a)	1.356.360	7.581
1891	a)	a)	1.949.704	12.066
1892	a)	a)	596.392	3.757
1893	a)	2.110	65.024	468
1894	a)	1.273	a)	a)
1895	a)	1.164	a)	a)
1896	a)	25.455	a)	a)
1897	962.899	28.232	558.800	a)
1898	1.469.376	48.047	812.800	a)
1899	1.539.716	52.285	1.219.200	a)
1900	1.477.548	75.406	2.336.800	a)
1901	1.116.159	60.015	1.133.856	a)
1902	999.350	51.424	1.006.856	a)
1903	908.026	50.549	908.812	a)
1904	2.311.978	127.765	2.314.244	a)
1905	2.299.094	123.233	2.298.293	a)
1906	777.192	42.716	777.240	a)
1907	395.412	21.732	395.325	a)
1908	109.088	6.025	109.220	a)
1909	198.113	9.706	198.120	a)
1910	637.432	32.919	647.192	a)
1911	362.672	19.981	a)	a)
1913	636	a)	a)	a)

Fontes e notas: I – *Inquérito sobre a situação...*, pp. 183-4; Archer e Silva in *Diário da Câmara...*, sessão nº 19, 13 de Abril de 1910 e *Comércio e Navegação* (vários anos); II – *Parliamentary Papers*. a) Dados inexistentes.

Apesar de em 14 de Julho de 1888 se ter decretado a isenção do imposto de produção para as aguardentes e álcoois produzidos na Madeira a partir da cana de açúcar local, estes sofriam a concorrência das aguardentes produzidas nos Açores que

entravam livres de impostos no Funchal. Em 1890, anotava-se que a aguardente de cereais açoreana custava 205 réis o litro enquanto a fabricada na Madeira, a partir do melão, custava 250 réis o litro, mas, quatro anos decorridos, estes preços eram actualizados respectivamente para 260-280 e 314 réis o litro⁷⁵. Esta situação tenderia a agravar-se no ano subsequente quando se procurou passar a tributar a produção e rectificação do álcool produzido no país.

Em telegrama enviado, nessa data, ao Parlamento, os negociantes e destiladores de álcool do Funchal solicitavam que o álcool de melão de cana não fosse objecto desta tributação porque havia grandes porções de melão encomendadas. As negociações para o estabelecimento da revisão da pauta aduaneira de 1892 incluíram a ponderação de problemas da indústria do álcool madeirense. Esta pauta voltou a tributar a importação de melão remetendo-a para níveis muito baixos (ver quadro 3.8). Nessa altura, uma comissão mista de agricultores e industriais procurou em vão conciliar os interesses da agricultura regional e da indústria de melão. As suas propostas foram apreciadas numa reunião da Associação Comercial do Funchal, ocorrida em Outubro daquele ano, tendo-se solicitado ao Governo a diminuição dos direitos de importação sobre o melão e a isenção do imposto de produção de álcool na Madeira⁷⁶.

No ano subsequente, Hinton rebelava-se contra o facto de não ter «havido [...] resolução definitiva sobre as representações feitas pela Associação Comercial, proprietários e fabricantes de açúcar desta ilha, relativamente aos «direitos e impostos

⁷⁵ *Notas para a estatística Agrícola. Ilha da Madeira...*, p. 488; *Relatório da Comissão de estatística Vitícola...*, p. 895 e pp. 893-4.

⁷⁶ *Diário da Câmara...*, sessão de 23 de Junho de 1891, p. 3 (Lei de meios). Ver ainda: José Júlio Rodrigues in *Diário da Câmara...*, sessão nº 21, 23 de Junho de 1891, pp. 7-8; *idem*, sessão nº 18, 17 de Junho de 1891, pp. 28-9; *idem*, nº 22, 23 de Junho de 1891, p. 2.

sobre a matéria-prima auxiliar do fabrico d'aguardente de restilho para tratamento de vinhos, que em resultado destes encargos não» podia «competir com a aguardente dos Açores...»⁷⁷. Além disso, os donos das fábricas de álcool efectuavam cálculos em que demonstravam que o fabrico de álcool com melão importado lhes era prejudicial se tivessem de pagar imposto de produção, visto alegarem que com um casco de melão podiam produzir 40 galões de álcool ou 140 litros, quantia essa que alguns, com mais fundamento, contestavam substituir por 175 litros⁷⁸.

Em 1893, os debates parlamentares sobre o regime do álcool evoluíram no sentido de atribuir à indústria de destilação açoreana a exclusividade do abastecimento do mercado nacional de álcool. Eduardo de Abreu contestou o Projecto de Lei que concedia às quatro fábricas da ilha Terceira e S. Miguel essa faculdade. Em seu entender, essa indústria – que destilava batata e milho – pelas condições de que usufruía, tenderia a aniquilar «a pequena destilação agrícola e a grande ou pequena destilação agrícola ou industrial do resto do país, isto é, da Madeira, e do continente do reino»⁷⁹. A indústria madeirense de álcool conseguiu em 1892 e 1893 negociar o alargamento da isenção do imposto de produção de aguardente e álcool produzido na ilha da Madeira quer a partir de cana sacarina de origem regional quer de melão importado. Em 1894, a situação estava longe da solução pretendida porque se afirmava

⁷⁷ *Diário do Comércio*, 17 de Fevereiro de 1893.

⁷⁸ A.R.M., Administração do Concelho do Funchal, Livro nº 336, fl.5 e fls. 18 e 18 v., Offícios do Comissariado do álcool no Funchal, de 4 de Junho de 1894 e de 25 de Junho de 1894.

⁷⁹ *Diário da Câmara...*, sessão de 12 de Junho de 1893, p. 12 e p. 19.

que a sobrevivência da indústria do álcool madeirense dependia da proibição da entrada de álcool açoreano na Madeira⁸⁰.

3.2.3 – 3ª Fase : Protecționismo Sacarino (1895-1914)

A agricultura madeirense atravessou grandes dificuldades desde o início da década de oitenta do século passado. A doença da cana e a deflagração da filoxera nos vinhedos insulares criaram grandes dificuldades à agricultura desta ilha. Em 1888 (ano de preços particularmente baixos para o trigo e para o vinho), calculava-se que na Madeira o lucro da cultura da cana fosse o sêxtuplo do cereal e defendia-se a inexistência de outra planta mais rendosa para a substituir. Apesar da implementação do protecționismo cerealífero no ano subsequente, as condições de desenvolvimento da cultura cerealífera nesta ilha não se tornaram atractivas. A saída para o impasse em que se encontrava a economia madeirense não podia, de modo algum, ser potenciada pelo sector vinícola, dada a situação do mercado internacional marcado pela tendência baixista em relação aos preços e pela fraca elasticidade da procura em relação aos vinhos licorosos. A acção governamental optou por intervir no sector sacarino⁸¹.

Em 5 de Outubro de 1895, foi nomeada uma comissão para estudar o problema sacarino madeirense. Nas conclusões do trabalho elaborado por este grupo foi visível a preocupação de conciliar os interesses do sector industrial do álcool e dos

⁸⁰ Este benefício foi estabelecido pelo artigo 3º da Lei de 12 de Abril de 1892 e foi confirmado pelo artigo 3º da Lei de 21 de Junho de 1893 (*Legislação de Álcool e Aguardente, 1888-1895*, Lisboa, 1896, pp. 63-9 e pp. 101-5). Ver ainda *Diário do Comércio*, 7 de Abril de 1894 e *idem*, 25 de Novembro de 1894.

⁸¹ Ver Capítulos I e II.

produtores de cana madeirenses. Em 20 de Outubro seguinte, um telegrama da Associação Comercial do Funchal dava origem ao Decreto de 30 de Dezembro desse ano⁸². A protecção ao sector sacarino madeirense foi sucessivamente reformulada em 1903 e em 1911⁸³.

O diploma de 1895 impôs aos industriais de álcool a compra de cana sacarina por preços regulamentados contra a possibilidade de importarem melaço com direitos que sofriam uma redução de 60 para 30 réis o quilograma. Nesta disposição estavam contidos interesses antagónicos. Com efeito, os industriais de álcool procuravam na importação de melaço com redução de direitos compensações por a cana ser vendida por preços muito elevados e por o álcool estrangeiro, açoreano e continental entrar no Funchal a preços muito reduzidos. Os produtores de cana, por sua vez, impunham reticências à importação de melaço porque temiam que este constituísse um obstáculo ao escoamento da cana para as fábricas matriculadas. A dificuldade em conciliar aqueles sectores ressaltou da representação ao Parlamento efectuada pelos proprietários e lavradores do concelho de S. Vicente pedindo a adopção de medidas que dificultassem a importação de melaço estrangeiro⁸⁴.

Segundo a letra do Decreto de 1895, o melaço importado destinava-se exclusivamente ao fabrico de álcool para ser empregue no têmpero dos vinhos licorosos

⁸² *Comércio da Madeira*, 8 de Abril de 1897. Sobre a participação da Associação Comercial do Funchal nas propostas legislativas que culminaram no Decreto que instituiu o regime sacarino em 1895 ver *Associação Commercial do Funchal. Relatório de contas da Gerência de 1896*, Funchal, 1897, p. 4.

⁸³ Os diplomas em questão foram os seguintes: Decreto de 30 de Dezembro de 1895, seguido de um Regulamento publicado em Janeiro de 1897; Decreto de 24 de Setembro, complementado por um Regulamento de 24 de Dezembro do mesmo ano e, o diploma de 11 de Março de 1911.

⁸⁴ *Diário da Câmara...*, sessão nº 31, de 6 de Julho de 1895, p. 3. Ver ainda: *Diário do Comércio*, 28 de Outubro de 1892; *Idem*, 4 de Novembro de 1892.

e comuns produzidos na Madeira. O rateio do melaço entre as fábricas matriculadas processava-se todos os anos de acordo com a quantidade de cana que cada uma tivesse adquirido. As fábricas compravam a cana posta nas fábricas pelo preço fixado naquele diploma. A matrícula devia ser formalizada pelo administrador de cada concelho e ser remetida ao director da alfândega do Funchal⁸⁵. As fábricas que, entre 1895 e 1904, subscreveram o regime de matrícula estavam sedeadas na cidade do Funchal e foram as seguintes:

Quadro 3. 9

Fábricas matriculadas no Funchal entre 1897 e 1904 e Percentagem do rateio de melaço por fábrica em 1897

Nomes dos proprietários	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	% rateio de melaço por fábrica em 1897
Anos	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	
I-Pedro da Cunha Pires	---	---	---	*	---	---	---	---	8%
II - William Hinton	*	*	---	*	*	*	*	*	50%
III- José Júlio de Lemos	*	---	---	*	*	*	*	*	8%
IV- João Higinio Ferraz	*	*	---	---	---	---	---	---	8%
V - Ant. da S. Manique	*	---	---	*	---	---	---	---	13%
VI - José de Faria e Irs.	*	---	---	*	---	---	---	---	8%
VII - José Dias Silva	*	*	---	*	---	---	---	---	5%

Fontes: Registo das declarações dos proprietários e Gerentes de fábricas de açúcar e de álcool de cana de açúcar no concelho do Funchal, A.R.M., Administração do Concelho do Funchal, Livro 420, fls. 1-20; *O Comércio da Madeira*, 9 de Fevereiro de 1897.

I - Salto do Cavalo; II - Torreão, Santa Luzia; III - Rua Direita, Sé; IV - Ponte de Deão; V - Rua dos Netos, Sé; VI - Pico do Funcho, S. Martinho; VII - Ribeiro Seco.

Nesta fase, algumas fábricas matriculadas produziam também aguardente além do álcool e outras dedicavam-se ainda ao fabrico de açúcar. O mel também era

⁸⁵ Os industriais nem sempre acataram a forma como o rateio foi efectuado. Em 1897, o fabricante José Júlio de Lemos manifestou a intenção de interpor recurso para o conselho do mercado de produtos agrícolas, se a Delegação do Mercado não lhe desse maior percentagem no rateio de melaço, atendendo à sua grande clientela e capacidade produtiva das duas fábricas - uma situada no Porto da Cruz e outra no Funchal - que laboravam por sua conta (*O Comércio da Madeira*, 18 de Fevereiro de 1897).

objecto de produção sendo utilizado na doçaria local, mas não tinha um significado económico comparável aos restantes produtos. O álcool era fabricado a partir do melaço, que era um subproduto resultante do fabrico do açúcar, enquanto que qualquer dos outros produtos (açúcar, aguardente e mel) eram extraídos a partir da *garapa* ou sumo de cana. O processo e os aparelhos de destilação usados no fabrico de álcool e de aguardente eram idênticos. O diploma de 1895 determinou que o álcool deveria deter uma força alcoólica não inferior a 40° e ser destilado em alambique dotado de rectificador para apresentar o grau de pureza desejado⁸⁶.

Na década de noventa do século passado, as referências a abusos por parte dos industriais matriculados eram frequentes. Em 1898, foi detectado emprego directo do melaço estrangeiro em substituição do açúcar no adoçamento do vinho de exportação por este género se encontrar a ser vendido então no Funchal por preços muito elevados⁸⁷. A consciência da necessidade de efectuar um contróle apertado às fábricas para as impedir de utilizar abusivamente o melaço importado para outro fim que não a produção de álcool para tempero dos vinhos foi frequentemente veiculada⁸⁸. Uma das formas intentadas para impedir este abuso consistiu no impedimento da

⁸⁶ Ofícios do Commissariado dos Álcoois no Funchal, de 25 de Junho e 14 de Agosto de 1896, A.R.M., Livro nº 336, fls. 33-4.

⁸⁷ Ofícios do Commissariado dos Álcoois para o Chefe da 3ª Repartição da Administração Geral das Alfândegas e Contribuições Indirectas de 17 de Novembro e de 15 de Dezembro de 1898 (A.R.M., Administração do Concelho do Funchal, Livro nº 336 fls. 69 e 74-75). O alto preço do açúcar foi atribuído à escassez da colheita (*Idem*, fls. 53-54, Ofício datado de 9 de Março de 1898).

⁸⁸ Ofício do Commissariado dos Álcoois para o Chefe da 3ª Repartição da Administração Geral das Alfândegas e Contribuições Indirectas de 6 de Abril de 1897 (A.R.M., Administração do Concelho do Funchal, Livro nº 336, fls. 38-39). Em 1897, a laboração intercalar de cana madeirense e a destilação de melaço importado foi permitida a Hinton, sendo estendida no ano subsequente a António da Silva Manique e João Higinio Ferraz, por existir falta de álcool para tempero de vinhos (Ofícios do Commissariado dos Álcoois para a mesma entidade datados de 8 de Maio e 19 de Junho de 1896, de 26 de Junho e de 29 de Maio de 1897 e de 9 de Março de 1898, *idem*, fls. 31 v. - 32, fl. 43, fl. 46 e fls. 53-4).

laboração da cana com vista à produção de açúcar em simultâneo com a destilação de melação importado para o fabrico de álcool. Regra geral, o fabrico de açúcar antecedia o de álcool de melação, porque havia que aguardar pela colheita dos pêros utilizados como fermento do melação em substituição do lúpulo e do centeio⁸⁹. Outra das medidas sugeridas para impedir a utilização indevida de melação consistiu na fixação de limites à sua importação com base no volume da colheita anual de vinho madeirense. Finalmente, defendeu-se que «o limite de importação de melação» seria fácil de calcular porque «a aplicação do álcool para tempero de vinhos» se encontrava «reduzida a uma terça parte, em vista do Decreto de 23 de Agosto de 1895» que proibia «o fabrico de vinhos artificial, sendo estes vinhos os que recebiam as duas terças partes de álcool produzido na ilha da Madeira»⁹⁰. Em 1897, o Mercado Central de Produtos Agrícolas no Funchal solicitou aos poderes competentes para legislarem através de «regulamento especial» sobre a excessiva importação de melação para o fabrico de álcool na Ilha da Madeira por ser prejudicial às culturas da vinha e da cana. Nesse ano, numa reunião promovida por este organismo entre os exportadores de vinho da Madeira (Blandy, Drury, Power, Krohn, Satler, Jacob Abudharam) e os industriais matriculados de álcool (José Júlio de Lemos, Pedro Pires, William Hinton, Meny Abudharam, António Manique e Higino Ferraz) vingou a tese de que seria inconveniente fixar limites à importação de melação em função da produção vinícola anual⁹¹. No entanto, os sectores

⁸⁹ Ofícios do Comissariado dos Alcoóis para o Chefe da 3ª Repartição da Administração Geral das Alfândegas e Contribuições Indirectas datados de 25 de Junho de 1894, de 3 e de 9 de Agosto 1896 (A.R.M., Administração do Concelho do Funchal, Livro nº 336, fls. 18 e 18v, fl. 33 v., e fls. 59-59 v.).

⁹⁰ *O Comércio da Madeira*, 9 de Fevereiro de 1897.

⁹¹ *Diário do Comércio*, 29 de Outubro de 1897.

agrícolas ligados à produção de cana e de vinha continuaram a labutar na defesa deste ponto de vista⁹².

O critério de fixação do preço da cana a pagar pelas fabricas matriculadas aos agricultores foi muito debatido na fase inicial da aplicação do regime sacarino. Nessa fase, começaram a surgir outras formas de estipular esse preço distintas daquela que vigorara durante as décadas sessenta e setenta quando os industriais começaram a comprar a cana aos agricultores, a qual se caracterizava pelo estabelecimento do preço com base no número de almudes de suco que o moinho lhe conseguia extrair. Com efeito, em 1892, durante as negociações que antecederam o decreto que surgiu passados três anos, a Associação Comercial do Funchal e os industriais efectuaram uma proposta ao Governo para que a compra da cana fosse estabelecida de acordo com a sua graduação – entre 6 e 3/4 graus e 12 e mais graus os preços os preços de 30 quilogramas de cana seriam respectivamente de 250 e 500 réis. A colheita e laboração de cana no ano de 1892 iniciou-se sem que tivesse sido estabelecido o «preço corrente e definido». Os proprietários aguardaram indefinidamente que o mercado acabasse por determinar um preço para a cana, e como tal não aconteceu, prevaleceu o sistema de moenda da cana suportada pelos proprietários. Em meados do mês de Março desse ano, referia-se que o anúncio de Hinton havia feito baixar os preços das transacções efectuadas ao propor o pagamento de apenas 350 réis por trinta quilogramas de cana sacarina sem menção de qualquer especificação por causa do impasse em que se encontravam estas negociações. Nesta data, havia quem defendesse a estipulação do preço por zona e quem apoiasse a definição com base no grau de sacarose da cana⁹³.

⁹² Ofícios do Commissariado dos Alcoóis no Funchal, de 6 de Março de 1900 (A.R.M., Administração do Concelho do Funchal, Livro nº 337, fl. 2 v.). Ver ainda cap.II.

⁹³ *Diário do Comércio*, 4 de Novembro de 1892; *idem*, 15 de Fevereiro de 1893 e *idem*, 15 de Março de 1893.

O Decreto de 30 de Dezembro de 1895 fixou entre \$400 a \$450 os preços mínimos relativos a cada 30 quilogramas de cana sacarina a adquirir pelas fábricas matriculadas como contrapartida pelo acesso ao rateio de melaço importado. Não existem dados relativamente ao preço praticado pelas fábricas não matriculadas que na maioria dos casos continuaram até 1914 a praticar a fórmula antiga de transformar a cana por conta do proprietário. Tudo indica que a colocação da cana em fábricas não matriculadas era menos vantajosa para o agricultor do que a compra da cana pelas fábricas matriculadas. Excepcionalmente, referiu-se, em 1889, que a cana do sul da ilha, com excepção do Funchal, foi reduzida a aguardente nas próprias localidades porque as fábricas pagavam a cana a melhores preços do que acontecia nas fábricas matriculadas⁹⁴. Mas, a situação normal em época de produção regular era distinta. Nesta linha, Hinton estimou que, entre 1904 e 1909, as fábricas não matriculadas moeram 140.000 toneladas de cana e que a agricultura perdeu 2.000 contos por esta cana não ter sido vendida às fábricas matriculadas⁹⁵.

As instruções regulamentares do Decreto de 30 de Dezembro de 1895 foram publicadas com grande atraso em Janeiro de 1897 e suscitaram viva contestação. Esta disposição determinou que o preço da cana fosse estabelecido de acordo com o local de cultura da cana sacarina⁹⁶. A discordância em relação ao teor desta determinação levou os agricultores de cana a exercerem pressão no sentido de «obrigar o Mercado Central de Produtos Agrícolas, a regulamentar com seriedade, com honestidade, e com bom

⁹⁴ Ofícios do Comissariado dos Alcóois no Funchal de 30 de Março de 1900 (A.R.M., Administração do Concelho do Funchal, Livro nº 337, fls. 3-6).

⁹⁵ Harry Hinton, *A questão saccharina...*, p. 26.

⁹⁶ Artº 4º das Instruções regulamentares provisórias para completar a execução do Decreto de 30 de Dezembro de 1895 in *Diário do Comércio*, 29 de Janeiro de 1897.

senso» o Decreto inicial, fazendo tábua rasa da letra deste regulamento⁹⁷. Em 1896, na sequência de uma reclamação de agricultores, a Delegação do Mercado Central definiu que a cana fosse paga indistintamente a 400 réis, excepção feita à que não atingisse 8,5º *Beaumé*, caso em que lhe devia ser descontado 50 réis por cada grau que tivesse a menos⁹⁸. Posteriormente, a Delegação do Mercado Central reincidiu nesta determinação não obstante esta contrariar adirectiva fornecida telegraficamente pelo Ministro da Fazenda, a qual prescrevia que a cana mais depauperada fosse paga a 400 réis. Além disso, persistiu em restringir a área de cana melhor remunerada à área situada na margem esquerda da estrada nova que ligava o Funchal a Câmara de Lobos prejudicando uma vasta zona litoral situada a sudoeste e a sudeste que produzia cana de graduação superior à média distrital. Em oposição a esta definição, os agricultores contrapropuseram que o preço de compra da cana passasse a ser efectuado de forma proporcional à força sacarina. Em 1900, o preço da cana passou a poder ser fixado quer desta forma quer segundo as zonas. A opção cabia ao produtor e devia ser «manifestada aos fabricantes na ocasião da entrada da cana nas fábricas»⁹⁹.

O regime sacarino madeirense apresentou grandes semelhanças de funcionamento com o proteccionismo cerealífero criado em 1889. O protagonismo que a Delegação do Mercado Central de Produtos Agrícolas no Funchal ganhou a partir de 1895 até cerca de 1905 nos processos negociais para o estabelecimento do preço da

⁹⁷ *Diário do Comércio*, de 30 de Janeiro de 1897.

⁹⁸ Nas reuniões onde foram efectuadas as negociações, tiveram assento cinco proprietários e cinco industriais, tendo os primeiros exigido um pagamento entre \$480 e \$450 réis e os segundos um outro de 420 a 430 réis pelas melhores garapas. O acordo obtido incluía as seguintes remunerações por cada 30 quilogramas de cana: para a 1ª de \$450, para a 2ª de 430, para a 3ª de 420 e para a 4ª de 400 réis (*O Comércio da Madeira*, 28 de Janeiro de 1897; *idem*, 27 de Janeiro de 1897).

⁹⁹ *Diário do Comércio*, 7 de Fevereiro de 1900. Ver também : Menezes Pimentel, *A canna d'assucar na Madeira in Portugal Agricola*, 1902, nº 12, pp. 330-2.

cana, contrasta com a fraca intervenção que este organismo teve a nível nacional na determinação dos preços dos cereais adentro do proteccionismo cerealífero instituído em 1889. Neste caso, os agricultores não precisaram do mecanismo do manifesto do trigo para obterem um preço satisfatório. O sector da moagem obtinha lucros suficientes com as transacções e transformações que efectuava de cereal estrangeiro que compensavam largamente as compras de cereal nacional¹⁰⁰. O mecanismo de rateio não funcionou no regime sacarino madeirense a exemplo do que aconteceu no proteccionismo cerealífero porque as fábricas matriculadas não intensificaram as suas compras de cana sacarina de molde a aumentar as suas quotas de importação de melaço. A agricultura da cana sacarina ao não ser compensada pela indústria – como aconteceu com os cereais – procurou exercer pressão para que o regime sacarino fosse reajustado de modo a contemplar os seus interesses.

Enquanto os agricultores de cana pressionavam para conseguir um mecanismo de escoamento do seu produto, a indústria do álcool madeirense continuava, no final da década de noventa do século passado, a enfrentar uma forte concorrência por parte da indústria de álcool nacional. Em 1900, assistiu-se ao reacender da concorrência do álcool açoreano em relação ao álcool de melaço madeirense. Esta concorrência manifestava-se na concessão pelos exportadores do arquipélago vizinho de um prazo de pagamento de três meses e na venda deste produto a retalho em mistura com aguardente de produção local¹⁰¹.

¹⁰⁰ Jaime Reis, «*A Lei da Fome*»..., pp. 104-5. Ver capítulo I.

¹⁰¹ Ofícios do Commissariado dos Álcoois no Funchal de 14 de Fevereiro e de 3 de Março de 1900 (A.R.M., Administração do Concelho do Funchal, Livro nº 336 fls. 97-8 e Livro nº 337, fl. 1 v.). A produção de álcool açoreano em hectolitros foi respectivamente de 11.991 em 1897, 7.200 em 1898, 18.273 em 1899, 14.634 em 1900, 9.342 em 1901 e 9.410 em 1901. A exportação de álcool em 1900 atingiu os 38.285 hectolitros (Escorço de Alguns Aspectos da Indústria Fabril. Resposta ao Questionário do Ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria de 1907, *B.T.I.*, nº 83, Lisboa, 1913, p. 8).

A partir de 1901, a produção de álcool madeirense passou a enfrentar ainda maiores dificuldades. Como vimos, este sector conseguiu alcançar em 1892-5 um conjunto de benefícios fiscais porque a indústria de álcool nacional gozava de uma situação suficientemente desafogada. Entretanto as vantagens alcançadas perderam significado porque o quadro em que vivia a viticultura nacional se alterou. Com efeito, os viticultores continentais, nas negociações para a elaboração da pauta aduaneira de 1892, anuíram na produção de aguardente de cana nas colónias portuguesas de África para conjugarem esforços com os produtores de álcool colonial contra a indústria de álcool de batata alemã. Estes esforços foram compensados pela consagração naquela pauta de pesados direitos em relação ao álcool estrangeiro¹⁰². A partir de 1895, a situação sofreu alterações profundas porque a produção vinícola nacional, que havia registado um crescimento desde a década de setenta, passou a defrontar dificuldades de escoamento em virtude de o mercado francês se ter fechado à importação de vinhos de lote portugueses. Em resultado desta situação, passaram a avolumar-se grandes excedentes de vinho, potencialmente destinados à caldeira, no exacto momento em que o consumo de aguardente vínica tendia a decrescer por causa da frequente utilização de álcool industrial na beneficiação dos vinhos.

Nessa data, reequacionaram-se as relações entre viticultores e produtores de aguardente colonial, tendo um grupo de pressão dos viticultores, acantonados na Real Associação Central de Agricultura Portuguesa, desenvolvido um combate para ganhar o

¹⁰² Gervase Clarence-Smith, *The Third Portuguese Empire, 1825-1975. A Study in Economic Imperialism*, Manchester, 1985, p. 93. Estes direitos foram reforçados pela Lei de 21 de Julho de 1893.

mercado colonial africano para os vinhos nacionais¹⁰³. Outra das preocupações dos viticultores consistiu em efectuar a defesa da criação de condições de competitividade entre o preço da aguardente vínica e o do álcool industrial. Este objectivo era concretizado pela proposta de substituir a estipulação de um preço máximo para cada litro de álcool (consagrada na Lei de 21 de Julho de 1893, que tabelava em 240 réis cada litro de álcool industrial) por um preço máximo por cada grau alcoólico, visto a aguardente vínica apresentar em geral uma graduação de 78° graus centesimais enquanto a daquele era de 95° graus centesimais¹⁰⁴.

Em 1900, as posições tomadas pelos círculos agrícolas sobre esta questão tenderam para a radicalização. Os defensores da aguardente vínica optaram por exigir a tributação e a limitação da produção de álcool industrial¹⁰⁵. Nesta linha, enquanto que em 1896 ainda se defendia o fomento da produção das aguardentes de vinho no país (no continente e ilhas adjacentes), sem pôr em causa os legítimos interesses dos fabricantes de álcool industrial, quatro anos decorridos, no Congresso Vinícola organizado pela Real Associação de Agricultura Portuguesa, vozes houve que defenderam a abolição do imposto municipal de 70 réis por litro que a Madeira impunha à aguardente entrada no porto do Funchal. Apesar deste arquipélago não absorver mais de mil pipas de

¹⁰³ Jaime Reis, *Pan y vino...*, p. 313; *idem*, *O Atraso Económico Português...*, p. 83. O mercado das colónias africanas de Angola e Moçambique não se abriu em 1895 ao vinho nacional quando foram reduzidas as tarifas aduaneiras a um valor nominal, mas sim quando, em 1901, foram tomadas as primeiras disposições para impedir a destilação de aguardente de cana sacarina – e se estimulou a criação da indústria de fabrico de açúcar – nesses territórios (Gervase Clarence-Smith, *The Third Portuguese Empire, 1825-1975. A Study...*, p. 93).

¹⁰⁴ Sobre a questão do álcool ver *Regimen económico do álcool em Portugal. Parecer apresentado à Comissão Especial dos Alcoois da Real Associação de Agricultura Portuguesa, Relator Cincinato da Costa, Lisboa, 1896*, p. 11. Representação ao Parlamento dirigida pela mesa do Congresso Vinícola Nacional in *Congresso Vinícola Nacional em 1900, Relatório Geral*, Lisboa, 1902, p. 91; *Congresso Vinícola Nacional, 5 de Fevereiro de 1900, 4ª secção (álcool)*, pp. 10-11 e 2ª secção (consumo nas ilhas e colónias), p. 3.

¹⁰⁵ Ver Projecto de Lei apresentado por Eduardo de Abreu in *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, sessão nº 31, 16 de Março de 1893, pp. 2-19 e sessão de 12 de Junho de 1893, pp. 1-19.

aguardente vínica continental, entendia-se que era com pequenos ribeiros que se faziam os grandes rios¹⁰⁶.

Os preços do álcool madeirense sofreram um encarecimento nos anos que antecederam o Decreto de 24 de Setembro de 1903, tendo o preço do galão de álcool a 40º Cartier atingido 300 réis o litro, valor que veio a baixar, a partir da publicação daquele diploma, para 277 réis o litro. Neste ano, o diferendo que opôs os exportadores de vinho aos industriais de álcool de melação madeirenses agudizou-se por os primeiros terem tentado importar álcool estrangeiro¹⁰⁷. A situação ganhou novos contornos porque entretanto o preço da aguardente vínica passou a ser estipulado de forma a propiciar o escoamento ao vinho de lote nacional. Em 1901, fixou-se que o álcool industrial e a aguardente vínica e outra seriam pagos a 2,62 réis por grau centesimal (artº. 73º do Decreto de 14 de Junho)¹⁰⁸. Esta situação era gravosa para os exportadores de vinho da Madeira porque a diferença entre os preços do álcool neste arquipélago e da aguardente vínica no continente repercutia-se sobre os custos de produção daquele vinho e beneficiava outros vinhos licorosos metropolitanos que se apresentavam desta forma ainda mais competitivos no mercado externo.

Entretanto, os viticultores e os cultivadores de cana de açúcar madeirense continuaram a procurar demonstrar a necessidade de regulamentar melhor a actividade

¹⁰⁶ Sobre a questão do álcool ver *Regimen económico do álcool em Portugal. Parecer...*, p. 11. Representação ao Parlamento dirigida pela mesa do Congresso Vinícola Nacional in *Congresso Vinícola Nacional em 1900, Relatório Geral*, 1902, p. 91; *Congresso Vinícola Nacional, 5 de Fevereiro de 1900, 4ª secção (álcool)*, pp. 10-11 e 2ª secção (consumo nas ilhas e colónias), p. 3. Sobre a relação entre os viticultores e os produtores de aguardente coloniais ver Gervase Clarence-Smith, *The Third Portuguese Empire...*, p. 93.

¹⁰⁷ *A Questão Saccharina...*, 1910, p. 35.

¹⁰⁸ Esta disposição foi reiterada pelo artigo 7º do Decreto de 10 de Maio de 1907.

da destilação de melaço. Os viticultores atribuíam o baixo índice de compras anuais de mosto por comparação com os volumes de vinho comercializados e exportados ao emprego de elevadas percentagens de álcool industrial no fabrico de vinho artificial e falsificado. Em abono desta apreensão alegava-se que, entre 1897 e 1899, a quantidade de melaço importado (3.971.970,5 Kg em média) fora dupla da necessária para o tratamento dos vinhos. Os cultivadores de cana imputavam as dificuldades sentidas no escoamento da cana sacarina madeirense ao desdobramento do álcool fabricado com melaço importado em aguardente que entrava no consumo em substituição da produzida com matéria-prima local¹⁰⁹. Com efeito, estimava-se, poucos anos antes, que 100 Kg de melaço importado fornecessem 28 a 30 litros de álcool a 40° Cartier, que o tempero do vinho de exportação exigisse por pipa 54 a 70 litros de álcool a 40° Cartier, que o vinho de mesa destinado ao consumo interno requeresse por pipa 40 a 45 litros de álcool a 40° Cartier e que o vinho artificial carecesse de 100 litros ou mais¹¹⁰. Ao confrontarmos os dados de importação de melaço, constatamos a existência de um aumento muito acentuado entre 1897 e 1900, seguido de uma descida nos três anos subsequentes (ver quadro 3.8). O aumento desta importação ocorreu em simultâneo com as iniciativas parlamentares que procuraram impedir a entrada de uvas e de vinho do continente livre de impostos e essa circunstância credibilizou de certa forma aquelas suspeições¹¹¹.

Outro dos argumentos utilizados nesta altura sobre a inoperacionalidade do sistema de rateio do melaço prendia-se com a circunstância de este não ser efectuado de

¹⁰⁹ A.R.M., Administração do Concelho do Funchal, Livro nº 337, fls. 3-6, Ofícios do Commissariado dos Álcoóis no Funchal de 30 de Março de 1900.

¹¹⁰ *Diário do Comércio*, 1 de Outubro de 1897 e Ofícios do Commissariado dos Álcoóis no Funchal de 6 de Março de 1900 (A.R.M., Administração do Concelho do Funchal, Livro nº 337, fl. 2 v.).

¹¹¹ Ver Capítulo II.

acordo com a capacidade produtiva das fábricas. E isto porque não se tinha em conta o tipo de energia utilizado pelas fábricas que se haviam candidatado à matrícula, que no caso de ser hidráulica impedia a laboração além do mês de Junho. Esta questão assumia particular relevo uma vez que à porção de melaço que era distribuída a cada fábrica matriculada correspondia uma determinada quantidade de cana que esta devia laborar. Muitas vezes a fábrica não comprava a totalidade da cana a que se encontrava obrigada, ou fazia-o dentro de um prazo muito dilatado porque a sua capacidade de laboração era diminuta. Esta situação redundava em prejuízo dos agricultores que eram obrigados a vender por baixos preços a cana que já havia ultrapassado o período de maturação ou por não a conseguirem mesmo vender¹¹².

Os agricultores madeirenses de cana de açúcar puderam constatar como foram defraudadas as expectativas criadas pelo diploma de 1895 do regime sacarino em relação ao escoamento do seu produto para as fábricas matriculadas. Em 1903, ao reformular-se esta legislação, procurou-se de novo encontrar uma solução que facilitasse o escoamento da cana. A fórmula preconizada abriu, no entanto, novas frentes de conflito. Com efeito, o Decreto de 24 de Setembro de 1903 (§3º do artigo 1º) consagrava uma redução substancial do direito de importação do melaço de 30 para 6 réis por quilograma, que ia de encontro aos interesses dos industriais, mas, por outro lado, salvaguardava os interesses dos agricultores de cana prevendo a actualização do preço de compra de 30 kg de cana para \$450-\$500 réis e determinando, no regulamento deste Decreto publicado em 24 de Dezembro do mesmo ano, que as fábricas matriculadas ficavam obrigadas a efectuar a compra dos saldos anuais de aguardente às fábricas não matriculadas. Isto é, estipulava que as fábricas matriculadas dividiriam

¹¹² *O Comércio da Madeira*, 4 de Fevereiro de 1897; *idem*, 7 de Fevereiro de 1897; *idem*, 9 de Fevereiro de 1897; *idem*, 11 de Fevereiro de 1897; *idem*, 12 de Fevereiro de 1897; *idem*, 13 de Fevereiro de 1897; *idem*, 18 de Fevereiro de 1897; *idem*, 19 de Fevereiro de 1897; *idem*, 20 de Fevereiro de 1897.

entre si anualmente a aguardente que as fábricas não matriculadas não tivessem conseguido colocar no mercado até Dezembro de cada ano.

A proporção das aquisições era determinada pela posição que cada fábrica matriculada usufruía no rateio do melaço. Cada galão (3,6 litros) de aguardente de cana de açúcar de 26° *Cartier* era comprado por um preço fixado em 930 réis¹¹³. Esta disposição foi introduzida no regulamento do Decreto de 1903, a pedido da Associação Comercial do Funchal, e teve por objectivo explícito impedir que as fábricas matriculadas fizessem concorrência à produção de cana madeirense através do desdobramento do álcool fabricado com melaço importado, ou seja, visava contribuir para resolver o problema da reduzida percentagem de venda de cana madeirense a estas fábricas. Esta medida teve como consequência que a partir de 1903, a produção de cana e o fabrico de aguardente tivessem registado um súbito desenvolvimento. Os saldos anuais de aguardente tiveram tendência a aumentar porque este produto além de dispor de colocação garantida passou a ser vendido às fábricas matriculadas por um preço não só superior ao preço porque normalmente corria no mercado, como superior ao preço que estas fábricas ficaram obrigadas após 1901 a praticar em relação ao álcool.

Com efeito, a partir do final do século passado, registou-se na Madeira um grande aumento do número de fábricas de aguardente, do número e da capacidade de destilação dos alambiques, questão que tudo indica coincidiu com a fase de retracção da da produção vinícola (ver quadros 3.11 e A.3.5)¹¹⁴. Entre 1896 e 1897, o concelho da Ponta de Sol, porque deixou de produzir açúcar numa das suas unidades fabris, e porque

¹¹³ Trata-se do artigo 2º da Declaração do proprietário que consta anexa ao regulamento do Decreto de 24 de Dezembro de 1903.

¹¹⁴ Sobre a capacidade de destilação dos alambiques dada por superfície por alambique, e por superfícies totais dos alambiques por fábrica ver Vitorino Santos, Relatório..., *B.T.I.*, nº 86, pp. 21-5.

registou uma tendência para aumentar o volume de produção de cana de açúcar, precisou de aumentar o número de fábricas de aguardente para dar escoamento a essa produção¹¹⁵. Esta situação também se verificou no concelho da Calheta provocando da mesma forma um aumento do número de fabricas de aguardente nessa localidade.

O alargamento da área de plantação e o aumento da produção de cana verificado a partir da década de noventa do século passado provocaram em certas localidades a necessidade de aumentar a capacidade de moenda de certos moinhos, de instalar novas fábricas de aguardente e de prolongar a duração anual da laboração das fábricas. Em 1900, quatro moinhos substituíram a força animal por outro tipo de energia, por razões de economia. Os engenhos em causa estavam situados em Câmara de Lobos – um na Vila e outro no sítio da Palmeira, que passaram a ser movidos a vapor – e na Calheta, estando um localizado na freguesia do Estreito da Calheta e outro na do Arco da Calheta, os quais passaram a ser movidos a água. O primeiro concelho dispunha de pouca água razão pela qual a energia de vapor constituía a alternativa à energia animal¹¹⁶. Sete anos mais tarde, os moinhos de força animal haviam deixado de existir nesta ilha, mas, em contrapartida, o número dos de vapor aumentara, mantendo-se os hidráulicos num valor próximo do registado no início da década de sessenta do século passado (ver quadro A.3.4). Nas 57 fábricas de aguardente não matriculadas existentes nesta data, 23 tinham moinhos hidráulicos, 29 funcionavam a vapor e 5 possuíam sistemas mistos¹¹⁷.

¹¹⁵ Em 1897, noticiava-se que alguns aparelhos desta fábrica de açúcar tinham sido adquiridos pela fábrica da família Faria, situada em S. Martinho, no concelho do Funchal (*O Comércio da Madeira*, 20 de Fevereiro de 1897).

¹¹⁶ A.R.M., Administração do Concelho do Funchal, Livro nº 336, fls. 95 v.- 97 v. e Livro nº 337, fls. 13-13 verso.

¹¹⁷ Vitorino Santos, Relatório..., *B.T.I.* nº 7, p. 6.

O período em que tinha lugar a laboração estava relacionado com a época de maturação e de colheita da cana que divergia de localidade para localidade. Em muitas situações verificaram-se desajustamentos entre a energia hidráulica disponível e a quantidade de cana susceptível de ser moída, e este facto pesou, a partir do início do século actual, na escolha efectuada por certas unidades fabris pela energia a vapor. Com efeito, no primeiro ciclo do açúcar, a reserva silvícola da ilha, ao disponibilizar a madeira necessária ao funcionamento dos engenhos, constituiu um recurso importante para o fomento daquela p¹¹⁸. Ao longo da segunda metade do século passado foram frequentes as alusões à deflorestação da ilha. O crescimento populacional e o aumento do número de engenhos certamente contribuíram para essa situação, tendo o preço da lenha sofrido um forte aumento a ponto de esta, no final do século passado, se ter tornado mais cara do que o carvão.

A relação cana-garapa alterou-se a partir de meados do século actual no sector açucareiro madeirense, porque a fabrica Hinton sofreu uma profunda remodelação. Os processos inovatórios que melhoraram a relação cana-garapa foram adoptados em conexão com o aumento de capacidade de laboração desta unidade fabril. No sector da aguardente não aumentou a percentagem de extracção de *garapa*. Em 1907, a escala de produção e a capacidade de laboração de algumas fábricas de aguardente apresentavam-se superiores ao que sucedia em 1863, mas nada que se assemelhasse ao sucedido no sector açucareiro. No conjunto, a evolução da produção média de aguardente por fábrica nos concelhos madeirenses entre 1863 e 1909 mostranos que não foram criadas unidades fabris de grandes dimensões. Observemos o quadro seguinte:

¹¹⁸ Alberto Vieira e Francisco Clode, *A Rota do Açúcar na Madeira*, Funchal, 1996, p. 38. Não encontramos séries de preços da lenha que permitissem o estudo desta evolução. Sobre o aumento do custo da lenha e o crescimento do consumo interno do carvão no trânsito do século passado para o actual ver Capítulo V.

Quadro 3.10

Produção média de aguardente por fábrica nos concelhos madeirenses em 1863 e em 1909
(Unidade=Hectolitros)

Concelhos:	1863	1909
Funchal	838	662
Câmara de Lobos	364	720
Ponta do Sol	376	349
Calheta	224	499
Machico	258	432
Santa Cruz	215	360
Porto Moniz	a)	54
São Vicente	55	212
Santana	35	211

Fontes e notas: Francisco Oliveira, *Informações...*, p. 17 e segs; Vitorino Santos, *Relatório...*, *B. T. I.*, nº 38, 1910, pp. 16-7. a) dado inexistente.

A reduzida capacidade produtiva de muitas das fábricas de aguardente, em especial as colocadas no norte da ilha, explicava-se por estarem situadas em localidades que dispunham de pequenas áreas com apetência para a cultura da cana mas cujas produções não tinham vantagem em ser transferidas para áreas mais distantes que dispunham de moinhos de maior capacidade por causa da dificuldade e do custo dos transportes. Os meios que eram necessários para colocar em funcionamento uma pequena fábrica de aguardente eram escassos. As rodas hidráulicas podiam adaptar-se a mecanismos com funções diversas como a serragem de madeira ou a moagem de cereais. Muitas vezes, a mesma roda tinha uma utilização distinta em diferentes momentos do ano, desde que houvesse água. Um exemplo desta situação chega-nos da pretensão manifestada em 1900, de montar uma máquina de serragem de madeira para

ser accionada por uma roda hidráulica aí usada para mover um engenho de espremer canas¹¹⁹.

A partir de 1903, assistiu-se a um novo surto de fábricas de aguardente, questão que podemos constatar comparando no quadro seguinte o número de fábricas existentes em 1902 e em 1906. Este aumento encontra explicação na disposição que obrigava as fábricas matriculadas a adquirirem os excedentes de aguardente das fábricas não matriculadas por preços altamente remuneradores. O crescimento do número de fábricas de aguardente no norte da ilha parece ter sido anterior à publicação daquele Decreto e pode ter a ver com o abandono da cultura dos cereais e com a procura de aguardente em virtude da escassez de vinho comum para abastecimento do arquipélago. Observemos o quadro seguinte:

¹¹⁹ Ofício do Commissariado dos Álcoois de 19 de Maio de 1900 (A.R.M., Administração do Concelho do Funchal, Livro nº 337, fls. 10-10 v.). Trata-se de um engenho situado na freguesia da Serra de Água, que era da propriedade de João Albino Rodrigues de Sousa.

Quadro 3.11

Evolução do número de Fábricas de Aguardente

	1863	1890	1902	1906	1907	1909	1911	1912
COSTA SUL	26	---	---	---	32	34	---	33
Funchal	11	2	---	---	7	6	---	8
Santa Cruz	1	---	3	---	3	3	---	3
Calheta	2	2	7	---	7	7	---	8
Machico	4	4	4	---	4	5	---	4
Ponta do Sol	4	7	9	---	9	10	---	9
Câmara de Lobos	4	---	2	---	2	3	---	3
COSTA NORTE	6	---	---	---	14	13	---	14
Santana	4	3	7	---	7	7	---	7
São Vicente	2	---	6	---	6	5	---	6
Porto Moniz	---	2	---	---	1	1	---	1
Soma	32	20	38	57	46	47	48	49

Fontes: Francisco Oliveira, *Informações...*, 1863, p. 17 e segs.; *Inquérito Industrial...*, 1890, vol. V, pp. 389-91; *Estatística Industrial. Distrito Administrativo do Funchal...*, p. 4 e segs.; Vitorino Santos, *Relatório...*, in *B.T.I.* n.º 7, p. 6; *Idem*, *Relatório...*, in *B.T.I.* n.º 24, p. 15; *Idem*, *Relatório...*, in *B.T.I.*, n.º 38, pp. 16-7; *Idem*, *Relatório...*, in *B.T.I.* n.º 75, p. 6; *Idem*, *Relatório...*, in *B.T.I.*, n.º 86, p. 10 e pp. 21-5.

Nota: Entre 1893 e 1913 surgem dados sobre o número de fábricas de aguardente noutras fontes que confirmam este aumento verificado no número de fábricas de aguardente: *Annuaire - Almanach Commercial de Indústria...*, (vários anos) e *Annuaire Estatístico das Contribuições Directas (vários anos)*.

Entre 1863 e 1914 a Ponta do Sol abarcava a Ribeira Brava.



Figura 1 – Número de fábricas de aguardente da Madeira em 1863.



Figura 2 – Número de fábricas de aguardente da Madeira em 1909.

A avaliar pelo anúncio publicado na imprensa funchalense no final de 1905, tudo indica que, de início, a compra dos saldos de aguardente pelas fábricas matriculadas se fez sem qualquer sobressalto. Nesse anúncio, as duas únicas fábricas matriculadas – a do Torreão e a Companhia Nova – preveniam as fábricas de aguardente para manifestarem durante os nove dias subsequentes na Fábrica do Torreão «a aguardente de cana de açúcar que estas ainda tenham para vender, a fim de ser rateada a sua compra pelas fábricas matriculadas» nos termos do Decreto e Regulamento de 1903¹²⁰.

A partir de 1906, começaram as recusas de compra de aguardente. Em 1908, o industrial matriculado Harry Hinton comentava um artigo de um periódico funchalense que referia que, a exemplo do ano anterior, os fabricantes deveriam endereçar as reclamações ao Mercado Central de Produtos Agrícolas, que seriam julgadas pelo Conselho de Fomento Comercial dos Produtos Agrícolas. A este propósito, afirmava que as aguardentes do ano anterior já haviam sido «na maior parte consumidas, indemnizadas ou vendidas a negociantes» e que haviam sido poucos os fabricantes que haviam recorrido para aqueles organismos. Este industrial passou a defender que na aguardente manifestada em cada ano se deveria descontar aquela que não havia sido descontada nos anos anteriores¹²¹.

O mecanismo da compra dos saldos de aguardente não funcionou bem porque de parte a parte houve recurso a expedientes, de forma que, em certos anos, as fábricas matriculadas procederam a indemnizações pagando 100 réis por galão às

¹²⁰ *Diário do Comércio*, 22 de Dezembro de 1905.

¹²¹ Documentação Particular da Casa Hinton. Correspondência da Casa Hinton do Funchal para Lisbon House. Carta datada de 3 de Junho de 1908 e endereçada ao Dr. Quirino de Jesus, fl. 148. Esta documentação foi-nos muito gentilmente cedida por um dos seus familiares a quem prestamos publicamente o nosso agradecimento.

fábricas não matriculadas para estas reterem a aguardente, que estas, por sua vez, faziam transitar para o saldo do ano subsequente. Noutros casos, estas últimas juntavam à aguardente pura que resultava da fermentação do sumo da cana – e a única a que as primeiras se encontravam obrigadas a comprar – aguardente do bagaço da cana e das borras da cana. Ou seja, as fábricas adicionavam água ao bagaço que havia efectuado duas passagens pelos cilindros (o normal para extrair *garapa* para fabrico de aguardente) e efectuavam nova pressão, recebendo a bebida daí obtida o nome de aguardente de bagaço¹²². A dada altura, chegou-se a propor que fossem remetidas amostras para o Mercado Central de Produtos Agrícolas para análise, mas nada indica que este expediente tenha sido eficaz¹²³. Esta situação arrastou-se sem que tenha sido encontrada qualquer solução, tendo Hinton estimado que os manifestos de aguardente haviam sido de 252.867 litros em 1906, 372.024 litros em 1907, 146.520 litros em 1908 e 50.699 litros em 1909. E acrescentava que, entre 1904 e 1909, foram manifestados 932.522 litros de aguardente no valor de 240.900\$000 réis e que as fábricas matriculadas efectuaram então a compra de 158.097 litros no valor de 40.840\$000 ou uma média anual de 26.340 litros no valor de 6.800\$000 réis¹²⁴.

À medida que esta situação se prolongava cresciam as tensões entre os industriais matriculados – que segundo a Lei de 1903 tinham o dever de efectuar a compra da aguardente – e os industriais não matriculados. Neste conflito tínhamos de um lado uma multiplicidade de pequenas fábricas de aguardente e do outro lado apenas

¹²² Carlos Meneses esclarece que está calculado que 30 Kilogramas de cana produzem um almude (16,8 litros) de sumo ou *garapa*, e que um almude de *garapa* 9º beaumé dá 7 quartilhos (2,450 litros) de aguardente a 27º Cartier (*Algumas considerações...*, p. 292).

¹²³ *Heraldo da Madeira*, 3 de Junho de 1908.

¹²⁴ *A questão saccharina...*, 1910, pp. 24-32.

dois industriais matriculados. Com efeito, desde 1904 o regime de matrícula havia deixado de ser livre. O Decreto que definiu esta matéria utilizou um discurso difuso para estabelecer que de futuro a matrícula ficava restrita às duas fábricas que já se encontravam sob esse regime nessa data:

«Os preceitos do Decreto de 24 de Setembro de 1903 e do regulamento de 24 de Dezembro do mesmo ano continuarão em vigor durante o período estabelecido na condição primeira do artigo 1º da Carta de Lei de 15 de Julho de 1903, enquanto **as fábricas actualmente matriculadas** fizerem as declarações de que trata o artigo 2º do mencionado regulamento, continuando também a limitar-se às mesmas fábricas o disposto no referido artigo» (artº 13º do Decreto de 24 de Novembro de 1904, s.n.)¹²⁵.

As duas fábricas em questão eram a fábrica do Torreão, propriedade de Hinton e a de aguardente e álcool de José Júlio de Lemos, que ficavam ambas situadas no Funchal. Em 1905, José Rodrigues Leça, na qualidade de arrendatário da fábrica do Ribeiro Seco, tentou em vão efectuar uma matrícula¹²⁶. O artigo 13º do Decreto de 24 de Novembro de 1904 não impedia as duas fábricas matriculadas de fabricar aguardente, as quais detinham uma capacidade de moenda e apetrechamento tecnológico muito superior às restantes fábricas da ilha. Em 1897, a fábrica de José Júlio de Lemos já dispunha de uma capacidade de moenda de 30.000 kg de cana (1.000 almudes de *garapa*) em vinte e quatro horas e tinha mecanizado pequenas tarefas para

¹²⁵ O prazo aludido na Carta de Lei de 15 de Julho de 1903, relativo à indústria açucareira dos Açores, era de quinze anos.

¹²⁶ A.R.M., Administração do Concelho do Funchal, Livro 420, fl. 16, Registo de um requerimento de José Rodrigues Leça e certidão emitida pelo Governo Civil.

tornar a produção mais eficaz¹²⁷. Mas, em meados do século actual, a fábrica do Torreão era claramente a fábrica de maior capacidade de laboração da ilha. Isto explica o impacto causado na vida económica da Madeira pelas pressões que Hinton usou junto do poder central para encontrar uma solução para a questão dos saldos da aguardente. As formas de pressão que este industrial utilizou consistiram em sucessivas paralizações da sua fábrica e em demoras na efectuação da matrícula, atitudes essas que eram normalmente seguidas por José Júlio de Lemos. Com efeito, em 1909, a fábrica do Torreão moeu 32.582.126 kg de cana, a outra fábrica matriculada moeu 3.915.000 kg de cana, enquanto que as restantes fábricas da ilha se ficavam pelos 23.318.310 kg de cana (quadro 3.1)¹²⁸.

A partir de 1906-7, Hinton começou a negociar com o Governo Central um novo regime sacarino que deveria ter sido publicado no início de Fevereiro de 1908. A 7 de Março de 1908, este industrial endereçou-se ao Presidente do Conselho de Ministros, Francisco Joaquim Ferreira do Amaral, ressaltando dessa missiva que Hinton atrasou a efectuação da matrícula da sua fábrica na sequência do Governo ter incumprido a totalidade de um acordo:

«Peço atenção a V. Ex^a para o seguinte facto: A matrícula das fábricas aqui dependia de dois despachos ministeriais sendo um das Obras Públicas e outro da Fazenda e antes da minha partida para Lisboa vi e acertei ambos os despachos considerando a questão liquidada mas ontem

¹²⁷ Referia-se que se estava a instalar uma tubagem para pôr fim à baldeação da garapa dos depósitos para os ponches. Acrescentava-se que os três alambiques existentes eram alimentados por fornalhas próprias, mas que estavam igualmente montados para poderem trabalhar alimentados pelo vapor da caldeira, destinada ao engenho (*O Commercio da Madeira*, 10 de Fevereiro de 1897). No ano subsequente, o número de alambiques passava para quatro (A.R.M., Administração do Concelho do Funchal, livro nº 336, fl. 56 v.).

¹²⁸ Vitorino Santos, Relatório..., in *B.T.I.*, nº 38, 1910, pp. 6-7; ver também relativamente a 1912 *idem*, in *B. T. I.*, nº 86, 1913, pp. 6-8.

com grande espanto recebi um telegrama dizendo haver dificuldades no despacho do Ministro das Obras Públicas e sem esse despacho nos termos combinados e aceites por mim é absolutamente impossível a matrícula como ontem declarámos ao Governo Civil sendo resultado a ruína da colheita presente calculada em oitocentos contos e como a colheita devia ter começado há dois dias peço respeitosamente a V. Ex^a providências e resolução justa imediatamente do assunto» Documentação Particular da Casa Hinton¹²⁹.

Quatro dias depois, comunicava novamente com o Presidente do Conselho para lhe assegurar que entrava nesse mesmo dia «na matrícula» porque havia recebido um telegrama do seu representante em Lisboa, Dr. Quirino de Jesus que o tinha feito confiar «na justiça do Governo»¹³⁰. A explicação para este adiamento da matrícula encontra-se nas garantias que Harry Hinton precisava de obter do Governo de Lisboa a fim de investir na sua fábrica aumentando a capacidade de laboração e o volume de fabrico de açúcar. O volume de investimentos era suficientemente elevado para suscitar algum acautelamento dos riscos¹³¹. Neste ano, em resposta a uma carta em que Quirino de Jesus sugeria alguma hipótese de investimento no continente, Hinton assentava:

«No presente momento é infelizmente impossível arranjar aqui algum capital para qualquer coisa aí. Eu não tenho, como você sabe, pois

¹²⁹ . Correspondência da Casa Hinton do Funchal para Lisbon House (14 de Setembro de 1907 a 26 de Junho de 1909), fls. 80-81

¹³⁰ Documentação Particular da Casa Hinton. Correspondência da Casa Hinton do Funchal para Lisbon House (14 de Setembro de 1907 a 26 de Junho de 1909), fl. 86.

¹³¹ A figura de Harry Hinton aparece em alguma historiografia envolta em polémica, mas permanece por explicar a motivação deste cidadão britânico em investir na Madeira neste contexto e qual a importância da sua acção para a economia do arquipélago.

tive de gastar mais de cem contos na remodelação da fábrica e tenho que comprar este ano cerca de 500 contos de cana. O meu crédito mal me chega para ir governando este barco com mil prodígios de equilíbrio. Quanto ao Blandy declarou-me não aplicar mais dinheiro em Portugal. Está velho e tudo coloca em títulos estrangeiros desde há anos. Na praça do Funchal nada se pode fazer. Há um retraimento enorme. Tudo está muito mal....»¹³².

Em Junho desse ano, deslocou-se à Madeira uma Comissão para se inteirar do impacto da Lei de 1903 na agricultura da Madeira. Um alto funcionário da Casa Hinton no Funchal, ao corresponder-se com a representação da empresa em Lisboa, comentava que um dos membros daquela comissão afirmara que as «fábricas matriculadas eram o eixo da cultura da cana». Este elemento defendera ainda que «as coisas não podiam continuar» como estavam – referia-se ao conflito respeitante aos saldos de aguardente – e que «era forçoso fazer-se um novo regulamento conciliando todos os interesses». E prosseguia:

«Respondemos que já não tínhamos medo da aguardente manifestada, porque embora o transporte de cana dos campos, montado por nós este ano, fosse só uma experiência, comprámos ainda assim mais de cem contos de cana nas costas. Para o ano, com a experiência deste ano, tencionamos começar o corte da beira mar para cima, desde o Paul do Mar até o Porto da Cruz logo no princípio da laboração. Este ano começámos só em Maio».

¹³² Documentação Particular da Casa Hinton. Correspondência da Casa Hinton do Funchal para Lisbon House, Carta endereçada por Harry Hinton a Quirino de Jesus, datada de 5 de Maio de 1908, fl. 113.

Ante a réplica do membro da Comissão de que além da cana do sul havia que resolver o problema da cana do norte da ilha, o funcionário de Hinton acrescentava:

«Dissemos-lhe que a questão do norte era fácil de resolver e que há oito anos tínhamos pedido uma concessão ao Governo para montar um cabo aéreo do Norte para o Funchal. Por este meio podiam ser cultivados terrenos com verduras que facilmente podiam vir para aqui onde há grande falta delas, mas o Governo não concedeu a licença»¹³³.

As promessas que o Governo havia feito a Harry Hinton foram cumpridas em Julho de 1908 através da Lei do Orçamento para 1908-1909, que conferia um cariz permanente a um conjunto de disposições a que o Decreto de 1904 atribuía um carácter contingente e precário¹³⁴. A avaliar pela evolução havida no número de fábricas de aguardente entre 1902 e 1906 tudo indica que o escoamento da cana começava a transformar-se num problema (ver quadro 3.11). O Governo, ao favorecer as pretensões de Harry Hinton de aumentar a produção de açúcar e de álcool, encontrava uma solução para esta situação.

Neste ano ainda, e com o mesmo objectivo, as fábricas matriculadas, as fábricas não matriculadas do sul e as do norte redigiram um contrato que não chegou a ser celebrado onde previam que a quantidade anual de aguardente a 26º Cartier a

¹³³ Documentação Particular da Casa Hinton. Correspondência da Casa Hinton do Funchal para Lisbon House (28 de Junho de 1908), fls. 174-6. Cordeiro era o membro da comissão a que aludimos e que auscultou todas as fábricas de aguardente da Madeira e as fábricas matriculadas.

¹³⁴ *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, Sessão nº 35, 3 de Julho de 1908, p. 42. Ver ainda Relatório do Decreto de 11 de Março de 1911.

fabricar fosse limitada a 720.000 litros. O volume de produção em cada ano seria objecto de fixação e de rateio entre as fábricas não matriculadas com base na média de produção de cada uma delas durante os últimos três anos. As fábricas não matriculadas do norte da ilha tinham a faculdade de reduzir a aguardente toda a cana produzida nessa zona, a qual sendo objecto de estimativa prévia seria deduzida do montante global de produção fixado, ficando apenas a parte restante para as fábricas não matriculadas do sul da ilha, as quais renunciavam ao direito ao manifesto consagrado no Regulamento de 24 de Dezembro de 1903¹³⁵.

Ainda em 1908, Vieira de Castro, em carta aberta ao Governador, aludia que as fábricas destiladoras lançavam para o mercado local 1.500.000 litros de aguardente. Mas passados três anos, aduzia ter esse número crescido para 2.000.000 com possibilidade de aumentar no imediato – em virtude do crescimento quer do número de fábricas não matriculadas quer da capacidade de destilação das existentes – para 3.000.000 litros de aguardente. Nesta data, defendia que este excesso de produção de aguardente não se ficava a dever ao desdobramento do álcool de 40º graus Cartier produzido nas fábricas matriculadas, mas sim à quantidade de aguardente produzida a partir da cana (ver quadro 3.4). Isto explica que nesse ano se tivesse mostrado favorável à manutenção da situação de as fábricas matriculadas serem proprietárias ou arrendatárias de fábricas do norte da ilha¹³⁶.

Com efeito, a produção de cana sacarina desenvolveu-se no norte da ilha a partir do início do século actual paralelamente à diminuição da produção cerealífera.

¹³⁵ Os donos das fábricas não matriculadas do Sul, 1^{os} Outorgantes; W.^m Hinton & Sons e José Júlio de Lemos, Donos das fábricas matriculadas, 2^{os} Outorgantes, os Donos das fábricas não matriculadas do Norte, 3^{os}, Funchal, 1908, pp. 1-2. Este texto data de 8 de Maio de 1908.

¹³⁶ Vieira de Castro in *Diário do Comércio*, 4 de Janeiro de 1911.

Esta alteração de culturas foi propiciada por uma espécie de cana menos exigente em calor. Em 1907, a quantidade de cana produzida no norte da ilha crescera 183% em relação a 1865 (ver quadro 3.11 e 3.3). A vocação natural da cana produzida no norte da ilha era ser transformada em aguardente por a pobreza de sacarose dos colmos desta zona não permitir outra utilização. O crescimento da produção de aguardente coincidiu com um momento de produção excedentária de vinho comum o que dificultou o escoamento de ambos os produtos no mercado local. Em 1909, a produção total de aguardente foi de 1.960.800 litros, tendo o norte da ilha produzido 259.200 litros e a fábrica matriculada de José Júlio de Lemos 250.400 litros¹³⁷.

Os despachos ministeriais de 7 de Março de 1908 e de 28 de Janeiro de 1909, respectivamente, da autoria de Calvet de Magalhães e de D. Luís de Castro regulamentaram a aquisição dos saldos de aguardente. O segundo destes despachos explicitou o conteúdo do primeiro quanto à restrição da obrigação de compra por parte das fábricas matriculadas dos saldos de aguardente produzidos em cada ano com exclusão dos saldos dos anos anteriores¹³⁸. Esta solução era favorável às fábricas matriculadas mas as destiladoras continuaram por mais alguns anos a relembrar as disposições expressas na Lei e Regulamento de 1903.

Entretanto, com a cessação das compras dos saldos de aguardente a partir de 1906, a quantidade de cana vendida às fábricas matriculadas e nomeadamente à fábrica do Torreão, da firma W. Hinton & Sons, tendeu a crescer. Em 1907, aconteceu mesmo

¹³⁷ Vitorino Santos, Relatório..., *B. T. I.*, nº 38, pp. 16-7.

¹³⁸ *A questão saccharina da Madeira...*, pp. 32-34. Em 1910, uma proposta de Lei subscrevia a filosofia daqueles despachos e acrescentava que a quantidade a adquirir anualmente fosse estabelecida por um tribunal arbitral (Proposta de Lei nº 7-Q de 2 de Abril de 1910, parágrafo 4º da Base 3ª, *Diário da Câmara...*, sessão nº 12, 2 de Abril de 1910, p. 28).

que afluíram ao Funchal canas de quase todos os concelhos do Distrito, ao arrepio da prática anterior, levando a que nesse ano a laboração tivesse sido muito longa. Nesse momento, aquela fábrica produzia álcool e açúcar, tendo a produção deste último produto registado uma expansão progressiva desde esta data até 1918.

Com efeito, o panorama industrial do fabrico de açúcar na Madeira sofrera alterações no trânsito do século passado para o actual que se traduziram num processo de concentração industrial. Em 1890, refere-se a existência de uma única fábrica de açúcar no Funchal e duas de refinação de açúcar na Calheta. Dois anos decorridos, ainda se anunciava a venda do açúcar desta fábrica, pertencente ao Conde da Calçada¹³⁹. Em 1896, o relatório do Cônsul britânico na Madeira anotou a existência de 4 fábricas nesta ilha¹⁴⁰. O fabrico de açúcar deixou de efectuar-se a partir 1896-7 nas fábricas dos concelhos da Calheta e Ponta de Sol, localizadas na vertente sul da ilha. Em 1898-99, uma das duas fábricas existentes no Funchal, que era da propriedade de António da Silva Manique, não efectuou matrícula¹⁴¹. Por essa altura, João da Câmara Leme referia que esta fábrica e a de William Hinton & Sons fabricavam açúcar regularmente. A última vez que a fábrica de António da Silva Manique efectuou

¹³⁹ *Inquérito Industrial de 1890*, Lisboa, 1891, pp. 389-91; *Diário do Comércio*, 5 de Outubro de 1892.

¹⁴⁰ *Parliamentary Papers, Diplomatic and Consular reports on trade and finance. Annual Series*, 1897, nº 1871, p. 6.

¹⁴¹ Registo das declarações das fábricas de Açúcar e de Álcool de cana de açúcar, no concelho do Funchal, conforme Decreto de 30 de dezembro de 1895 e respectivo Regulamento (A.R.M., Administração do Concelho do Funchal, livro nº 420, fls. 1-20). Esta fábrica ficava situada no centro da cidade, mais propriamente na Rua dos Netos.

matrícula foi em 1900, deixando de existir quaisquer sinais sobre a sua actividade a partir de 1905¹⁴². Observemos o quadro seguinte:

Quadro 3.12

Número e distribuição por concelhos das fábricas de açúcar da Madeira

Anos	Total	Funchal	Santa Cruz	Calheta	Ponta do Sol
1863	5	4	1	a)	a)
1881	5	2	1	1	1
1890	2	1	a)	1	a)
1893-5	4	2	a)	1	1
1896	4	2	a)	a)	a)
1897-1900	2	2	a)	a)	a)
1901-11	1	1	a)	a)	a)

Fonte e notas: F.P.C.Oliveira, *Informações ...*, p. 12 e segs; *Inquérito Industrial* de 1881, 3ª parte, *Repartição de Estatística*, pp. 312-14; *Inquérito Industrial 1890*, vol. V, pp. 390-404; *Parliamentary Papers, Annual Series*, nr. 1871, 1897 (Report of 1896); Vasconcellos, J.da C.L de: 1898, 3ª parte, p. 22; Vitorino Santos, *Relatório In Boletim de Trabalho Industrial; Anuário Estatístico das Contribuições Directas*, Vários Anos; *Anuário – Almanach Commercial...*, vários anos.

Em 1863, a fábrica do Arco da Calheta, no sítio da Serra de Água, tinha o mesmo proprietário da de Santa Cruz (Diogo Ornelas Frazão) e encontrava-se equipada para produzir açúcar. A fábrica da Ponta de Sol foi fundada em 1870. a) Dados inexistentes.

¹⁴² Por orem de referência: [J. da C. L. de Vasconcellos] *Acção Commercial em que são autores William Hinton & Sons e réu Conde Cannavial sobre um invento que o mesmo Conde obteve patente em 1896, e que tem por título «O modo mais fácil e mais proveitoso de utilizar, para aguardente ou para a fermentação de melaço, líquidos contendo assucar e fermento, apropriadamente obtidos do bagaço da cana de assucar»*, 3ª parte, Funchal, 1898, p. 22; A.R.M., Administração do Concelho do Funchal, Livro nº 420, fls. 1-20; *Anuario – Almanach...*(vários anos). Em 1898, João da Câmara Leme anotava que se efectuara um ensaio de fabrico de açúcar, «segundo se diz com bom resultado», pela fábrica de José Faria & Cª, situada na freguesia de S. Martinho, no concelho do Funchal. Na correspondência do Comissário dos Alcoóis no Funchal de 17 de Janeiro e 3 de Março de 1898 lia-se que tinha sido adquirida uma caldeira por esta fábrica, mas que esta não havia fabricado açúcar (A.R.M., Administração do Concelho do Funchal, Livro nº 336, fls. 51-52 e fl. 54). Tudo indica que a actividade desta unidade neste tipo de fabrico foi insignificante.



Figura 3 – Fábricas de açúcar da Madeira em 1863.



Figura 4 – Fábricas de açúcar da Madeira em 1893-5.

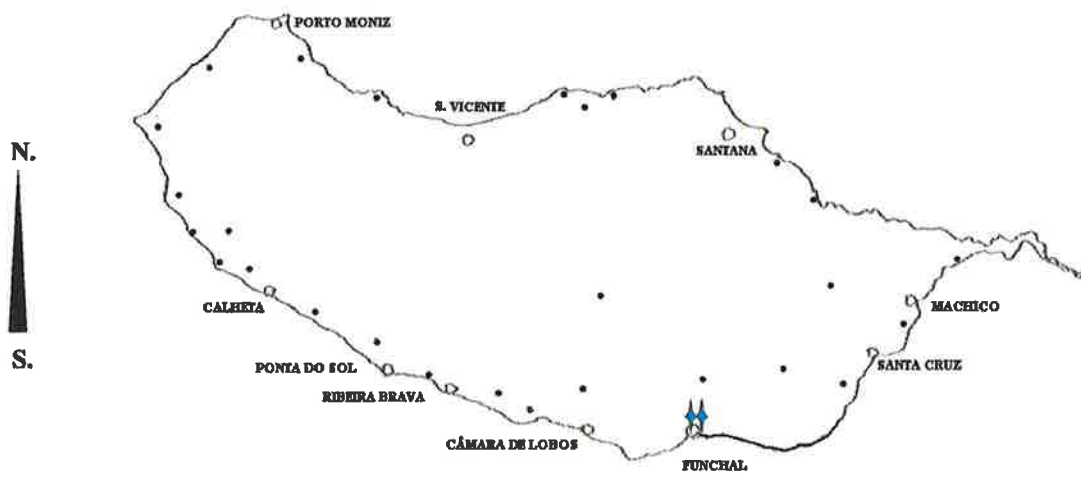


Figura 5 – Fábricas de açúcar da Madeira em 1897-1900.



Figura 6 – Fábricas de açúcar da Madeira em 1901-1914.

O Ministro da Fazenda, Soares Branco, num longo debate ocorrido em 1910 no Parlamento, explicava que o regime de monopólio do fabrico de açúcar exercido na Madeira pela fábrica do Torreão não havia sido instituído pelo Decreto de 1904:

«É muito antigo o regime sacarino da Madeira. E o que sucedeu nesse regime de liberdade que tantas vezes se apregoa quando muitas vezes a liberdade económica só serve para mascarar verdadeiras iniquidades? O que sucedeu, é que nesse regime de liberdade ficou apenas a fábrica Hinton, porque todas as outras desapareceram, [...] esta fábrica [...] foi a única que, por circunstâncias especiais ficou; todas as demais naufragaram».

E prosseguia:

«Eu sou, [...] inimigo de todos os monopólios [...]. E se desaparecesse o regime sacarino da Madeira, o Sr. Hinton continuaria com o monopólio. Seria o monopólio de facto. V.Ex.^a sabe quanto custa uma fábrica de açúcar e que o mercado da Madeira não comporta mais do que uma»¹⁴³.

A regularidade com que cada uma daquelas pequenas fábricas laborou durante a década de noventa do século passado é desconhecida. Mas tudo indica que tinham capacidades muito inferiores à do Torreão (ver quadro 3.7). Mas mesmo assim, no trânsito do século passado para o actual, o volume desta produção era reduzido porque só após 1902-3 é que a Madeira passou a ser auto-suficiente em açúcar.

¹⁴³ *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, sessão de 12 de Abril de 1910, p. 19. João Soares Branco também havia sido eleito deputado pela Madeira e antes tinha ocupado o lugar de Governador do Funchal.

Este período foi caracterizado por preços muito baixos ao nível internacional. Esta situação fora resultado da política de subsídios agrícolas adoptada desde o início da segunda metade do século passado pelos Estados produtores de açúcar de beterraba, a qual foi aprofundada a partir de 1890 com subsídios directos à exportação daquele produto. Os Estados Unidos da América, após 1888, reforçaram os direitos sobre os açúcares estrangeiros provenientes de países cujos governos haviam estabelecido prémios de exportação a este produto. Entre 1895 e 1902, o açúcar atingiu níveis de preços internacionais extremamente reduzidos (ver quadro A.3.3). O final do século foi fértil em conferências internacionais sobre estes temas, tendo-se assente na de Bruxelas, realizada em 1901-1902, a supressão dos subsídios directos ou indirectos à produção. Esta medida contribuiu para uma retoma tímida dos preços e para um crescimento do peso da produção do açúcar de cana dos países tropicais no conjunto da produção mundial ¹⁴⁴. Em 1904, analisava-se, numa informação do Departamento de Agricultura dos Estados Unidos da América, que o principal objectivo da Convenção de Bruxelas «havia sido o de equiparar a competição do açúcar no mercado internacional eliminando toda a ajuda legislativa concedida directa ou indirectamente ao açúcar exportado»¹⁴⁵.

Não obstante este quadro caracterizado pela queda de preços internacionais e pelo excesso de produção mundial de açúcar, um conjunto de regiões produtoras de cana sacarina – Cuba, Hawai e Java – conseguiram, no final do século passado, impor-se no mercado mundial. Neste desempenho, a adopção de novas tecnologias que

¹⁴⁴ Philippe Chalmin, *Tate and Lyle...*, pp. 18-9, pp. 33-4 e pp. 51-2; *idem*, The important trends in sugar Diplomacy before 1914, in Albert and Graves, *Crisis and Change in International...*, pp. 9-19 e Arthur Lewis, *Growth and Fluctuations, 1870-1913*, London, 1978, pp. 188-9.

¹⁴⁵ «International Situation. Origin of the Sugar Problem and its present aspects under The Brussels Convention», *United States Agricultural Department, Bureau of Statistics, Bulletin n° 30*, Washington, 1904, p. 8.

implicavam processos de produção em grande escala teve um papel destacado. A matriz tecnológica escolhida por cada uma destas regiões teve em linha de conta a realidade concreta de cada uma delas – os recursos e condicionalismos naturais bem como as suas características institucionais e humanas. O Hawai, com escassez de terra fértil e com um clima que prolongava a duração do desenvolvimento das plantas de cana sacarina, investiu em sistemas de irrigação. Nesta região, a unidade de moenda era encarada como um meio para extrair o máximo de açúcar e constituía uma opção oposta à seguida em Cuba, onde da unidade de moenda se esperava que moesse a maior quantidade de cana sem haver a preocupação de atender à *ratio* extracção de açúcar-quantidade de cana moída. Esta região tinha nessa época grande abundância de terra fértil e plana, e orientou os seus investimentos industriais para tecnologias que privilegiavam a capacidade de moenda e não o grau de extracção de açúcar por determinada quantidade de cana, tendo, além disso, apostado em infra-estruturas de transporte ferroviário para aumentar a cobertura da área de abastecimento das fábricas. Estas regiões conseguiram desta forma aumentar a qualidade e diminuir o custo de produção do açúcar que produziam¹⁴⁶.

A modernização da fábrica do Torreão, iniciada a partir de meados do século actual, teve em consideração os recursos e os condicionalismos existentes na ilha. A cana era pobre em sacarose. O declive dos terrenos tornava a acessibilidade da cana às fábricas muito cara. Estes aspectos estiveram na origem da escolha da matriz tecnológica efectuada pela Madeira, a qual privilegiava a extracção ou a percentagem do peso de sacarose disponível no sumo da cana em relação ao peso total da sacarose disponível na cana. A opção recaiu sobre o sistema de difusão – sucedâneo do sistema de maceração já referido –, que foi inicialmente adoptado na produção de açúcar de

¹⁴⁶ O crescimento da produção por fábrica em Cuba foi muito ténue entre 1860 e 1877, mas aumentou extraordinariamente em 1904 e entre esta data e 1916 (Alan Dye, *Tropical Technology...*, p. 3).

beterraba mas que teve escassa divulgação entre os países produtores de cana por ser extremamente caro.

O sistema de difusão substituíu o esmagamento pela laminação da cana. As canas eram cortadas em pequenos pedaços que eram posteriormente submergidos numa solução de sacarose. Desta forma, conseguia-se que a parcela de sacarose que oferecia maior dificuldade de extracção pelo sistema de esmagamento – a que se encontrava contida nas paredes das células lenhosas da cana – passasse para a solução aquosa. Este processo exigia grandes quantidades de água potável, que era rara ou cara na maioria das regiões produtoras de cana do mundo¹⁴⁷. Em 1915, a fábrica do Torreão necessitava de um fluxo de água de cerca de 2,5 litros por minuto e no Funchal a água não só era difícil de obter como tinha «cotações» muito elevadas¹⁴⁸.

O bagaço ou caule da cana, depois de ter sido aproveitado o sumo, era tradicionalmente aproveitado nas diferentes regiões produtoras do mundo como combustível para alimentar as fornalhas das fábricas¹⁴⁹. O sistema de difusão tinha o inconveniente de inviabilizar a utilização do bagaço como suplemento do combustível, utilizado nas fábricas, com evidentes repercussões nos custos de produção. Estes inconvenientes foram ponderados, tendo-se procurado ultrapassá-los através de um sistema baptizado por «Hinton-Naudet». Este processo substituíu a laminação pela submissão da cana a uma única prensagem num moinho de rolos comum com o fim de

¹⁴⁷ *Idem, ib.*, pp. 47-8.

¹⁴⁸ [Quirino de Jesus], *A Nova Questão Hinton*, Lisboa, Typographia Portugueza, 1915, p. 51.

¹⁴⁹ Noel Deer, *The sugar...*, vol. 2, p. 584; Alan Dye, *Tropical Technology...*, p. 22.

impedir que o bagaço deixasse de poder ser utilizado como combustível¹⁵⁰. Não obstante isso, em 1915, Hinton, ao comparar os custos de produção da fábrica madeirense com os praticados pelas fábricas das colónias portuguesas de África, chamava a atenção para o relevo do combustível no conjunto dos custos de laboração. Paiva Raposo argumentou a este respeito que se «as despesas de gerência e laboração da fábrica Hinton» excediam «os de todos os estabelecimentos das zonas tropicais» era porque aquela unidade tinha um consumo muito elevado de carvão de pedra. Em seu entender, as afirmações de Hinton sobre a perfeição e modernidade dos processos de fabrico do açúcar na fábrica do Torreão eram injustificadas porque naquela data qualquer fábrica de açúcar de cana moderna se caracterizava por um baixo consumo de combustível porque utilizava fundamentalmente bagaço de cana¹⁵¹.

O aumento da capacidade de extracção de sumo da cana pelos moinhos criava algumas contrariedades ao nível da purificação e clarificação do sumo da cana, as quais implicavam operações morosas e onerosas. A solução para muitos dos entraves que se colocavam só foi alcançada no final do século passado. O sistema de moenda múltipla, adoptado em regiões como o Hawaii, foi pioneiro na resolução de muitas destas questões. Este sistema implicava a substituição do moinho de três rolos, colocados horizontalmente e dispostos em forma de triângulo, por um mecanismo composto por uma cadeia de diversas unidades de três rolos (que podiam rondar de duas a dezoito unidades). A cana passava sucessivamente pelas diversas unidades de

¹⁵⁰ «A diferença entre isto (o processo Maudet para extrair açúcar) e a aparelhagem de difusão comum é que a cana não é cortada em lamelas mas esmagada, e que o bagaço não perde nenhuma das suas qualidades como combustível» (*Parliamentary Papers, Diplomatic and Consular reports on trade and finance, Annual Series*, nº 3057, 1903).

¹⁵¹ *A Nova Questão Hinton. Resposta das Empresas Assucareiras da África portuguesa ao folheto da firma W. Hinton & Sons*, Lisboa, Typographia Universal, 1915, p. 38. Tomaz Paiva Raposo encontrava-se ligado, no plano familiar e empresarial, aos interesses açucareiros da firma Hornung & C^o, em Moçambique.

moenda, aumentando o grau de extracção do sumo de acordo com o número de prensagens que recebia.

O sucesso deste sistema esteve associado à adopção de um filtro de cobre dotado de um mecanismo automático de limpeza, o qual impedia que o filtro entupisse com bagaço demasiadamente prensado. Após 1902, foi adoptado na Madeira o sistema de difusão em simultâneo com o da purificação do sumo da cana. Este sistema pressupunha que a defecção e filtragem fossem efectuadas no bagaço dentro dos difusores, o que se traduzia num processo muito mais simples e menos exigente em mão-de-obra do que o efectuado durante a década de setenta do século passado com espumadeiras e dos filtros de carvão animal que não resolviam integralmente o problema da acidez deixada no produto. Os difusores eram aparelhos metálicos estanques aquecidos por meio de vapor exausto, onde o bagaço da cana sacarina era introduzido e era submetido a uma circulação forçada, a qual era a essência da chamada patente Maudet. Anos mais tarde (1912), introduziam-se aperfeiçoamentos neste sistema com o objectivo de aumentar a percentagem de extracção de sacarose contida no sumo da cana laborada¹⁵². Entre o início do século actual e 1915, a fábrica do Torreão que de 1.000 quilogramas de cana extraía 80 quilogramas de açúcar passou a extrair mais 11 quilogramas e meio da mesma quantidade de cana¹⁵³.

Um técnico reputado da indústria açucareira mundial, explicava em 1912, a opção madeirense pelo reforço da extracção de açúcar da cana:

¹⁵² *Parliamentary Papers, Annual Series*, (1904), 3475, p. 9; *Parliamentary Papers, Diplomatic and Consular reports on trade and finance. Annual Series*, 1903, nº 3057, s.n.; *Idem*, nº 5152, 1913, p. 6. Os difusores foram projectados e utilizados para extrair o sumo açucarado da beterraba.

¹⁵³ [A Quirino de Jesus] *A Nova Questão Hinton...*, p. 11 e p. 18.

«... o sistema de difusão do bagaço dá satisfação aqui (fábrica do Torreão na Madeira), no entanto em outros locais, ou seja, em Cuba e Porto Rico não se mostrou satisfatório, basicamente por causa do excessivo peso do custo com o combustível. [...] Então, na última região (Madeira) torna-se preferível gastar algum dinheiro a tentar extrair desta matéria prima cara a maior percentagem possível de açúcar; enquanto nos outros países, onde a cana é mais barata, é preferível e torna-se mais remunerador [...] não dispender um custo tão elevado para efectuar a extracção total¹⁵⁴.

Os resultados económicos dos investimentos efectuados em Cuba e no Hawaii a partir do final do século XIX pressupunham produções médias anuais por fábrica muito vultuosas. Embora entre 1907 e 1914 a produção de açúcar na Madeira tivesse crescido a ponto de ser quatro vezes superior ao máximo de produção anterior à deflagração da doença, estava muito longe da média de produção daqueles países. Uma vez que naquela época todo o açúcar produzido na Madeira era obtido numa única fábrica, podemos confrontar a sua produção com a média da quantidade de açúcar assegurado por cada fábrica de Cuba. A média de produção anual de cada unidade fabril em Cuba era de 438.750 quilogramas de açúcar em 1877, de 6.098.625 quilogramas em 1904 e de 16.292.250 em 1916¹⁵⁵. Neste último ano, a fábrica Hinton tinha uma produção anual de açúcar duas vezes e meia menor do que a média de produção anual de cada unidade fabril cubana. Enquanto se estimava que a produção máxima de açúcar que a Madeira poderia atingir nunca poderia ultrapassar as 6.000 a 8.000 toneladas,

¹⁵⁴ H.C.Prinsen Gueerlig, *The world's cane sugar...*, p. 292.

¹⁵⁵ Alan Dye, *Tropical Technology...*, p. 3.

Cuba e o Hawai apresentaram, em 1924, produções de açúcar de 263.000 e 176.000 toneladas respectivamente¹⁵⁶.

Quanto à capacidade de moenda da fábrica do Torreão sabemos que sofreu uma evolução a partir de 1907. Nesse ano, procedeu à instalação de novos moinhos que lhe facultaram passar a moer não 200 mas 400 toneladas de cana em 24 horas¹⁵⁷. Em 1909, procedeu-se à substituição de dois engenhos de espremer cana por um de maior capacidade. Além disso, colocou-se um pré-evaporador, uma caldeira evaporadora e outra de cozer em grão, acrescida do aumento da capacidade de uma antiga caldeira deste tipo. Este equipamento foi acompanhado da adição de maior número de máquinas centrífugas para secagem do açúcar. As melhorias introduzidas a estes níveis permitiram o fabrico de açúcar de melhor qualidade a preços muito superiores à prática anterior¹⁵⁸.

A introdução destes aperfeiçoamentos foi possível porque no plano internacional a passagem para o século actual foi fértil em inovações tecnológicas ao nível da indústria do fabrico de açúcar de cana. Estas melhorias foram beneficiárias do

¹⁵⁶ Por ordem de referência: Manoel Pestana Júnior, *O Problema Sacarino da Madeira. Subsídios para o Estudo e Resolução da Chamada «Questão Hinton»*, Funchal, 1918, p. 21 e Alan Dye, *Tropical Technology...*, p. 17.

¹⁵⁷ Cfr. Vitorino Santos, Relatório, *B.T.I. n.º 7*, p. 6. Na década de trinta do século actual, observava-se que esta fábrica possuía uma patente aplicada à superfície dos cilindros (Hinton-Marsden) e que se prendia com o traçado de ranhuras especiais para a aderência e maior extracção na espremedura da cana. Esta constava de «um trem de moenda composto de um desfibrador, seguido de quatro moinhos com embebição composta» (Alberto A. Sarmento, *História do açúcar na Ilha da Madeira*, Funchal, 1955, p. 100). Depreende-se desta passagem que a fábrica havia entretanto adoptado um modesto sistema de moagem múltipla pois, na segunda década do século actual, as fábricas do Hawai tinham em média 18 moinhos enquanto as da África portuguesa tinham apenas 12 moinhos.

¹⁵⁸ *Diário do Comércio*, 22 de Outubro de 1909; *Parliamentary Papers, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance. Annual Series*, n.º 5152, 1913, p. 6 e *idem*, n.º 5356, 1914, p. 6. Em 1909, Hinton a negociar com os compradores os preços de exportação do açúcar sublinha esta situação (Documentação Particular da Casa Hinton. Correspondência da Casa Hinton do Funchal para Lisbon House, Carta datada de 7 de Março de 1909, fl. 363).

barateamento e divulgação do uso do aço, facto que permitiu que no *design* dos moinhos se tirasse partido da resistência dos materiais, de molde a permitir embates mais fortes sobre a cana, que, por sua vez, aumentavam a capacidade de extracção de sumo. Os conhecimentos adquiridos sobre a forma de regular e estabilizar a pressão do vapor explicam, entre outros aspectos, os sucessivos aperfeiçoamentos aos evaporadores de efeito múltiplo efectuados a partir das primeiras caldeiras de vácuo surgidas no início da segunda metade do século passado. Os evaporadores de efeito múltiplo usavam o vapor exausto dos maquinismos para aquecer o sumo da cana nos diversos estádios da cristalização, o que permitia poupar combustível e água potável. A intervenção destes aparelhos em conjugação com a centrifugação permitiu melhorar a eficácia do processo de separação entre o xarope e os cristais de açúcar. A partir do final do século passado, os açúcares obtidos desta forma passaram a apresentar-se mais puros e secos, o que teve repercussões positivas nos custos de embalagem e de transporte, pois, em vez de pesadas e volumosas barricas de madeira passaram a ser usadas sacas de pano que facilitavam a armazenagem em terra e nos porões dos navios¹⁵⁹. Além disso, o acervo de conhecimentos disponibilizado pelas indústrias afins da indústria química foi de grande utilidade para a realização das diferentes etapas de preparação do açúcar. No entanto, muito do progresso alcançado também beneficiou de pequenos inventos que tiveram a função de agilizar a continuidade entre as diferentes etapas do processo produtivo dentro da fábrica¹⁶⁰. A intensificação, sem interrupções, do fluxo produtivo era ainda a prova de um novo modelo de organização, que, no caso do Torreão, foi ainda testemunhado pela montagem de um sistema mais rápido de

¹⁵⁹ Alan Dale Dye, *Tropical Technology...*, p. 23 e Noel Deer, *History of sugar...*, vol. II, pp. 532-48.

¹⁶⁰ Alan Dye, *Tropical Technology...*, pp. 22-3; e Noel Deer, *History of sugar...*, pp. 532-48. Recorde-se a importância para o sistema de moenda múltipla do filtro dotado de um mecanismo automático para o desembarço sucessivo do bagaço a fim da filtragem não ser interrompida.

pesagem da cana. Além disso foi adquirido em 1909 um dínamo para fornecer força a um transportador eléctrico para armazenar a cana de açúcar¹⁶¹.

Nesta linha, a forma de gerir os recursos e o tempo em que as matérias susceptíveis de transformação transitavam de um estágio para outro na cadeia de produção, poderão eventualmente ajudar a explicar o intercâmbio de serviços estabelecido entre as duas fábricas matriculadas. Com efeito, nos primeiros anos da primeira década do século actual, a fábrica da Companhia Nova de José Júlio de Lemos tinha-se organizado para receber melaço da fábrica do Torreão a fim de o transformar em álcool. Aquele melaço era um subproduto resultante do fabrico de açúcar efectuado naquela fábrica. Por seu turno, a fábrica da Companhia Nova procedia à moenda de uma pequena percentagem da cana, cujo sumo remetia para a do Torreão para ser transformado em açúcar. O melaço comprado pela primeira foi, em 1910-11, em média de 610.071 kg; a quantidade de cana que esta transformou em *garapa* para vender à segunda rondou, nos mesmos anos, uma média de 3.501.393 Kg, que representava cerca de 9% do volume de compras de cana efectuado pela fábrica de Hinton¹⁶².

Em 1896, anteriormente à própria modernização da fábrica do Torreão esta já celebrava contratos com os proprietários de cana estipulando com estes data fixa para a colheita. Esta calendarização do corte e fornecimento da fábrica de maior capacidade de moenda da ilha assentava num critério geográfico, sendo muitas vezes especificado por freguesias ou por proprietários (heréus) de determinadas levadas¹⁶³. A imprensa

¹⁶¹ Documentação Particular da Casa Hinton. Correspondência da Casa Hinton do Funchal para Lisbon House, Carta datada de 25 de Fevereiro de 1909, fl. 359.

¹⁶² Vitorino Santos, Relatório..., *B.T.I.*, n° 75, p. 8; *Idem*, Relatório..., *B.T.I.*, n° 86, pp. 7-8.

¹⁶³ *Diário do Comércio*, 7 de Maio e 19 de Junho de 1910.

efectuou então anúncios desta unidade fabril, visando, por motivos vários, a recalendarização das datas de corte da cana. Entre os motivos invocados para algumas destas recalendarizações estiveram a falta de água provocada pela seca a ponto de tornar inviável o funcionamento das caldeiras de vácuo e o afluxo excedentário de cana às fábricas que não haviam pré-contratado qualquer calendário¹⁶⁴. Ao aproximar-se o tempo limite de maturação da cana, as preocupações da fábrica Hinton redobravam-se porque a necessidade de fazer a escolha da cana que não se encontrava em condições de ser moída prejudicava o bom andamento da laboração. A ponderação deste aspecto levou a que, num anúncio efectuado em 1910, se esclarecesse que «faltando apenas uma terça parte da colheita de cana para moer, chamamos a atenção de todos os srs. proprietários para a absoluta necessidade de mandar as suas canas frescas para a fábrica. A cana está agora no seu maior ponto de maturação, de modo que mesmo a demora de 24 horas depois do corte, transtorna completamente o sumo, dando isto em resultado que em vez de 500 toneladas por 24 horas só poderemos moer 300 toneladas. Entretanto com a cana na fábrica fresca e logo depois do corte, a colheita estará terminada com mais quatro semanas, mas ficando a cana dois e três dias nas propriedades, como ultimamente tem acontecido, levará pelo menos sete semanas»¹⁶⁵.

Este conjunto de avisos tinha em atenção as características da cana sacarina. A partir do momento em que a colheita era efectuada, desenrolava-se um processo de deterioração da sacarose contida nas canas que impunha a necessidade de estas serem objecto de transformação num espaço de tempo relativamente curto após o corte (24 a

¹⁶⁴ *Diário do Comércio*, 19 de Março e 16 de Abril de 1896; *idem*, 28 de Abril de 1897; *idem*, 11 de Maio de 1900; *idem*, 14 de Abril de 1909 (refere o afluxo excedentário de cana à fábrica); *idem*, 27 de Março de 1905.

¹⁶⁵ Anúncio datado de 25 de Junho de 1910 in *Diário do Comércio*, 28 de Junho de 1910, s.n..

48 horas)¹⁶⁶. À medida que a capacidade de laboração da fábrica do Torreão aumentou, esta teve de se abastecer em zonas mais longínquas. Esta situação teve reflexos sobre o custo dos transportes e sobre o planeamento da regularidade do abastecimento da cana durante o período de laboração.

David Denslow defendeu que os aumentos de produtividade registados nas fábricas em Cuba beneficiaram dos avanços tecnológicos da metalurgia propiciados pela produção em moinhos de grande capacidade, ao contrário do que sucedeu no nordeste do Brasil. Neste último, o padrão irregular de fertilidade do solo e a a orografia impediram a expansão das actividades. Neste sentido, a dificuldade de transporte foi o factor que mais contribuiu para impedir a expansão da escala de produção naquela região. Com efeito, o caminho de ferro transportava, no final do século passado, três vezes menos cana no nordeste do Brasil do que em Cuba. Enquanto o sistema de transporte no Hawai torneou o problema do declive do solo através da construção de um sistema de canais, esta solução não provou no nordeste brasileiro por a sua zona de canaviais ser atravessada por rios que se tornavam intransitáveis, particularmente na época das colheitas ¹⁶⁷. A partir de 1907, a Madeira encontrou no transporte por mar ao longo da costa da vertente sul da ilha a chave para o aumento da área de abastecimento de cana à fábrica do Torreão.

Com efeito, o grau de declive prevalecente em grande parte da área agrícola madeirense acentuava a inacessibilidade das produções de cana. No caso da cana sacarina, após a colheita, retiravam-se as folhas aos colmos que eram colocados em molhos. Estes eram transportados da terra até ao caminho mais próximo às costas de

¹⁶⁶ Alan Dale Dye, *Tropical Technology...*, p. 58.

¹⁶⁷ David Denslow, *Sugar Production...*, p. 3 e p. 62; Alan Dye, *Tropical Technology...*, p. 196.

homens. Aí eram colocados em zorras (ou corças) que comportavam entre dez e vinte molhos, conforme a pujança dos animais que as tiravam¹⁶⁸. As infraestruturas de transporte terrestre na Madeira tinham regra geral um grande grau de declive o que impedia em muitos casos o uso de carros de rodas, razão pela qual a transferência de mercadorias por terra só podia efectuar-se em pequenas distâncias. O transporte da cana para as fábricas foi integralmente suportado pelos agricultores ao longo de todo o período, os quais se viam assim confrontados com um encargo demasiado oneroso.

Em 1897, calculava-se a despesa do transporte para o Funchal da cana proveniente das zonas litorais leste e oeste situadas a distâncias entre os 20 e os 40 quilómetros, em 120 réis por cada almude de *garapa* (18 litros de *garapa* que eram extraídos de cerca de 30 quilogramas de cana de açúcar), incluindo esta quantia 30 réis para o carreto, 80 réis para o frete em barco e 10 réis para o transporte no Funchal da praia para a fábrica. Ou seja, o serviço de transporte absorvia uma percentagem entre os 27% e os 30% da remuneração obtida pela venda de 30 quilogramas cana (\$400-\$450), segundo os valores estipulados no Decreto de 1895¹⁶⁹. Em 1907, verificou-se um grande aumento do afluxo de cana à fábrica matriculada do Torreão, tendo esta estabelecido um serviço de transportes marítimos em quase toda a costa e o de um cabo aéreo entre a praia e a fábrica. Tudo indica que este transporte beneficiou então em regularidade e rapidez da divulgação do uso do vapor entre os barcos costeiros a operar nesta ilha. A revisão do regime sacarino apresentada em 1910 definia, na sua base 4^a, que as fábricas matriculadas continuavam obrigadas a manter, «como até agora, um serviço de

¹⁶⁸ Se se assentar que um molho tinha entre 60 e 100 kg e um carro podia transportar entre dez e vinte molhos chega-se à conclusão que as corsas na Madeira transportavam uma quantidade de cana que oscilava entre os 600-1.200 kg e os 1.000-2.000kg. As dificuldades de transporte desta ilha, em resultado do relevo, distanciavam-na da média de transporte de três toneladas dos carros de bois em Cuba (que complementarmente tinha uma elevada cobertura ferroviária), região essa caracterizada por ser eminentemente plana (David Denslow, *Sugar...*, p. 64).

¹⁶⁹ O *Comércio da Madeira*, 17 de Fevereiro de 1897.

transportes marítimos para facilitar aos agricultores a entrega de cana nas fábricas». Nenhum dos diplomas consagradores do proteccionismo sacarino previu que o encargo do transporte fosse transferido para as fábricas matriculadas¹⁷⁰.

Este transporte da cana em barcos costeiros, que partiam dos portos de mar dos diferentes concelhos da zona sul até ao porto do Funchal, permitiu o alargamento da área de abastecimento das duas fábricas matriculadas aí sedeadas. Mas esta solução ao conter um tímido aperfeiçoamento das infraestruturas de transporte não propiciou quaisquer economias de escala. Não obstante a política proteccionista ter estipulado um preço remunerador para a cana sacarina que abastecesse as fábricas matriculadas, uma grande fatia do lucro do agricultor continuou a ser absorvida pelas despesas de transporte.

Do que fica dito, e sobretudo de uma leitura menos atenta das declarações de Hinton sobre o carácter modelar da sua fábrica, poder-se-ia extrair a conclusão de que se instalou na Madeira um sistema industrial avançado em contradição com uma agricultura atrasada. Este tipo de argumentação foi utilizado por Moreno Fragnals em relação a Cuba. Este autor baseou-se numa conclusão estabelecida por Noel Deer em 1913-14, aquando da organização de uma missão de estudo por encomenda do Governo desta região, em que este afirmava existir um contraste entre a modernidade da indústria de transformação da cana e o atraso relativo à cultura da cana. Segundo esta argumentação, o sector agrícola possuiria uma produtividade relativamente baixa e não

¹⁷⁰ *Brado d'Oeste*, 19 de Abril de 1911; Carlos A. Menezes, *Algumas considerações...*, pp. 291-2; Alfredo Gomes, *Monografia...* p. 46 e p. 85; *A Questão saccharina...*, p. 26; Proposta de Lei nº 7-Q in *Diário da Câmara dos Senhores Deputados...*, 2 de Abril de 1910, p. 28. Em 1897, em face da disposição manifestada por Hinton de manter a prática iniciada no ano precedente de descontar aos agricultores o preço dos carretos (transporte) da cana, o Visconde de Valle Paraíso, estimava que tal desconto havia produzido «no ano findo, a favor dos senhores fabricantes (deduz-se que apenas os fabricantes matriculados), a bagatela de 12 a 15 contos de réis, isto pela média de 30 a 40 réis por almude» (*O Comércio da Madeira*, nº 25, 28 de Janeiro de 1897, s.n.).

obstante isso constituía a base de outro sector moderno de elevada eficiência industrial. Friginals defendeu que em Cuba existia «uma indústria manufactureira forte» que incorporava elementos de progresso tecnológico muito sofisticado, a qual procedia à transformação «de uma matéria-prima agrícola cuja plantação, cultivo e colheita era levada a cabo com métodos primitivos e processos demasiadamente elementares»¹⁷¹.

Recentemente, Alan Dye contestou esta dualidade, depois de, na senda de Nathan Rosenberg, assentar que os sistemas industriais, por serem relativamente mais fechados que os sistemas agrícolas, possuem a virtualidade de serem mais facilmente transferíveis de uma região para outra. E sublinhava ainda a harmonização verificada em Cuba entre as técnicas agrícolas – onde a adopção de técnicas *terra-intensivas* foi uma escolha económica, pois tirava rendimento da abundância de terra fértil – e as novas tecnologias de transformação da cana de açúcar com moinhos de grande capacidade. A expansão da área de cultura aí efectuada foi acompanhada de uma extensa rede de transportes ferroviários e de um sistema eficiente de gestão do abastecimento das fábricas. Noutras regiões, a escassez de terra foi determinante para a adopção de técnicas de produção de tipo *trabalho-intensivas*. Java e Hawái, por exemplo, com terras pouco férteis, tinham produções por hectare superiores a Cuba porque intensificavam a componente do trabalho entre os factores de produção¹⁷². Ou seja, no trânsito do século passado para o actual, a produção de açúcar de cana sacarina podia efectuar-se através de técnicas diversas. Os processos agrícolas adoptados nas diferentes regiões produtoras de cana sacarina do mundo eram indissociáveis dos respectivos meios físicos e ambientes sócio-económicos. Estas realidades

¹⁷¹ Manuel Moreno Friginals, *Agricultural Backwardness – Industrial Development. Experiences of Sugar Production in the Caribbean* in Mats Lundahl and Thommy Svensson (eds), *Agrarian Society in History: essays in honour of Magnus Mörner*, London, Routledge, 1990, p. 126.

¹⁷² Alan Dye, *Tropical Technology...*, pp. 203-217, p. 194 e p. 197.

determinavam as escolhas das técnicas industriais adoptadas. As regiões que conseguissem produzir açúcar com menores custos de produção provavam ter um sistema mais eficaz e tinham melhores condições para enfrentar a forte concorrência internacional.

Nesta linha, entendemos que, para o caso da Madeira, ao invés de considerarmos a dualidade entre a indústria e a agricultura, importa sublinhar que o sistema escolhido após 1902-8 (na fábrica do Torreão) se adaptou e articulou com o preço e a pobreza sacarina da cana nesta ilha. A cultura da cana tinha uma produção por hectare baixa e uma fraca qualidade aferível pelo seu baixo teor de sacarose. As práticas de cultivo, como a adubação ou a rotação da plantação dos canaviais, registaram uma fraca margem de mudança entre 1850 e 1914. Ao contrário da rotação de culturas, a cana uma vez plantada, era colhida da mesma soca durante vinte e mais anos. Esta prática tornava-se tanto mais relevante quanto aparentava ser pouco consentânea com uma ilha com escassa disponibilidade de terra agrícola. A explicação para este modo de acção deve antes ser buscada na motivação de reduzir os custos de produção de cana, já de si muito elevados. A incorporação de maiores quantidades de trabalho em renovadas plantações agravaria sobremaneira os custos de produção, sem que estivessem reunidas quaisquer possibilidades de retorno desses investimentos. A compreensão desta situação não deve pois ser encontrada em factores culturais impeditivos da modernização agrícola (o apego à rotina, etc.), mas antes deve ser equacionada com base nas diminutas oportunidades oferecidas ao agricultor – baixas margens de recuperação para o capital e trabalho investidos – para aperfeiçoar esta cultura¹⁷³.

¹⁷³ «No conjunto [...] eram [...] as oportunidades oferecidas ao agricultor [...] que eram o aspecto gerador de mudança de maior relevo» (Richard A. Wines, *The Nineteenth-Century Agricultural Transition in a Eastern Long Island*)

Estes factores contribuíram para que, a partir da década de oitenta do século passado, a Madeira não tivesse condições para reconstituir os seus canaviais com espécies ricas em sacarose. O que é facto é que a partir do final da década de noventa, a cana Yuba, uma variedade pobre em sacarose, substituiu a cana Bourbon e este facto teve fortes repercussões sobre a indústria sacarina. Hinton esclarece-nos que enquanto esta continha em média de açúcar 20,5%, de *Beaumé* 11,5 graus e de pureza (percentagem do peso de sacarose em relação ao peso da totalidade das substâncias secas) 92,5%, a primeira detinha respectivamente 14,5%, 9 graus e 80 de pureza. Desta alteração resultou um inevitável aumento da quantidade de cana necessária para fabricar a mesma quantidade de açúcar – com 100 quilogramas de cana *Bourbon* extraíam-se 10,7 quilogramas de açúcar enquanto que com a *Yuba* obtinham-se apenas 8 quilogramas. Daqui resulta que o número de toneladas de cana que eram necessárias para produzir uma tonelada de açúcar tivesse passado de 9.34 para 12.50 ¹⁷⁴. Esta situação dificultava esta actividade na Madeira, porquanto, segundo dados de 1924, o número de toneladas de cana necessárias para produzir uma tonelada de açúcar eram em Cuba de 8.50, no Hawai de 8.20 e em Java de 8.80¹⁷⁵. Na Madeira, o custo de uma tonelada de açúcar era ainda agravado pelo alto preço atingido pela cana de açúcar. Em 1912, H. C. Prinsen Gueerlig referia que enquanto a cana em Cuba e Porto Rico não custava mais de 10 xelins a tonelada, na Madeira não custava menos de 3 libras e 6

Community Agricultural History, (55), 1981, p. 62). Neste artigo, contesta-se a argumentação que defendia que os factores culturais são impeditivos do desenvolvimento económico.

¹⁷⁴ *A questão saccharina...*, p. 17. Note-se que, num anúncio efectuado na imprensa local pela fábrica do Torreão, publicitava-se a recusa de compra para o futuro de «qualquer quantidade de cana da espécie bambu» (*Diário do Comércio*, 6 de Abril, de 1895).

¹⁷⁵ Francis Maxwell, *Economic aspect of cane sugar production*, London, 1927, p. 118.

xelins¹⁷⁶. Para além do preço da cana de açúcar, estas regiões estavam em vantagem em relação à Madeira no respeitante à riqueza sacarina da sua matéria prima.

Segundo Francis Maxwell, a quantidade de sacarose recuperada da cana e a sua transformação em açúcar comercial, dependem de uma série de condições entre as quais «riqueza da cana, pureza do sumo, e o carácter fibroso da cana e o modo de fabrico»¹⁷⁷. As características da cana *Yuba* tinham repercussões sobre os resultados da exploração industrial que importa apreciar. A aspereza da medula do colmo e os nós lenhosos eram propriedades que nos campos enformavam a sua resistência às doenças e à seca mas que a tornavam indesejável na fábrica. Ou melhor, do ponto de vista dos industriais, a *yuba* «é [...] mais difícil de esmagar devido à extrema dureza do nó»¹⁷⁸. A sua transformação colocava problemas de custo de exploração, pois as questões técnicas em si eram então (1900-1914) ultrapassáveis. Recentemente, um agrónomo defendia que «a condição física da cana em relação à dureza da pele e da haste influenciavam a potência exigida para extrair o sumo e o desgaste das superfícies dos engenhos». Em seu entender, a experiência mostrou claramente que os processos de moenda podiam ser adaptados a fim de lidarem com variações indesejáveis na qualidade da cana, e por muito penoso que este trabalho pudesse ser, isso parecia não ser causa suficiente para a rejeição de uma nova variedade que se havia adaptado às condições concretas de uma dada região. Este último tipo de problemas eram bem mais difíceis e custosos de combater do que os problemas mecânicos e de manipulação a

¹⁷⁶ H.C.Prinsen Gueerlig, *The world's cane sugar...*, p. 292.

¹⁷⁷ Francis Maxwell, *ob. cit.*, p. 118.

¹⁷⁸ *Parliamentary Papers, Diplomatic and Consular reports on trade and finance. Annual Series, Annual Series*, nr. 3475, 1905.

cargo das fábricas¹⁷⁹. No caso concreto do Natal, onde a *Uba* foi adoptada, a extracção de um conteúdo de sacarose relativamente baixo desta variedade exigiu «uma capacidade de moenda superior à que é necessária para as canas» usadas anteriormente naquela região. A qualidade fibrosa da cana obrigava a intensificar as operações de purificação do açúcar aí produzido¹⁸⁰. De igual modo, a divulgação desta variedade em território madeirense coincidiu com o alargamento da escala de produção de açúcar da fábrica do Torreão, a qual também aperfeiçoou os processos adoptados em relação à purificação do açúcar. A escassez de terra adequada ao cultivo da cana e as condições de acessibilidade da produção à fábrica tornavam limitada a escala de produção de açúcar nesta ilha.

Entre 1895 e 1914, os diplomas relativos ao regime sacarino madeirense previram a possibilidade de exportação de açúcar desta ilha para o mercado continental com isenção total de direitos aduaneiros. Esta isenção era tanto mais relevante quando o Estado impedia, adentro de limites estreitos, a substituição das importações por produções nacionais a fim de manter as suas fontes de receita. Com o acentuar do endividamento externo, ocorrido a partir do início da década de noventa do século passado, os defensores da substituição do açúcar importado por um produto nacional adquiriram destaque na opinião pública, mas o Estado manteve limites a essa substituição. Neste quadro, a Metrópole, a Madeira, os Açores e as colónias africanas

¹⁷⁹ A.C.Barnes, *The sugar cane*, Londres, 1974, p. 25 e p. 33.

¹⁸⁰ Peter Richardson, *The Natal sugar industry in the nineteenth century in Albert and Graves, Crisis and Change...*, p. 253. Uma das consequências que esta variedade teve no Natal, de que não encontramos qualquer traço na Madeira, foi o facto de ter um tempo de maturação mais lento (22 meses) do que o de outras variedades, o que teria tido reflexos, segundo este autor, no aumento da pressão por novas terras de cultura.

perfilaram as suas candidaturas aos incentivos facultados para produzir açúcar. A partir de então, o protecçionismo sacarino madeirense passou a estar sujeito ao confronto com outros regimes de isenção aduaneira.

Nesta linha, o Decreto de 15 de Julho de 1903 estabeleceu o protecçionismo sacarino para os Açores. Com este diploma, que tinha a finalidade de proteger o álcool vínico produzido no continente, estabelecia-se a concessão às fabricas de destilação aí existentes (na prática, uma) da exploração e fabrico de açúcar e seus derivados com produtos do solo açoreano, que no caso era a beterraba. O açúcar açoreano beneficiava de um diferencial de 50% até um limite de 4.000 toneladas quando exportado para o continente. Este quantitativo só seria observado a partir do sétimo ano da entrada em vigor deste diploma, sendo garantido até ao seu décimo quinto ano de vigência. Em contrapartida, relativamente ao álcool, ficava então estipulada a limitação da sua produção, que era objecto de reforço na lei vinícola de 1907¹⁸¹. A exportação de açúcar açoreano para o continente teve início em 1905, mas até 1914 não ultrapassou as 2.500 toneladas anuais (ver anexo).

A produção de açúcar de beterraba no território metropolitano foi alvo, entre 1888 e 1913, de diversos projectos e de algumas tentativas falhadas (António Maria Carvalho em Torres Novas) e até de um contrato rescindido – encontrava-se em

¹⁸¹ À partida estabelecia um limite de produção de álcool nos Açores de 3.000.000 litros. Este limite devia sofrer uma redução anual de 200.000 litros até atingir no sexto ano 2.000.000 litros. Pela Lei de 1907 limitou-se a exportação de álcool açoreano para o continente em 800.000 litros (Mário A. Gomes, *Aspectos da Questão do Assucar. O abastecimento de Portugal pela Produção Nacional e pela Importação*, Lisboa, 1907, p. 27 e pp. 39-41). Segundo a Lei de 15 de Julho de 1903, o açúcar produzido nos Açores e destinado ao consumo local pagava à saída da fábrica um imposto de produção e consumo de 30 réis por quilograma durante quinze anos. Sobre as implicações destas medidas na agricultura desta região ver D.Luís de Castro, *Aspectos económicos do projecto vinícola*. Conferência realizada a 27 de Janeiro d 1907 na Sociedade de Ciencias Agronómicas de Portugal, Separata da Revista Económica, Lisboa, 1907, pp. 21-3.

causa um grupo alemão representado por Görz e José Júlio Rodrigues¹⁸². Entre os projectos de Lei, além de um elaborado em 1897 por Ressano Garcia, enquanto Ministro da Fazenda, e de um outro em 1913, teve importância um de 1904, que procurava assegurar para o açúcar produzido no continente um tratamento de protecção (devendo este pagar 80% dos direitos que incidiam sobre o açúcar estrangeiro) durante quinze anos. Este projecto também previa que o álcool do melado da beterraba não tivesse um imposto superior ao previsto para o álcool industrial dos Açores. Este ponto, segundo Azevedo Gomes, concitou a oposição dos vicultores receosos da concorrência ao álcool vínico, o «grande potentado» de então¹⁸³.

O desenvolvimento da produção de açúcar nas colónias africanas verificou-se na sequência das primeiras medidas tomadas pelo Governo para proibir a destilação de aguardente de cana de açúcar nesses territórios a fim de estes passarem a consumir vinho comum nacional. Desde 27 de Dezembro de 1870 que as produções destes territórios, conquanto que transportadas em navios nacionais, beneficiavam da redução de metade dos direitos pautais previstos. As Leis de 10 de Maio e as pautas de 17 de Junho de 1892 mantiveram a garantia deste diferencial, cuja quantidade passou a ser limitada em 12.000 toneladas – 6.000 para Angola e 6.000 para Moçambique – a partir das Leis de 1899 e de 4 de Setembro de 1901. Este último território desenvolveu a sua produção desde 1893, tendo a sua produção e exportação adquirido então maior importância do que a de Angola, cuja exportação até 1914 não ultrapassou as 5.000 toneladas. No entanto, o desenvolvimento da produção e da exportação colonial foi

¹⁸² Em 1888, antes de se ter colocado a questão da concorrência entre o álcool industrial e a aguardente vínica a que aludimos, este contrato foi elogiado por um dos mais destacados representantes dos interesses vinícolas e autor do Decreto de 1907 (D. Luís de Castro, *Crónica Agrícola, 1887-89*, Lisboa, 1890, pp. 169-191).

¹⁸³ Mário A. Gomes, *Aspectos da questão...*, 1907, pp. 46-51; *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, sessão nº 4, de 8 de Janeiro de 1904, pp. 74-9. Anselmo de Andrade e Ezequiel de Campos foram acérrimos defensores da produção de açúcar de beterraba no Continente (Anselmo de Andrade, *Portugal económico...*, pp. 176-7 e pp. 183-6).

inicialmente mais lento do que as previsões delineadas que pecaram por ser demasiado optimistas¹⁸⁴. Neste sentido, encontrava-se um projecto apresentado no Parlamento em 1905 que previa o alargamento da quantidade protegida para 12.000 toneladas para cada província. A partir de 1908, Moçambique – em resultado da entrada em funcionamento de uma nova fábrica de açúcar e da colocação na metrópole do seu produto numa refinação própria que lhe assegurava a distribuição comercial da sua produção – passou a ultrapassar as 6.000 toneladas que constituíam o limite máximo da protecção conferida em 1901¹⁸⁵. Nove anos mais tarde, esta colónia exportava para a metrópole 12.000 toneladas, mantendo nos anos subsequentes uma média de exportação acima da quota de exportação usufrutuária de redução aduaneira (ver quadro A.3.6).

O Decreto de 24 de Setembro de 1903 previa que à quantidade de açúcar de cana sacarina madeirense exportado sem direitos para o continente fosse deduzida a quantidade de açúcar extraído do melaço de cana de açúcar importado e destinado ao consumo no arquipélago da Madeira. Apesar deste diploma determinar a fiscalização governamental obrigatória para as fábricas matriculadas que pretendessem fabricar açúcar, no ano subsequente (art.º 13.º da Lei de 24 de Novembro de 1904) definia-se a continuação da dispensa desta disposição enquanto as ditas fábricas não exportassem os seus produtos para os Açores, o Continente e as colónias portuguesas. Hinton anotou

¹⁸⁴ As dificuldades na angariação de mão-de-obra, a irregularidade das colheitas em resultado de factores climáticos e ainda a restrição definida em 1903 de os produtos moçambicanos só beneficiarem da garantia do diferencial se fossem transportados em navios de pavilhão nacional, cujos fretes eram muito mais onerosos, foram alguns dos constrangimentos mais referidos. Em 1906, o açúcar importado representava 85% do consumo nacional. Entre 1900 e 1906, o açúcar colonial fez evoluir de 5% para 15% a sua comparticipação nesse consumo, no qual o açúcar moçambicano ocupava nesta última data cerca de 95% (Mário A. Gomes, *Aspectos da questão...*, p. 16 e p. 25).

¹⁸⁵ A refinação era um sector que facultava margens de lucro elevadas e quem o controlasse passava a deter as rédeas dos circuitos da distribuição do açúcar no mercado continental. Em 1915, a refinação de açúcar em Portugal continental encontrava-se dividida entre três grandes refinarias mecânicas e uma diversidade de pequenas refinarias manuais (*A Nova Questão Hinton. Resposta das Empresas Assucareiras da África Portuguesa ao folheto da firma W.Hinton & Sons*, Lisboa, Typographia Universal, 1915, p. 7 e pp. 135-7). Ver ainda: Mário de A. Gomes, *Aspectos da questão...*, p. 36 e p. 68.

que, nos anos anteriores a 1907, por não ter havido fiscalização, não se conhecia muito bem a quantidade de açúcar de melaço entregue no consumo local. Em 1906, surgem referências à existência de 16.000 sacos de açúcar armazenado, provenientes da produção de quatro anos, a aguardar escoamento para o continente¹⁸⁶. As dificuldades criadas à exportação foram de vária ordem. Em 1907, Hinton em carta para a sua representação em Lisboa, escrevia:

«...a alfândega daqui tem trocado muitos telegramas com a Administração Geral sobre o assunto (a exportação de açúcar) está com dúvidas sobre a quantidade que se devia deixar exportar sob o termo devido à questão do tipo de açúcar, e também pelo facto de não se ter despachado, até anteontem, qualquer açúcar a não ser as cinco sacas pelo 'Soares da Costa'. Por nossa parte, não compreendemos como o assunto tem o mínimo interesse para a alfândega daqui e achamos que poderíamos exportar 500 toneladas, ou mais, sendo preciso, sem a alfândega do Funchal ter nada a dizer sobre o caso. Naturalmente, é a alfândega de Lisboa que teria que intervir na *importação* aí, e indicar qual a quantidade que poderíamos exportar sob o termo¹⁸⁷.

A importação de melaço decaiu para níveis muito baixos a partir de 1905. Este decréscimo ficou a dever-se ao crescimento da produção de açúcar na Madeira, o qual fez também aumentar a produção de melaço que era um subproduto daquele

¹⁸⁶ Mário A. Gomes, *Aspectos da questão...*, p. 45.

¹⁸⁷ Documentação Particular da Casa Hinton. Correspondência da Casa Hinton do Funchal para Lisbon House, Carta datada de 26 de Setembro de 1907.

fabrico¹⁸⁸. A produção de álcool apresentou-se crescente após meados do século actual (quadros 2.2). Observemos a evolução da produção de álcool a partir de 1907:

Quadro 3.13

Produção de Álcool na Madeira
(Unidade=Litros)

Anos	Litros
1907	290.000 a)
1909	240.948
1911	360.130 a)
1912	460.000 a)
1913	769.064
1914	737.725

Fontes: Vitorino Santos, *Relatório...*, *B.T.I.*, nº 7, 1907, p. 6; *Idem*, *B.T.I.*, nº 38, pp. 5-9, pp. 16-7; *Idem*, *B. T.I.*, nº 75, 1913, pp. 7-8; *Idem*, *B.T.I.*, nº 86, pp. 7-8; F.A.Silva e C.A. Meneses, *Elucidário*, vol. I, 1978, p. 32 (álcool).

a) Refere-se apenas à produção da fábrica do Torreão. Em 1907, a Companhia Nova afectou 388.000 kg de melaço importado e 1.940.000 kg de cana ao fabrico de álcool a 40º Cartier, três anos depois produziu 21.672 litros de álcool, em 1911, afectou a esta produção 1.286.200 kg de melaço e em 1912, produziu 14.150 litros de álcool a partir de 236.396 kg de cana sacarina e transformou em álcool ainda 700.143 kg de melaço.

Não obstante os apurmos efectuados na legislação, o conflito entre industriais de álcool e exportadores de vinho ressurgiu em 1906. Nesta data, os exportadores de vinho faziam pressão sobre a necessidade de importação de álcool nacional por causa do alto preço do álcool fabricado nesta ilha. Três anos mais tarde, porque o álcool madeirense registara nova subida de preço, da ordem dos 100 réis por galão, os exportadores reincidiram na tentativa de importação de álcool e reduziram o preço de compra de cada barril de vinho em 300 réis. A aguardente do continente então importada foi equiparada pela Alfândega do Funchal, para efeitos de impostos

¹⁸⁸ A partir de 1908 chegou a ser ensaiada a exportação de pequenas quantidades de melaço (Documentação Particular da Casa Hinton. Correspondência da Casa Hinton do Funchal para Lisbon House, Carta datada de 26 de Junho de 1908, fl. 171. *Idem*, Cartas datadas de 30 de Agosto de 1908, de 18 de Fevereiro de 1909 9 de Julho de 1908, fls. 193 e. 349.

alfandegários, ao álcool estrangeiro. Em 1908, a Junta Geral do Distrito, as Câmaras Municipais e a Associação Comercial do Funchal contestaram aquela prática e defenderam a manutenção do regime sacarino. Esta tomada de posição ficava a dever-se ao impasse entretanto gerado, pois, a liberdade de importação de álcool punha em risco o funcionamento do regime sacarino. Por seu turno, o álcool barato, num contexto de queda dos preços internacionais do vinho, era essencial para a manutenção da competitividade externa do vinho da Madeira¹⁸⁹.

A solicitação efectuada em 10 de Fevereiro de 1908 pelas fábricas matriculadas de que, para efeitos fiscais, o álcool continental fosse equiparado ao álcool estrangeiro foi deferida por despacho ministerial de 25 de Janeiro subsequente. Em nítida contradição com este despacho e com os de 7 de Março de 1908 e de 28 de Janeiro de 1909, o regulamento do comércio do vinho da Madeira, em 11 de Março de 1909, voltava a fazer depender a autorização da venda, pelas fábricas matriculadas, de álcool para beneficiação dos vinhos, da inexistência no mercado de saldos de aguardente a 26° Cartier. Além disso, este regulamento, expressando interesses manifestados deste 1897 pelos viticultores madeirenses, efectuava a proibição do «desdobramento do próprio álcool feito com resíduos do fabrico de açúcar de cana madeirense» e limitava a beneficiação vinícola em 50 litros de álcool por cada 500 litros de vinho. Mas esta medida também provocava uma redução no consumo e produção de álcool. A probabilidade de as falsificações do vinho também diminuiriam

¹⁸⁹ *Diário do Comércio*, 31 de Julho de 1906; *idem*, 5 de Agosto de 1906; *idem*, 10 de Agosto de 1906; *idem*, 1 de Janeiro de 1909; *idem*, 6 de Janeiro de 1909; *idem*, 9 de Janeiro de 1909; *idem*, 15 de Janeiro de 1909; *idem*, 21 de Janeiro de 1909; *idem*, 30 de Setembro de 1909. O consul britânico referiu-se a este episódio nestes termos: «logo no início da vindima as fábricas de álcool locais [...] subiram repentinamente o preço do álcool, e este facto ainda prejudicou mais a indústria vinícola, mas é esperado e existe a expectativa de que será celebrado um acordo entre as autoridades de Lisboa e as fábricas de álcool pelo qual seja fixado um preço máximo, que não exceda o preço corrente em Portugal» (*Parliamentary Papers, Diplomatic and Consular reports on trade and finance. Annual Series, Annual Series n° 4254, 1909*).

tornava esta disposição bem aceite pelos viticultores¹⁹⁰. Segundo Hinton, a proibição do desdobramento significava uma perda para as fábricas matriculadas de um mercado progressivo de 540.000 litros, «que a expansão da cultura tornava cada vez mais necessário enquanto o limite imposto à alcoolização vinícola significava a retenção de 180.000 litros anuais no período inicial»¹⁹¹.

Esta disposição não foi bem aceite pelas duas fábricas matriculadas, que na colheita seguinte se mostraram renitentes em efectuarem a sua matrícula. Este impasse colocou uma fracção importante dos agricultores em situação difícil porque não tinham meios alternativos de proceder ao escoamento da cana. Enquanto decorria no Parlamento um debate sobre a proposta de revisão do regime sacarino, ultrapassava-se este impasse com a publicação do Decreto de 23 de Abril de 1910, que rezava assim:

«... sendo de toda a urgência providenciar acerca da actual situação económica do arquipélago da Madeira, no tocante ao regime sacarino e do álcool, por ir avançado o ano agrícola e industrial: hei por bem suspender a execução dos artigos 44º e 47º do regulamento de 11 de Março de 1909, até ulterior e definitiva resolução do assunto».

Esta reformulação foi debatida no Parlamento durante o ano de 1910, atravessou a mudança de regime e só foi consagrada em diploma no ano seguinte. Na discussão deste problema a polémica e a paixão política que opôs nesse momento monárquicos e republicanos estiveram muito presentes. Soares Branco defendeu que

¹⁹⁰ Ver Capítulo II.

¹⁹¹ *A questão saccharina...*, p. 36.

entre a Proposta de Lei nº 7-Q, apresentada no Parlamento em Abril de 1910, e as negociações havidas em 1907 entre Hinton e o Ministério das Obras Públicas não existiu cedência a favor do industrial – ao ter aceite na primeira ocasião que o melaço fosse sujeito à tributação de 60 réis em vez de 6 réis previstos na Proposta –, pois na primeira data esteve em causa a negociação de outro regime sacarino¹⁹². Hinton comentou a relação de forças entretecida entre os diversos sectores de actividade da economia madeirense após a publicação do regulamento do vinho da Madeira efectuado pelo Decreto de 11 de Março de 1909, nos termos seguintes:

«Estava então mais ou menos formado o grupo vinícola da Madeira, análogo aos de toda a parte pelos bons desejos e certas ilusões. Compreendia alguns exportadores adversários dos mais importantes, e viticultores aderentes pela esperança ou pelo respeito humano.

O movimento vinha de lá até Lisboa, onde havia representantes e aliados dirigia-se contra os maiores negociantes de vinhos, ruidosamente apontados como falsificadores, e contra os fabricantes matriculados, a título de lhes venderem o álcool, pretendendo-se formar uma companhia de exportação, que pudesse dar saída ao produto genuíno e restabelecer a viticultura histórica. Tudo se relacionava com a nova legislação vinícola, que, sendo idealista em 1901, se tornou revulsiva e cara desde 1905-1907, destinando-se talvez a funestar as melhores intenções do socialismo de estado em Portugal»¹⁹³.

¹⁹² *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, sessão de 12 de Abril de 1910, p. 20.

¹⁹³ *A Questão Saccharina...*, p. 35.

No início de 1911, o Governador Civil do Funchal reuniu numa comissão diferentes personalidades ligadas ao sector agrícola e industrial madeirense com o objectivo de emitirem parecer sobre a revisão do regime sacarino. O general Norberto Teles defendeu um ponto de vista próximo das destiladoras e dos produtores de cana ao reabrir a questão que os despachos de 1908 e 1909 haviam feito cair no esquecimento – a obrigatoriedade de as fábricas matriculadas cumprirem as suas obrigações pendentes em relação aos saldos de aguardente. Em seu entender, o regime de matrícula devia passar a ser livre, o melaço exótico teria de voltar a ser tributado em 60 réis o quilograma. O desdobramento do álcool deveria ser impedido a fim de se travar a concorrência exercida pelas fábricas matriculadas às destiladoras¹⁹⁴.

Joaquim José da Silva Vieira apresentou uma proposta defendendo a proibição da criação e ampliação de fábricas de aguardente e álcool, excepto no caso de estas também produzirem açúcar. Estas objecções ficavam a dever-se a, no ano anterior (1910), ter sido fundada, no Funchal, pela firma Leacock e C^a, uma fábrica de aguardente dotada de grande capacidade¹⁹⁵. Este membro da dita comissão propôs que a laboração desse ano, dada a demora existente na efectuação da matrícula por parte do Torreão e da Companhia Nova, fosse efectuada por conta do Estado nas mesmas

¹⁹⁴ *Diário do Comércio*, 30 de Março de 1910; *idem*, 3 de Abril de 1910; *idem*, 6 de Abril de 1910; *idem*, 28 de Setembro de 1910; *A questão saccharina...*, pp. 17-8. Em 1896, os comerciantes pediram a intervenção governamental por o preço do açúcar ter passado de \$200-\$206 para \$253-\$266 réis por quilograma. Esta situação resultava do regime previsto no Decreto de 26 de Abril de 1896 que mandava aplicar um imposto de fabrico ao açúcar importado (*Comércio da Madeira*, 26 de Dezembro de 1896; *Diário do Comércio*, 8 de Novembro de 1896). Norberto Teles defendeu que o açúcar deveria ser vendido na Madeira a um preço idêntico ao do continente, questão que foi contemplada no Decreto do ano subsequente. Com efeito, os preços do açúcar haviam registado uma subida muito acentuada durante as negociações do regime sacarino, atingindo em Março de 1910 valores manifestamente superiores à média dos anos anteriores (ver quadro A.3.8)

¹⁹⁵ Vitorino Santos, Relatório..., *B.T.I.* n.º 86, pp. 21-5 e *Diário do Comércio*, de 8 de Janeiro de 1910.

fábricas. Os pontos de vista veiculados por este elemento eram coincidentes com os perfilados pelos negociantes de vinho¹⁹⁶.

O Brado d' Oeste, um jornal publicado num concelho rural desta ilha, defendia que as intenções veiculadas por aquela comissão se haviam centrado na defesa das fábricas não matriculadas e nos negociantes de vinho e haviam esquecido os interesses da agricultura. Este periódico defendeu ainda os interesses deste sector mostrando que a cultura da cana era «de todas as culturas existentes na Madeira a que mais intimamente» se achava ligada à economia geral da ilha¹⁹⁷. A linha editorial do Brado d' Oeste assumia a defesa da manutenção do regime sacarino e mostrava que as destiladoras se uniriam no futuro para pagar preços baixos pela cana de açúcar¹⁹⁸.

Os pontos de vista expendidos neste periódico coincidiam com as medidas que Vieira de Castro apresentou nesse mesmo ano, as quais eram muito mais radicais do que as que havia defendido três anos antes. Entre elas, salientavam-se a limitação do fabrico de aguardente no norte da ilha e a proibição das fábricas desta zona destilarem outro produto para além da cana sacarina. O grande alvo desta estratégia consistia em impedir a continuação da destilação de vinho comum no norte da ilha¹⁹⁹. Além disso, para resolver o problema dos excedentes vinícolas, definia a proibição da instalação de novas fábricas de destilação, o impedimento do alargamento da área de cultivo da cana

¹⁹⁶ *Diário do Comércio*, 3 de Janeiro de 1911.

¹⁹⁷ *Brado d' Oeste*, 18 de Janeiro de 1911.

¹⁹⁸ *Idem*, 11 de Janeiro de 1911 e *idem*, 21 de Janeiro de 1911.

¹⁹⁹ A partir de meados do século actual verificaram-se diversas petições com vista a obter autorização para destilar vinho comum no norte da ilha (ver Capítulo II).

sacarina e o agravamento do preço da aguardente destinada ao consumo com um imposto sobre a sua produção²⁰⁰. Tal como o Brado d'Oeste, sustentava a manutenção daquele regime mas conciliando os interesses da cultura da cana com os da vinha.

O Decreto de 11 de Março de 1911 reformulou o regime sacarino. Este diploma proibia às fábricas matriculadas o fabrico de aguardente para consumo directo (art.º 23), impedia a qualquer indivíduo ou entidade o desdobramento de álcool para bebida (art.º 24) e reforçava para 60 réis por quilograma os direitos sobre o melaço importado, excepção feita ao caso em que a produção de cana fosse insuficiente para a extracção de álcool necessário ao tempero dos vinhos, a qual continuava a beneficiar da redução tarifária (6 réis por quilograma) estabelecida em 1909. Além disso, aquele diploma determinava ainda (artigo 8º) que o preço do álcool para o tempero de vinhos passasse a ter um preço máximo de venda de 2,60 réis por grau centesimal e por litro, limite inultrapassável mesmo que se verificasse escassez de produção e que fosse necessária a sua importação, pois, em tal caso, uma taxa deslizante actuaria de forma a assegurar esse objectivo. Em 1911, os produtores e os exportadores de vinho fizeram vingar as suas posições em relação aos industriais de álcool.

Entre 1895 e 1911, houve uma evolução nos benefícios atribuídos à indústria do álcool na Madeira, assim como nos interesses económicos e corporativos que se criaram à volta da relação que se estabeleceu entre os industriais do álcool e os exportadores de vinho insulares, entre os cultivadores de cana e os industriais sacarinos, e entre os viticultores e os fabricantes de álcool. A produção de álcool de melaço de cana tornou-se um fardo para a viticultura madeirense a partir de meados da primeira

²⁰⁰ Vieira de Castro, *Bases para a solução...*, s.p.. O norte da ilha, no final do século passado, fabricava aguardente de 22º Cartier de graduação de hastes de milho e de sorgo em alambiques simples. O Regulamento de 24 de Dezembro de 1903 proibiu na Madeira a destilação de hastes de milho anulando as disposições do art.º 2º da Carta de Lei de 21 de Julho de 1893.

década do século actual, quando a produção vinícola deste arquipélago se tornou excedentária. Em Portugal continental viveu-se um problema idêntico de excedentes de produção vinícola que foi minimizado pela limitação da produção de álcool industrial e pelo fomento da produção de aguardente vínica. Com efeito, após as já aludidas medidas tomadas em 1901, o Decreto-Lei de 10 de Maio de 1905 procurou limitar a produção de álcool industrial no Continente. Apesar disso, dois anos depois, Afonso Costa defendeu o reforço desta medida a fim de aumentar o escoamento da aguardente vínica nacional. Em seu entender, a Lei de 21 de Julho de 1893 tinha sido nociva ao país por ter fomentado uma indústria de álcool, que por não se basear numa produção agrícola nacional não a valorizava²⁰¹. A Madeira não pôde beneficiar de um processo auto-regulador dos seus excedentes de produção vinícola nos mesmos moldes que foi posto em prática no continente. Em 1911, num quadro em que esta questão se punha com grande premência, procedeu-se à revisão do regime sacarino, introduzindo-se alguma limitação na produção de álcool de melação de cana, mas os excedentes vinícolas madeirenses continuaram a não ser canalizados para a caldeira.

O Decreto de 11 de Março de 1911 fez cessar a obrigatoriedade das fábricas matriculadas adquirirem os saldos de aguardente às fábricas não matriculadas e estabeleceu que até 31 de Dezembro de 1918 toda a aguardente fabricada nas fábricas do distrito do Funchal fosse tributada. Cada litro de aguardente até 26° Cartier e à temperatura de 15° centígrados passava doravante a ser tributado com um imposto de

²⁰¹ *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, sessão nº 13, 23 de Janeiro de 1907, p. 4; *idem*, sessão de 23 de Janeiro de 1907, pp. 11-7. Ver ainda: *Commercio dos vinhos nacionaes, produçõ e commercio da aguardente e álcool industrial nacionaes e importação do álcool estrangeiro. Proposta de Lei apresentada à Câmara dos Senhores Deputados em 6 de Abril de 1900*, Lisboa, 1900, p. 11 e p. 28.

produção de 100 réis durante os primeiros três primeiros anos de vigência deste Decreto, o qual passava para 150 réis nos anos seguintes²⁰².

A finalidade desta revisão do regime sacarino só seria alcançada desde que o encarecimento da aguardente provocasse a diminuição da sua produção e do seu consumo, bem como a redução da área de cana. Em 1912, foram tomadas disposições para expropriar as fábricas de aguardente – a partir do terceiro ano de vigência do Decreto de 1911 – nos locais do arquipélago madeirense onde a produção de cana sacarina se tornasse insuficiente para permitir a sua regular laboração (Decreto de 28 de Dezembro). Tudo indica que na vertente sul da ilha a absorção da cana pelas fábricas matriculadas assumiu proporções significativas. Neste sentido, em 1913, num periódico publicado no concelho da Ponta de Sol, lê-se que o engenho da freguesia da Tabua, de José da Silva Novita e o da vila da Ponta de Sol, de José Gomes Henriques d'Araújo, haviam iniciado a sua laboração e informavam que nesse ano o período de laboração se antevinha curto por o imposto sobre a aguardente ter sofrido um agravamento, «não havendo por isso quem a queira mandar fabricar por conta própria»²⁰³. O Decreto de 11 de Março de 1911, também contribuiu para alargar a área de abastecimento das fábricas matriculadas ao consagrar que a cana das zonas rurais passaria a dispôr de prazo de entrega na fábrica após o seu corte superior à cana oriunda do Funchal ²⁰⁴.

²⁰² Vitorino Santos, Relatório..., *B.T.I.* n.º 75, pp. 6-8; *idem*, Relatório..., *B.T.I.*, n.º 86, pp. 6-11. Em 1911, a tributação não surtiu o efeito desejado mas no ano subsequente a situação foi corrigida (*idem, ib.*).

²⁰³ *Brado d'Oeste*, 19 de Abril de 1913. Em 1908, a transformação de 16,5 litros de garapa em aguardente custava no Funchal 120 réis e no campo 100 réis. Quarenta e cinco anos depois a destilação da mesma quantidade de garapa custava entre 33 e 40 réis (C.A. Menezes, Algumas Considerações sobre a cultura da cana saccharina, *Portugal Agrícola*, (19), 1908, p. 292; F.P.Oliveira, *Informações...*, 1863, p. 18, p. 32 e segs.).

²⁰⁴ Decreto de 11 de Março de 1911, artigos 11.º e 4.º, s.n..

Desde 1881 se referia que os industriais lutavam com a falta de disponibilidade de meios financeiros para efectuarem os pagamentos da cana aos agricultores. Na Madeira era costume efectuar-se os pagamentos de vinho e de cana em prestações variáveis que podiam atingir o prazo máximo de doze meses. Os contratos de compra e venda faziam-se quando os produtores se inscreviam numa fábrica e acordavam o dia de corte, o dia de entrega da cana, o preço de venda e o número de prestações em que estavam dispostos a receber o pagamento da cana. Em 1910, o Parlamento debateu esta questão ao analisar a Proposta de Lei nº 7 – Q que, no parágrafo 3º da sua Base 1ª, definia que a cana fosse paga no prazo de noventa dias a contar do dia da sua entrada na fábrica²⁰⁵. O Decreto de 11 de Março de 1911 consagrou este princípio mas estipulou também que se o vendedor quisesse receber o produto no momento da venda, a fábrica seria obrigada a pagar-lhe com uma taxa de desconto nunca superior à da Agência do Banco de Portugal²⁰⁶.

A Lei de 11 de Março de 1911, ao aumentar a graduação da cana a ser paga pelo mesmo leque de preços mínimos estabelecido em 1903, pressupunha que afluiriam às fábricas matriculadas apenas as canas de mais alta graduação, com a consequente limitação da cultura da cana aos terrenos mais favoráveis. A tributação da aguardente provocou a derivação de alguma quantidade da cana do sul da ilha para as fábricas matriculadas. Em 1915, Soares Branco defendeu ainda que o objectivo propalado por aquele Decreto, visando a restrição da área da cultura da cana, só seria alcançado se se limitasse o fabrico do álcool às fábricas que produzissem açúcar – aquele diploma autorizou as fábricas matriculadas a produzirem álcool e açúcar, ou apenas um destes produtos – obrigando-as a comprar apenas cana sacarina de graduação superior a 8,5º

²⁰⁵ *Diário da Câmara...*, sessão nº 12, 2 de Abril de 1910, p. 27.

²⁰⁶ *Diário do Comércio*, 3 de Janeiro de 1911; *idem*, 29 de Julho de 1910.

graus *Beaumé*. Além disso, aquele político contestava «a combinação existente de duas fábricas, uma produzindo apenas álcool e outra açúcar e álcool, com as canalizações ligando-as, para a troca de *garapas* e melaços». Entre 1910 e 1914, a quantidade de cana adquirida pela fábrica do Torreão registou um aumento da ordem dos 33% (ver quadro A.3.7). Este político atribuiu este aumento ao facto de as fábricas matriculadas terem passado a adquirir cana de graduação inferior. Até essa data, esta qualidade de cana era exclusivamente destinada ao fabrico de aguardente. Em consequência de o imposto de aguardente ter tornado proibitivo o fabrico deste produto, o preço desta cana decaíra tornando compensador a sua aquisição pelas fábricas matriculadas²⁰⁷. Esta ideia carece de fundamento porque a média do preço pago por 30 quilogramas de cana sacarina na fábrica do Torreão foi entre 1904 e 1911 de \$473,5 réis e entre 1911 e 1914 de \$471 réis. As apreensões de Soares Branco ficavam a dever-se ao aumento entretanto registado nas exportações de açúcar madeirense para o continente, situação essa que colidia com as pretensões das colónias portuguesas de África (ver quadros 3.6 e A.3.7).

Com efeito, ao efectuar-se em Dezembro de 1914 a revisão do regime dos açúcares coloniais previsto em 1901, o regime sacarino madeirense voltou a ser contestado no Parlamento e na imprensa. Em 1914, ficou estabelecida a prorrogação por vinte anos do prazo do regime previsto no Decreto de 1901 para as colónias portuguesas de África. Além disso, previu-se que, quando a importação na metrópole excedesse o limite máximo estabelecido, considerar-se-ia esse limite acrescido anualmente de 600 toneladas por cada uma das colónias de Angola e de Moçambique e 100 pela de Cabo Verde²⁰⁸. Por esta forma ficava assegurado às colónias portuguesas de

²⁰⁷ [João Soares Branco] *A Nova Questão Hinton. Artigos Publicados no Jornal o Paiz, Um amigo da Madeira, Lisboa, 1915*, p. 82. Ver também: Vitorino Santos, Relatório..., *B.T.I.*, nº 86, pp. 7-8.

²⁰⁸ Ver Base 23ª da Lei de 15 de Agosto de 1914, Decreto de 3 de Dezembro de 1914 e Regulamento para a Importação dos Açúcares Coloniais em 28 de Novembro de 1914. A contestação ao regime sacarino madeirense esteve na origem de diversas publicações: [A. Quirino de Jesus] *A Nova Questão Hinton...*; *A Nova Questão Hinton*.

África o abastecimento progressivo do mercado metropolitano. Moçambique tivera, em especial, um crescimento da produção de açúcar muito acelerado nos anos que precederam este debate²⁰⁹. Esta lei foi publicada quatro anos antes do termo do regime (1918) que possibilitava a exportação de açúcar madeirense para o continente sem quaisquer direitos, inviabilizando desta forma quaisquer veleidades em relação a uma eventual prorrogação do regime de matrícula previsto em 1904 para a fábrica madeirense.

O período que correspondeu à retoma da exportação de açúcar para o continente (1907-1914) foi caracterizado por uma ligeira recuperação dos preços internacionais do açúcar em resultado das convenções internacionais então celebradas e por um desagravamento fiscal muito acentuado ao nível interno. Com efeito, os direitos alfandegários registaram um decréscimo lento entre 1897 até 1905, o qual se tornou mais evidente desde essa data até 1913²¹⁰. A colocação do açúcar no mercado continental pressupunha que o fabricante vendesse o açúcar em rama (em bruto) às refinarias continentais e tivesse de assumir com as despesas de embarque, fretes, descargas, armazenagem e outras inerentes à exportação. Em 1907, Hinton fornecia orientações para que fossem enviadas amostras de açúcar por navios-a-vapor a fim de ser encontrado comprador antes da chegada dos carregamentos de açúcar que seriam

resposta das Empresas Assucareiras ao folheto da firma W. Hinton...; Pestana Júnior (1918) O Problema sacarino da Madeira. Subsídios...; João Soares Branco, A Nova Questão Hinton. Artigos publicados no Jornal o «Paiz». Este autor defendeu a Proposta de Lei de revisão do regime sacarino nº 7-Q, discutida no Parlamento em Abril de 1910 e que tanta contestação suscitou por parte da oposição republicana.

²⁰⁹A produção de Moçambique em 1910 foi de 17.586.314 kg; em 1911 foi de 27.222.103 Kg; em 1912 foi de 27.741.872 Kg.; em 1913 foi de 33.948.280 Kg. e em 1914 foi de 36.656.488 Kg. (*A Nova Questão Hinton. Resposta...*, quadro IV).

²¹⁰ Pedro Lains, *O Proteccionismo em Portugal...*, p. 490. Ver ainda quadro A.3.3.

transportados em navios-à-vela. O tipo de açúcar que era expedido não era fabricado ao acaso sem atender às necessidades do comprador²¹¹:

O industrial madeirense recorria a letras de entidades bancárias nacionais e regionais para poder dispor de capital para pagar a cana aos agricultores e para cobrir as demais despesas de laboração. As preocupações do industrial ao negociar a venda do açúcar para o continente consistiam muitas vezes em obter de forma rápida o retorno do capital dispendido:

«Com referência ao pagamento para esta nova remessa de açúcar entendemos que o Banco de Portugal deu-nos um crédito especial de 50 contos que naturalmente está preenchido com as letras do Alves Diniz. Como é que podemos descontar as letras desta nova remessa? Há mais alguém que desconte, ou é possível vender a qualquer outro freguês a dinheiro à vista? Este ponto é importante porque precisamos de dinheiro».

E ainda:

«É provável que mandemos algum açúcar no primeiro navio de vela, que deve ser em breve [...]. O produto deste açúcar é para fazer face, em parte, às letras do Rocha Machado que se vencem no dia 31 de Março»²¹².

²¹¹ Documentação Particular da Casa Hinton. Correspondência da Casa Hinton do Funchal para Lisbon House Carta datada de 3 de Maio de 1909, fl. 478.

²¹² Documentação Particular da Casa Hinton. Correspondência da Casa Hinton do Funchal para Lisbon House Carta datada de 7 de Março de 1909, fl. 364. O industrial em carta endereçada ao Banco de Portugal em 28 de Junho de 1908 apresentou uma «nova lista de proprietários» a fim de obter um crédito suplementar de 100 contos para esse ano (*idem*, pp. 178-181).

Cada tipo de açúcar madeirense ao entrar no mercado metropolitano era pago pelos refinadores pelo preço mundial respectivo acrescido da importância das imposições que incidiam sobre o produto estrangeiro. Em 1909, Hinton negociava as seguintes condições de pagamento:

«Tomámos na devida consideração e resolvemos aceitar a proposta da Sociedade de Refinação, mas só para Lisboa. [...] Preferimos dinheiro à vista com desconto, mas seria bom ver se não podemos reduzir a taxa de 2% vendo que cai sobre o equivalente dos direitos aduaneiros além do custo do açúcar. Se eles compram no estrangeiro, descontam 2% na factura mas não sobre os direitos que são sempre à vista»²¹³.

Em 1910, o açúcar era vendido pelo fabricante às refinarias continentais em média a \$180 réis o quilograma. Nessa fase, a exportação de açúcar era considerada prejudicial ao fabricante. Esta situação era compensada pela venda de açúcar no mercado local. Além do consumo doméstico este produto também entrava na preparação de vinhos de exportação. Embora o crescimento da população do arquipélago tenha pesado no aumento deste consumo que cresceu oito vezes entre 1863 e 1913, este também se ficou a dever ao aumento do volume das exportações de vinho da Madeira entre o final do século passado e o início do actual. Analisemos o quadro seguinte:

²¹³ Documentação Particular da Casa Hinton. Correspondência da Casa Hinton do Funchal para Lisbon House Carta datada de 17 de Abril de 1907, fl. 100.

Quadro 3.14

Evolução do consumo local de açúcar
(Quantidade=Quilogramas)

Anos	I	II
1863	165:000	a)
1888	300:000	a)
1897	a)	853.444
1898	a)	914.400
1899	a)	988.568
1908	840:000 a 910:000	a)
1911	a)	1.219.200
1912	a)	1.219.200
1913	a)	1.320.800

Fontes e notas: Francisco Oliveira (1863) *Informações...*, p. 11; *Inquérito sobre a situação económica...* p. 14 e *Notas sobre Portugal*, vol. I, p. 390; II – *Parliamentary Papers*. a) Dados inexistentes.

Em 1910, a venda do açúcar tornou-se ainda mais vantajosa para a indústria porque um despacho de 27 de Janeiro do ano precedente havia dispensado do pagamento de impostos o produto fabricado com melaço exótico desde que fosse consumido no arquipélago. Nesse ano, estimava-se que a venda do açúcar na Madeira gerava um lucro de 6 centavos por kg, visto o custo por quilograma ser calculado em 17 centavos (\$170 réis) e o preço de venda da mesma quantidade rondar 23 centavos (\$230)²¹⁴. Os prejuízos causados pela exportação de açúcar para o continente também eram compensados pela produção de álcool. Nesse sentido, em Janeiro de 1909, apresentavam-se contas da fábrica do Torreão que comprovavam que 20.000 toneladas de cana produziam 1.720 toneladas de açúcar, que vendidos em média a 210 réis o quilograma forneceriam um total de 361 contos. Uma vez deduzido o custo da cana e a despesa de fabrico de cada tonelada de açúcar estimada em 2\$000 réis por tonelada restava de lucro para a fábrica 1 conto de réis. Neste quadro, a actividade

²¹⁴ *A questão saccharina...*, pp. 17-8 e p. 21; *A Nova Questão Hinton. Resposta...*, p. 12.

compensatória provinha da operação segundo a qual 20.000 toneladas de cana permitiam extrair 800 toneladas de melação, e cada 15 quilogramas de melação forneciam 1 galão de álcool (3,6 litros), os quais propiciavam um rendimento de 48 contos de réis²¹⁵.

No respeitante à exportação de açúcar para o continente esta situação sofreu uma melhoria com a deflagração da primeira guerra mundial. Os preços internacionais do açúcar subiram durante esse período, o que favoreceu este sector. Ao considerar o período entre 1907 e 1915, Hinton referia que o preço de custo do açúcar fora sucessivamente de «\$19, \$18,5, \$18, \$17,5, e \$16 centavos por quilograma [...]. O montante relativo a impostos aduaneiros de que o açúcar da ilha estava isento rondava os \$13,7 centavos». Uma vez acrescentada a esta quantia, a relativa aos impostos de produção, constatava-se que o benefício acrescentado pelo Estado ao açúcar madeirense naquela última data era no continente de 15 centavos e na Madeira de 16 centavos, sendo neste último caso beneficiado ainda com 3 centavos correspondente a imposto municipal cobrado pela Alfândega do Funchal ao açúcar estrangeiro. O açúcar madeirense naquele ano obteve no mercado continental um preço de venda de 28 centavos (superior ao colonial que não ultrapassou os 26 centavos), por ser superior ao tipo 20 da escala holandesa, o que o tornava apto para o fabrico de açúcares refinados²¹⁶. Esta situação ficara a dever-se, como referimos, ao esforço efectuado pela fábrica do Torreão em aperfeiçoar o fabrico de açúcar e orientar a produção para tipos de açúcar mais perfeitos e mais caros. As açucareiras africanas procuraram afastar a concorrência do açúcar madeirense porque a fábrica madeirense de açúcar nos últimos anos (1913-14) havia passado a conceder sobre a soma do preço e dos direitos do açúcar

²¹⁵ *Diário do Comércio*, 24 de Janeiro de 1909.

²¹⁶ *A Nova Questão Hinton. Resposta das Empresas Assucareiras...*, p. 7 e pp. 135-7.

um desconto da ordem dos 4 a 4,5%, ao qual ainda acrescentavam 1% por o prazo de pagamento ser de cerca de 60 dias. Estas condições permitiam-lhe colocar rapidamente o açúcar madeirense no mercado dificultando o escoamento do produto das colónias portuguesas de África²¹⁷.

3.3 – Conclusão

A cultura da cana de açúcar processava-se na Madeira em condições adversas, designadamente no que respeitava ao clima e à orografia. Estas condições repercutiam-se sobre a acessibilidade da produção às fábricas e sobre os custos de produção da cana. Entre 1850 e 1880, esta cultura ocupou uma área delimitada e povoou terrenos com condições ecológicas para o seu desenvolvimento. A remuneração que o agricultor auferia por outras culturas e o facto de o preço que as fábricas pagavam pela cana ser regulado pelo mercado configuravam-se como os factores mais importantes da justificação do peso relativamente proporcionado que esta cultura e actividade industrial adquiriram na economia desse período. Entre 1895 e 1914, a cultura da cana estendeu-se para terras de rendimento marginal e ocupou áreas antes reservadas a outras culturas. O preço político estipulado para a cana de açúcar explicou o desenvolvimento tomado por esta cultura durante este período.

Harry Hinton estimou que o valor dos canaviais madeirense subiu entre 1903 e 1915 de 1.400 para 12.000 contos e que o valor das colheitas entre as mesmas datas passou de 255 para 1.177 contos. Em seu entender, o regime sacarino criou

²¹⁷ *A Nova Questão...*, pp. 11-13; *A Nova Questão Hinton. Resposta das Assucareiras...*, p. 7 e pp. 135-7; ver nt. 101.

emprego uma vez que permitiu ocupar entre 40.000 a 50.000 trabalhadores de «ambos os sexos e de todas as idades produtivas»²¹⁸. Ao estimarmos a evolução do valor da produção entre 1863 e 1910 constatamos que, na primeira data, a produção de aguardente situava-se nos 197.722 mil réis e a de açúcar nos 69.920 mil réis, enquanto que, na segunda daquelas datas, o valor da produção de aguardente se cifrava nos 505.886 mil réis, do açúcar nos 392.160 réis e do álcool nos 25.300 mil réis²¹⁹. Ou seja, o valor da produção do conjunto dos derivados da cana era em 1910 cerca de três vezes e meia superior ao de 1863, situação que tendeu a melhorar nos quatro anos que antecederam a deflagração da primeira guerra mundial (ver quadros 3.4, 3.5 e 3.13).

O regime sacarino foi muito contestado, entre outros aspectos, porque fixava a remuneração da cana de açúcar num patamar exorbitante por comparação com o preço da cana noutras regiões produtoras. Nesse sentido, foi qualificado em 1910 por Afonso Costa de «erro económico», porque este político sustentava que o aumento das exportações vinícolas devolveriam à «ilha uma prosperidade sã, que a cana sacarina nunca lhe deu nem dará»²²⁰. Contudo, quinze anos antes (1895), aquando do estabelecimento do proteccionismo sacarino madeirense, as perspectivas eram outras. A agricultura madeirense, além de ter atravessado a concorrência de preços agrícolas sentida pela agricultura europeia nos anos oitenta, sofrera os efeitos da doença nos seus

²¹⁸ *A Nova Questão Hinton...*, p. 21; *A Questão Saccharina...*, p. 21.

²¹⁹ Estimou-se o preço médio da aguardente em 258,33 réis litro (estabelecido no regulamento ao Decreto precedente) o do açúcar em 200 réis o kg e o do álcool em 105 réis o litro (multiplicou-se 40º graus Cartier por 2.62 réis, conforme o artº 73 do Decreto de 14 de Julho de 1901) Francisco de Paula Campos e Oliveira, *Informações...*, p. 5 e p. 19 e ver ainda quadros A.3.2, 3.1, 3.4 e 3.5. Note-se que neste cálculo adoptámos para a aguardente e para o álcool as quantidades produzidas em 1909.

²²⁰ António O. Marques (org.) *Afonso Costa. Discursos Parlamentares, 1900-1910*, Lisboa, 1973, vol. I, p. 531, Discurso pronunciado em 9 de Abril de 1910. Sobre a queda de preços do vinho da Madeira entre 1877 e 1914 ver cap. II.

canaviais e vinhedos. Entre 1910 e 1914 continuava a defrontar enormes dificuldades para tornar competitivo o seu sector vinícola num momento em que os preços internacionais se encontravam em queda.

O regime sacarino regulamentou a produção e o comércio do álcool, da aguardente e do açúcar. Não obstante serem todos produtos derivados da cana sacarina, os sectores que os produziam nem sempre tiveram interesses coincidentes. A produção de aguardente ao crescer desmesuradamente tornou-se um problema para as fábricas matriculadas que haviam contraído a partir de 1903 a obrigação de adquirir os saldos deste produto às fábricas não matriculadas. A possibilidade de o álcool ser desdobrado tornava-o num concorrente da aguardente, uma vez que tinha um preço muito inferior àquela. O crescimento da produção vinícola madeirense a partir de meados do século actual esteve na origem da necessidade de limitar a produção de aguardente.

O preço do álcool de melaço teve de ser tabelado por duas vezes a fim de os interesses dos exportadores de vinho da Madeira, que se encontravam confrontados com os benefícios usufruídos pelos seus congéneres continentais, ficarem salvaguardados. Os industriais de álcool matriculados, que haviam construído um sistema de compensações sobre a importação de melaço com redução de direitos, tiveram de rever esta prerrogativa quando o crescimento da produção de açúcar tornou dispensável a importação daquele produto. As fábricas matriculadas usufruíam de determinadas regalias em contrapartida de efectuarem a compra da cana por um preço remunerador. O Governo dispensava algumas compensações a estas fábricas para que as mesmas pudessem comprar a cana sacarina madeirense por preços políticos.

As polémicas que se geraram em redor do açúcar tiveram sobretudo a ver com a sua exportação para o mercado continental. Em causa estiveram os anseios das colónias portuguesas de África em aumentarem as suas cotas de exportação para o mercado continental em detrimento da quantidade de açúcar exportado por esta ilha. Os

debates no parlamento e na imprensa foram acesos. As atenções voltaram-se para Harry Hinton, de quem se dava a imagem de um manobrador. Nesta linha, em 1915, o Director da Polícia de Investigação Criminal de Lisboa, correspondendo-se com o Administrador do Concelho de Lisboa, pedia «informações acerca da intimidade das relações que existiam entre Hinton e o ministro José Relvas»²²¹.

As veleidades de prorrogação do prazo do regime de matrícula para além de 1918 ficaram comprometidas em benefício dos interesses das colónias portuguesas de África. Com o aproximar desta data havia quem se mostrasse preocupado com a necessidade de «estudar a transformação indispensável nas culturas da Ilha da Madeira, para se dar uma base estável e natural à sua economia»²²². Entre 1895 e 1914, o protecționismo sacarino não teve um funcionamento isento de dificuldades mas adaptou-se às situações que foram surgindo. Mas os problemas de desenvolvimento desta região – a elevada percentagem de população agrícola e a diminuta *ratio* população-terra – não se desvaneceram...

²²¹ Ofício datado de 25 de Junho de 1915, A.R.M., Administração do Concelho do Funchal, Registo da Correspondência Recebida Confidencial, Livro nº 336, fl. 3.

²²² João Soares Branco, *A Nova Questão...*, p. 82.

ANEXOS

Quadro A.3.1

Dados quantitativos e qualitativos sobre a produção de cana na Madeira

Ano	Quantidade (ton)	Valor (Libras)	Dados Qualitativos
1862	a)	a)	Acima da média
1863	a)	a)	Média
1867	a)	a)	Acima da média
1872	a)	a)	Média
1880	a)	a)	Média
1881	a)	a)	Inferior à média
1885	a)	a)	Doença
1886	a)	a)	Doença
1887	a)	a)	Doença
1888	a)	a)	Optimismo sobre a colheita futura
1889	a)	a)	Optimismo sobre a colheita futura
1890	a)	a)	Optimismo sobre a colheita futura
1891	a)	a)	Inferior à média
1892	a)	a)	Maior quantidade e qualidade
1893	a)	a)	Maior quantidade e qualidade
1895	a)	a)	Acima da média
1897	20.000	43.000	a)
1898	20.000	45.000	a)
1899	19.000	48.000	a)
1900	30.000	a)	a)
1901	25.000	67.000	Doença
1902	21.000	57.000	Doença
1903	19.000	56.000	Doença
1904	*	a)	a)
1905	28.000	98.000	a)
1906	33.000	125.000	a)
1907	45.000	170.000	a)
1908	50.000	185.000	a)
1909	60.000	220.000	a)
1910	68.000	245.000	a)
1911	72.000	240.000	a)
1912	80.000	266.000	a)
1913	75.000	250.000	a)

Fonte e notas: *Parliamentary Papers*

1 tonelada inglesa equivale a 1.016 quilogramas.

* Refere-se que a quantidade produzida foi aproximadamente a mesma do ano anterior. Este dado é de 20.000 metric tons em H.C. Guerligns, *The world's cane sugar...*, p. 292. a) Inexistência de dados.

Quadro A.3.2

Evolução do preço da cana de açúcar
(preço em réis por 30 quilogramas de cana)

	Preço médio de 30 kg de cana sacarina réis	Preço médio de 30 kg de cana sacarina pago pelas fábricas de açúcar réis
1854	800-900	d)
1855	500-600	d)
1863	428-300	d)
1868	d)	400
1869	d)	500-530 (a)
1881	d)	400-450
1888	360-400	d)
1893	350 (b)	d)
1895-1903	400-450 (c)	d)
1903-1914	450-500 (c)	d)

Fontes: Francisco Oliveira, *Informações...*, p. 18; Barão de Castelo de Paiva, *ob. cit.*, p. 5; A.R.M., Governo Civil, livro nº 631, Ofício do Governador de 20 de Junho de 1853, fl. 69 v.; João C.L Vasconcellos, *Companhia Fabril de Assucar Madeirense. Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada. Relatório da Direcção apresentado em 25 de Dezembro de 1872, Funchal, 1872; Idem, A Laboração da fábrica de S.João no Funchal no ano de 1878...*, p. 9 e p. 15; *O Distrito do Funchal*, nº 18, 10 de Fevereiro de 1878; *Inquérito Industrial*, 1881, 2ª parte, pp. 293-6; A.R.M., Governo Civil, Livro 632, fl.97 v., respeito ao Boletim Agrícola do mês de Fevereiro; *Inquérito sobre a situação...*, p. 202; *Notas para a Estatística...*, p. 1190; *Diário do Comércio*, 17 de Fevereiro de 1893; *idem*, 18 de Março de 1894; *idem*, 20 de Março de 1894; *idem*, 7 de Fevereiro de 1900; *O comércio da Madeira*, nº 25, 28 de Janeiro de 1897; Menezes Pimentel, *A canna d'assúcar...*, p. 239; *Notas sobre Portugal*, vol. I, p. 390; Alfredo Gomes, *Monografia...*, p. 47.

a) Em 1878 referia-se que nem o cultivador devia vender a cana a menos de 400 réis nem o fabricante a devia comprar a um preço superior a \$450 réis. Refere-se que antes a fábrica Ferraz pagou em 1868 o almude de *garapa* a 450 réis e nos anos subsequentes a 500, 520 e 530 réis (*O Distrito do Funchal*, 24 de Janeiro de 1878; *idem*, 10 de Fevereiro de 1878); b) Oferta de Hinton. Em 1890 o preço praticado era de \$500 réis; c) Respeita às fábricas matriculadas. Em 1897, na Ribeira Brava chegou-se a pagar entre 500 e 560 réis por 30 kg de cana (*O Comércio da Madeira*, 19 de Março de 1897); d) inexistência de dados.

Quadro A.3. 3

Preço do açúcar no mercado londrino

Anos	I - Shilling per cwt	II - U.S. Gold Dollars per short ton.	III - Mil Réis por short ton.	III - Índice de Mil Réis por short ton.
1857-58	24	102.86	95.241	100
1858-59	23	98.57	91.269	96
1859-60	24	102.86	95.241	100
1860-61	22	94.29	87.306	92
1861-62	20	85.71	79.361	83
1862-63	21	90.00	83.333	87
1863-64	26	111.43	103.176	108
1864-65	22	94.29	87.306	92
1865-66	21	90.00	83.333	87
1866-67	22	94.29	87.306	92
1867-68	22	94.29	87.306	92
1868-69	24	102.86	95.241	100
1869-70	23	98.57	91.269	96
1870-71	25/6	109.29	101.194	106
1871-72	25/6	109.29	101.194	106
1872-73	22/6	96.43	89.287	94
1873-74	21/6	92.14	85.315	90
1874-75	20/0	85.71	79.361	83
1875-76	21/6	92.14	85.315	90
1876-77	24/6	105.00	97.222	102
1877-78	20/0	85.71	79.361	83
1878-79	19/0	81.43	75.398	79
1879-80	20/6	87.86	81.352	85
1880-81	21/3	91.07	84.324	89
1881-82	20/0	85.71	79.361	83
1882-83	19/0	81.43	75.398	79
1883-84	13/3	56.78	52.574	55
1884-85	13/6	57.86	53.574	56
1885-86	11/9	50.36	46.630	49
1886-87	11/9	50.36	46.630	49
1887-88	13/0	55.71	51.583	54
1888-89	16/0	68.57	63.491	67
1889-90	13/0	55.71	51.583	54
1890-91	13/6	57.86	57.518	56
1891-92	13/6	57.86	68.274	56
1892-93	14/3	61.07	70.365	59
1893-94	11/3	48.21	57.432	47
1894-95	10/0	42.86	50.249	42
1895-96	10/9	46.07	55.480	45
1896-97	9/3	39.64	53.628	39
1897-98	9/6	40.71	59.538	40
1898-99	10/6	45.00	59.405	44
1899-1900	11/3	48.21	62.691	47
1900-01	9/3	39.64	52.054	39
1901-02	7/3	31.07	36.580	30
1902-03	8/6	36.43	41.833	35
1903-04	10/3	43.92	48.914	43
1904-05	11/0	47.14	46.489	46
1905-06	8/6	36.43	34.345	35
1906-07	9/3	39.64	37.860	39
1907-08	9/9	41.79	44.651	41
1908-09	10/3	43.93	46.867	43
1909-10	11/0	47.14	47.476	46
1910-11	11/6	49.29	49.582	48
1911-12	11/0	47.14	48.244	46
1912-13	9/6	40.71	43.939	39,5
1913-14	11/7	49.71	56.465	48
1914-15	14/4	---	---	---

100=95.241 réis/short ton.

Fontes: I - Range of prices and average price (Sauerbeck averages by courtesy of the Royal Statistical Society) of raw sugar (cost, insurance, freight) in London in Noel Deer, *History of Sugar*, vol. II, pp. 530-1; II - Os dados de I convertidos em U.S. Gold Dollars per short ton. on David A. Denslow, *Sugar Production in Northeastern Brasil and Cuba*, 1858-1908, Yale University, P.H.D., 1974, Table II, pp. 17-8 (mimeo); III - Dados de II divididos por 1,08 dollars equivalente a mil réis. A partir de 1891, estes dados foram corrigidos tendo em conta a percentagem de desvalorização da moeda portuguesa em relação ao par (Eugénia Mata, *Câmbios...*, p. 20).

Quadro A.3.4

Evolução do número de moinhos movidos por força animal, energia hidráulica, energia-a-vapor e mista empregue nas Fábricas de Aguardente dos diferente concelhos da Ilha da Madeira

Concelhos	1863		1907		
	energia animal	energia hidráulica	energia hidráulica	energia-a-vapor	energia mista (a-vapor e hidráulica)
Funchal	4	3	a)	a)	a)
Câmara de Lobos	5	a)	a)	a)	a)
Ponta do Sol	2	2	8	8	a)
Calheta	a)	2	5	5	1
Porto Moniz	a)	a)	a)	1	a)
São Vicente	a)	3	5	5	a)
Santana	4	a)	6	6	a)
Machico	1	3	2	2	a)
Santa Cruz	a)	1	1	1	a)

Fontes e notas: Francisco Oliveira, *Informações...*; Vitorino Santos, *Relatório...*, B.T.I. nº 24, p. 15. a) Dados inexistentes.

Quadro A.3.5

Evolução da distribuição de alambiques por concelhos

	1863	1902	1903-6	1912
COSTA SUL				
Funchal	20a)	---	---	8
Santa Cruz	1	8	---	2
Calheta	2	19	---	8
Machico	5	10	---	4
Ponta do Sol	5	22	---	9
Câmara de Lobos	6	6	---	3
COSTA NORTE				
Santana	4	18	---	7
São Vicente	4	11	---	6
Porto Moniz	1	----	---	1
SOMA	48	94	aumento	48

Fontes: Francisco P. C. Oliveira, *Informações...*; *Anuário Estatístico de Portugal*, vol. II, 1903; V. Santos, *Relatório...*, B.T.I. nº 86, pp. 21-5.

Quadro A.3.6

**Quantidades de açúcar de Moçambique, de Angola, dos Açores e da Madeira importadas no Continente
(quilogramas)**

Anos	Moçambique	Angola	Açores	Madira
1900	1.608.950	a)	a)	a)
1901	2.344.953	1.262	a)	a)
1902	2.072.835	508	a)	a)
1903	4.737.386	150.858	a)	a)
1904	5.302.444	13.691	a)	a)
1905	5.962.702	11.566	191	a)
1906	4.739.444	251.152	2.998	a)
1907	4.648.097	559.285	288.256	723.000
1908	6.235.227	870.238	376.926	720.000
1909	6.741.967	1.237.862	1.562.788	1.650.000
1910	1 2.019.692	1.553.482	2.152.679	1.869.000
1911	9.050.305	1.772.643	2.063.834	2.456.000
1912	6.146.458	1.586.598	1.187.458	3.324.000
1913	7.514.046	4.770.754	570.228	3.467.000
1914	9.059.503	3.536.904	2.405.511	3.922.000

Fonte e notas: *A nova Questão Hinton, Resposta das Empresas Assucareiras da Africa...*, anexo, quadro IV; [Quirino de Jesus] *A Nova Questão Hinton...*, Anexo, Quadro II; Mário Gomes, *Aspectos da Questão...*, p. 24. a) Dados desconhecidos.

Quadro A.3.7

**Quantidade de açúcar entregue ao consumo e exportado para o Continente, quantidade de cana laborada e
preço médio pago pela cana**

Anos	Quantidade de açúcar entregue ao consumo e exportado para o Continente (kg)	Quantidade de cana laborada no Torreão (kg)	Preço médio pago pela cana na fábrica do Torreão (réis/30 Kg)
1904	685:000	7.153.097	\$447
1905	902:000	8.169.191	\$485
1906	896:000	13.450.149	\$475
1907	1:727:000	21.885.867	\$471
1908	1:819:000	24.168.237	\$472
1909	2:785:000	32.528.126	\$475
1910	2:898:000	35.633.527	\$475
1911	3:684:000	39.970.738	\$488
1912	4:602:000	48.359.532	\$473
1913	3:467:000	50.860.714	\$470
1914	5:212:000	54.520.266	\$470

Fontes: [Quirino de Jesus], *A Nova questão Hinton*, 1915 (quadros I e II in anexo).

Nota: Em 1911, 1912, 1913 e 1914 entraram 550 toneladas de açúcar oriundas de Moçambique para serem refinadas ou adicionadas aos sucos de cana madeirense.

A.3.8

**Preço do açúcar na Madeira
(réis /quilogramas)**

	I	II Preço a retalho	III Preço nas fábricas
1848	215	a)	a)
1849	180	a)	a)
1850	177	a)	a)
1851	184	a)	a)
1852	188	a)	a)
1853	188	a)	a)
1854	179	a)	a)
1860	268	a)	a)
1861	264	a)	a)
1862	264	a)	a)
1863	241	a)	a)
1864	225	a)	a)
1867	a)	133 a 213 b)	a)
1871	a)	a)	a)
1872	243	a)	a)
1873	247	a)	186-266
1874	255	a)	a)
1875	263	a)	a)
1876	248	a)	a)
1877	265	a)	a)
1878	240	160-253	a)
1881	212	a)	160-200
1882	214	a)	a)
1883	220	a)	a)
1884	214	a)	a)
1885	195	a)	a)
1886	198 ou 205 c)	a)	a)
1890	217	a)	a)
1891	225	a)	a)
1892	235	260-240	220-280
1893	248	a)	a)
1894	239	230	a)
1896	a)	280	a)
1906	a)	252	a)
1908	a)	267	227-253
1909	a)	a)	230 (média)
1910	a)	350-400	a)
1912-3	a)	280-320	a)

Fontes: I – A.R.M., Misericórdia do Funchal, Livro de despesa diária do Almojarifado, (Livros nº 14 a 30 e Livro nº 736); II – preços de anúncios – *O Comércio do Funchal*, 19 de Janeiro de 1867; *Jornal do Comércio*, 10 de Outubro de 1878; *Diário do Comércio*, 16 de Outubro de 1892; *idem*, 28 de Julho de 1894; *idem*, 8 de Novembro de 1896; *O Comércio da Madeira* de 20 de Dezembro de 1896; *Diário do Comércio*, 17 de Agosto de 1906; Carlos A. Menezes, *Algumas considerações sobre...*, 1908, p. 292; Vitorino Santos, Relatório..., *B.T.I.*, nº 75, 1913, pp. 40-1; *idem*, *B.T.I.*, nº 88, p. 40; III – *A Lâmpada*, 31 de Maio de 1873, nº 25; *Inquérito Industrial 1881, Inquérito directo às fábricas, 2ª parte, visita às fábricas*, p. 294; *Diário do Comércio*, 5 de Outubro de 1892; Carlos A. Menezes, *Algumas considerações sobre...*, p. 292; *A questão sacarina...*, pp. 17-8.

Nota: Sobre a forma como foi efectuada a colheita dos dados na coluna I ver quadro A.1.10.B.

CAPÍTULO IV

O ARTESANATO

Neste capítulo procurar-se-á analisar e quantificar a evolução da importância do artesanato na economia do arquipélago. De entre as actividades artesanais desenvolvidas no arquipélago seleccionámos as mais importantes sob o ponto de vista da riqueza gerada e da criação de empregos: bordados e vimes, por um lado, e couros, por outro. As duas primeiras foram desenvolvidas apenas na segunda metade do século dezanove. As suas produções destinavam-se fundamentalmente à exportação para o mercado internacional. Os couros – numa acepção de aproveitamento da pele dos animais de pequeno e grande porte – eram manuseados no arquipélago antes de 1850. Com o desenvolvimento da pecuária a partir da década de sessenta do século passado, fica justificada uma análise dos couros, não obstante a manifesta falta de dados sobre este sector. Ao contrário das actividades precedentes, o consumo local dos couros era muito importante, sendo a sua exportação pouco significativa.

Os bordados eram executados com linhas e sobre tecidos importados. Os vimes e os couros envolviam, pelo contrário, uma matéria-prima produzida na ilha. O volume de emprego que cada um destes sectores gerava e a forma localizada ou disseminada como cada actividade era exercida estavam relacionados com as características específicas de cada uma delas. Estas actividades tinham em comum o facto de serem exercidas sobretudo no campo, mas enquanto a dos bordados se revestia de uma natureza doméstica, a dos couros processava-se em pequenas

oficinas rudimentares. A actividade dos vimes exigia uma forma mista em que parte das actividades se processava em oficinas e parte em casa de artesãos rurais.

O artesanato ocupava uma percentagem significativa da população madeirense. A produção de objectos artesanais destinados à exportação (vimes e bordados) cresceu durante um período em que o crescimento demográfico se tornou particularmente agudo neste arquipélago. Entre 1850 e 1914, o fenómeno da pressão da população sobre a terra foi particularmente intenso neste arquipélago. O rendimento auferido nesta actividade contribuiu para fixar a população agrícola à terra.

O crescimento da exportação de bordado da Madeira ocorrido a partir da década de noventa do século passado, torna-se particularmente interessante porque sendo esta uma actividade integralmente manual, conseguiu, apesar disso, competir com produtos congéneres fabricados à máquina. Não obstante a existência de algumas diferenças de qualidade entre o produto manual e o mecânico, crê-se que o baixo custo da mão-de-obra madeirense foi determinante para propiciar a expansão desta actividade no arquipélago. Esta "receita" não funcionou no sector do vime.

4.1 – Bordados

A actividade do bordado sempre existiu na Madeira, mas o início da sua exploração comercial teve lugar apenas na segunda metade do século passado. Em Abril de 1850, período de evidente depressão económica a que factores como as doenças da batata (1846-1847) e a queda dos preços de exportação do vinho não ficaram alheios, levaram José Silvestre Ribeiro, que ocupava o cargo de Governador Civil, a promover um conjunto de medidas que visavam o estímulo desta economia insular. Entre as muitas actividades porque se desmultiplicou, contava-se a da promoção de uma exposição de indústria madeirense no Funchal. No programa desta iniciativa, datado do ano anterior, «os bordados e labores» constavam da «relação dos diferentes grupos industriais, em que a Madeira» poderia apresentar «produtos e artefactos de algum merecimento». Na exposição propriamente dita, a categoria de bordados brancos foi premiada, mas não obstante este facto, os bordados não constavam ainda do inquérito industrial realizado em 1853¹.

Em 22 de Novembro de 1852, José Silvestre Ribeiro incumbiu os consules britânico, americano e alemão de constituírem uma comissão encarregue de receber os donativos oriundos de países e de entidades particulares estrangeiras e de os distribuir pelos indigentes com vista a minorar as suas dificuldades. Para conseguir tais donativos, a comissão mandou imprimir, em 25 de Novembro de 1852 e em 29 de Março de 1853, dois apelos que qualificaram a situação madeirense de «calamidade sem precedentes». Os apelos circularam no estrangeiro e foram «liberalmente respondidos» com avultados donativos em dinheiro e em alimentos. A comissão procurou aplicar as receitas assim

¹ Por ordem de referência: Nota exarada do Governo Civil do Funchal em 23 de Novembro de 1849 in *Revista Universal Lisbonense*, 2ª série, Tomo I, nº 12, 27 de Dezembro de 1849, 9º ano, pp. 133-34; Sérulo Menezes, *Uma Época...*, pp. 337-8) e Mapa da Instrução dos operários que trabalham em fábricas 1852-1853, A.H.M.O.P., Direcção-Geral do Comércio Agricultura e Manufacturas – 2ª secção, Maço 4.

obtidas em diversas acções desencadeadas em articulação com o Governo. Na base da sua actuação esteve a crença de que a caridade deveria ter um fim útil em vez de constituir um estímulo à mendicidade. Esta consideração resultou do reconhecimento de existirem na ilha, mais em particular no Funchal, muitas mulheres que poderiam contribuir para o sustento dos seus agregados familiares através do exercício de uma actividade doméstica artesanal. «A comissão conseguiu assegurar os serviços de cinco senhoras de grande respeitabilidade, possuidoras de inteligência e de conhecimento da realidade local, para agirem como uma sub-comissão para providenciar o emprego requerido, e colocou fundos à sua disposição para este fim, com a consignação expressa de que o trabalho de tais mulheres era para ser convertido em dinheiro para possibilitar a contínua reprodução de semelhante trabalho, e, em última análise, ser aplicado em propósitos estritamente caritativos»².

A reconstituição da evolução da produção de bordado encontra-se dificultada pela falta de dados. O recurso à informação disponível sobre a importação de tecidos revela-se de pouca valia devido ao facto da sua utilização não se circunscrever exclusivamente a esta indústria. Quanto à exportação de bordados dispomos de uma sequência de dados bastante significativa que nos permite reconstituir a evolução da produção. Contudo, este tipo de informação deve ser encarado com reserva. A remessa de bordados para o estrangeiro iniciou-se por volta do ano de 1854, através de uma filha de um comerciante inglês sediado no Funchal, de nome José Phelps, que procurou divulgar este produto em Londres junto de pessoas das suas relações³. Apesar deste movimento se ter revelado crescente, em 1863 referia-se que a

² *Report of the Madeira Relief Fund Committee Established in the year 1853*, [1853], p. 15.

³ A Miss Phelps juntaram-se mais tarde Robert e Franck Wilkinson entre outros (Fernando Silva e Carlos Menezes, *Elucidário...*, 1978, pp. 155-7).

exportação tinha pouca expressão em face da quantidade produzida devido a este artigo ser na maior parte consumido e adquirido por «estrangeiros que visitam a ilha e que os levam, quando se retiram, em suas bagagens....». Nesse ano, o valor da exportação directa situou-se entre os 6.000\$000 a 7.000\$000 réis insulanos quando o valor da venda dos bordados no Funchal – em especial, aos turistas e aos passageiros em trânsito – atingia 100.000\$000 réis insulanos⁴.

O grande importador de bordados da Madeira no período decorrente entre meados da década de cinquenta e o final dos anos setenta do século passado foi a Grã-Bretanha. Relativamente a esta primeira fase das exportações apenas dispomos de uma série de dados relativos ao valor das mesmas. Desta série de dados podemos concluir que o valor da exportação para o Reino Unido cresceu cerca de 27 vezes entre os triénios de 1862-64 e de 1871-73. Se admitirmos que o valor dos bordados não sofreu uma variação muito acentuada ao longo deste período poderemos inferir a partir destes dados algumas conclusões sobre a evolução do volume das exportações. Nesse sentido, seremos levados a constatar que o volume de exportação cresceu de forma expressiva entre 1868-70 e 1871-73, decrescendo lentamente a partir dessa data até 1877-79. Nos dois primeiros anos da década subsequente, a queda foi abrupta registando a exportação níveis irrisórios nos anos decorrentes entre 1866 e 1888. Observemos o quadro seguinte:

⁴ Francisco Oliveira, *Informações...*, pp. 21-2. Sobre a referência deste autor à moeda réis insulanos ver Introdução.

Quadro 4.1

Valor da importação de bordados da Madeira pela Grã-Bretanha
(unidade = libras)

triénio	v.m.a
1856-58	67
1859-61	231
1862-64	881
1865-67	7.992
1868-70	18.146
1871-73	23.826
1874-76	19.887
1877-79	16.789
1880-82	10.434
1883-85	5.962
1886-88	3.278

Fonte: *Parliamentary Papers* (vários anos)

No que concerne ao período compreendido entre o final da década de setenta e 1914 dispomos de dados relativos à quantidade de bordados exportada através da alfândega do Funchal⁵. Se tomarmos a evolução havida entre o triénio 1889-1891 e 1904-1906, períodos em que o volume de exportação registou níveis respectivamente mais baixos e mais elevados, constatamos que a quantidade de bordado exportado cresceu cerca de onze vezes entre a primeira e a última daquelas datas. O volume das exportações de bordado começou a registar um crescimento cerca de 1892-1894, acentuando-se essa subida nos dois anos seguintes e manteve-se estável, embora com pequenas oscilações até 1910-12. Observe-se o quadro seguinte:

⁵ Estes dados contemplam a totalidade da quantidade de bordados exportados através da alfândega do Funchal para diversos destinos. Não dispomos de elementos relativos à exportação deste produto para cada mercado consumidor.

Quadro 4.2

Quantidade de Bordados da Madeira Exportados
(Unidade= Quilogramas)

triénios	I		II	
	Total	Soma dos bordados de algodão e de linho	bordados de algodão	bordados de linho
1878-1880		1.752	a)	a)
1884-1885(a)	3.250	a)	a)	a)
1886-1888	3.083	a)	a)	a)
1889-1891	2.916	4.791	4.791	a)
1892-1894	15.416	5.998	7.096	a)
1895-1897	43.833	35.559	33.321	a)
1898-1900	34.333	30.755	28.500	a)
1901-1903	41.289	40.955	32.343	8.611
1904-1906	51.112	54.110	39.986	14.124
1907-1909	53.494	53.304	32.648	20.656
1910-1912	46.345	41.993	17.943	24.050
1913-1914		30.789	4.866	25.923

Fontes e notas: (I) *Parliamentary Papers* (vários anos); (II) *Inquérito Industrial*. 2ª Parte, Visita às Fábricas, 1881, p. 293 e *Estatísticas de Comércio Externo* (vários anos). a) Dados desconhecidos.

As duas séries de dados sobre exportação de bordado (quadros 4.1 e 4.2) permitem-nos avaliar o crescimento ocorrido adentro de cada uma das fases analisadas, inviabilizando, no entanto, uma apreciação sequencial de todo o período. Os dados da primeira série respeitam ao valor da exportação para um só país quando este era praticamente o único importador do produto. Os da segunda fase reportam-se à evolução das quantidades exportadas entre 1879 e 1914⁶. Esta descontinuidade poderia eventualmente ser colmatada pela avaliação do crescimento através da evolução havida no número de bordadeiras. O seu número foi estimado, em 1863, em 1.029, e, em meados da primeira década do século actual, esse número tinha um crescimento vertiginoso multiplicando-se por 32.

⁶ Os relatórios consulares ingleses, que forneceram dados sobre a quantidade de bordado exportada entre 1886 e 1913, são omissos a partir de 1901 sobre o valor das exportações deste artigo (ver A.4.1).

Na primeira fase, o bordado era executado em tiras de pano e estimava-se que uma a bordadeira trabalhava «um dia inteiro para produzir meio metro de bordado»⁷. Estas tiras de pano eram relativamente estreitas e eram bordadas a metro destinando-se a servir de adorno em *roupa branca*, confeccionada nos países de destino. A roupa branca abarcava um conjunto de peças de uso doméstico, tais como lençóis, capas de almofada, toalhas de mãos e toalhas de barba. Por outro lado, estendia-se ao vestuário, onde uma observância cada vez mais estrita dos ditâmes da moda caracterizava esse período, sendo aplicado em peças, tais como lenços e leques, em adereços como golas e punhos, ou ainda em peças de roupa interior, ou, finalmente, em indumentária de dormir quer masculina quer feminina⁸. Novos entendimentos sobre o bem-estar, a intimidade, o corpo e até a higiene fundamentavam nessa época uma evolução criadora de necessidades crescentes nos domínios onde o bordado em geral, e o da Madeira em particular, tinham aplicação. A evolução ocorrida na moda não se dissociava da transformação da vida social durante o terceiro quartel do século passado. E assim se explica porque é que, de um modo geral, os bordados foram muito apreciados ao longo desse período. Com efeito, esta foi uma época que assistiu a grandes mudanças nos hábitos e formas de vida das classes médias, em particular das urbanas. Estas passaram a procurar habitações espaçosas e cómodas em bairros situados em zonas aprazíveis das cidades e longe da poluição das fábricas. A grande voga do bordado inscreve-se neste quadro enquanto atitude relativamente à forma como se vive. Em causa estava uma posição nova a respeito da criação de um ambiente de bem-estar no espaço doméstico.

⁷ *Inquérito sobre a situação económica...*, p. 28.

⁸ Michel Perrot, Os Actores in Philippe Ariés e George Duby (dir), *História da Vida Privada...*, vol. IV, pp. 141-2. Sobre a evolução do vestuário masculino e feminino ver Philippe Perrot, *Les Dessus et les Dessous de la Bourgeoisie*, Paris, 1981, pp. 167-225 e pp. 259-300.

O bordado da Madeira foi inicialmente canalizado para o mercado britânico. Durante essa fase o bordado madeirense e o inglês aparentavam uma grande similitude. Os pontos e os padrões traduziam o gosto e a orientação da produção para este mercado. Vasco Lucena esclarece-nos que «os bordados antigos eram feitos em barras ou tiras inicialmente de morim ou cambraia, e depois em esguião, tendo o comprimento de três metros e a largura de cinco a vinte centímetros. As barras de morim bordavam-se só numa orla, e as de esguião nas duas»⁹. Nesta fase, os desenhos eram rudimentares e resumiam o bordado a fiadas de ilhós dispostas em meios arcos de círculo ou em linhas quebradas sendo objecto de uma urdidura que lhe conferia perfeição e resistência. As barras de tecido bordado não primavam pela variedade e diversidade quanto aos desenhos¹⁰.

A forma como se procedia nessa fase à estampagem dos tecidos estava de acordo com o carácter rudimentar e a ingenuidade dos desenhos. «Para bordar estas barras, as bordadeiras ajustavam-nas, alinhavadas, a outras de papel com desenhos próprios – *os riscos* – ficando estes na parte superior executando sobre eles o bordado». Os riscos ou desenhos passaram mais tarde a ser efectuados directamente no pano de bordar, sendo impressos por meio de «pequenos carimbos de uma ou duas polegadas, revelado à mão em madeira de buxo e aplicados a um aparelho de grosseira e rudimentar construção» (rodízio)¹¹. Estes carimbos exerciam pressão sobre o papel ou a

⁹ João Barreira (dir.), *Arte Portuguesa. As Artes Decorativas*, Lisboa, vol. II, p. 297.

¹⁰ «Três variedades de desenho criaram os bordados denominados *grega*, *cavaca*, *bico* e *folha*. *Grega* é uma série de ilhós sublinhadas por outras série de semi-circunferências; *cavacas*, uma série de circunferências divididas em semi-círculos de convexidades concêntricas, dispostas em linhas quebradas; *bico* e *folhas* uma série de semi-circunferências ligadas àquelas, rematando os pontos de junção das extremidades das maiores por uma folha aberta». Entravam na composição destes desenhos grânulos bordados (*granitos*) (*Idem*, vol. II, pp. 296-7).

¹¹ *Idem*, vol. II, p. 297.

tira de pano assente sobre uma almofadinha embebida em tinta azul. O rodízio, ao provocar o movimento giratório dos carimbos sobre tiras de pano ou de papel, permitia uma impressão quase em série. Este processo encontrava-se adaptado ao facto de, nesta fase, o bordado madeirense ser um artigo massificado, em que os desenhos, algo ingénuos, eram da responsabilidade das bordadeiras. Estas características explicam que nessa fase o pagamento à bordadeira fosse efectuado através da atribuição de um certo valor por palmo a cada determinado tipo de ponto.

O bordado em geral era um artigo sujeito a muitas flutuações de procura e de preço. Em certos períodos, verificou-se um excesso de oferta que pode em parte ser atribuído a reformas estruturais nos países consumidores. Na realidade, não obstante a industrialização, o trabalho artesanal executado em casa continuou a existir mesmo nos países mais industrializados. Com frequência, o próprio processo de mecanização de actividades tradicionais, como a fiação ou a tecelagem, provocou na fase inicial da industrialização britânica o crescimento de outras actividades domésticas. Neste sentido, quando na Escócia se verificou o impacto da mecanização sobre o trabalho das mulheres, a fiação da lã executada por estas entrou em declínio e foi substituída pela fiação do linho e, mais tarde, pelo desenvolvimento da actividade do fabrico de flores de musselina ou de bordado¹². Nesta linha, Elizabeth Roberts precisou que «debater o emprego das mulheres unicamente com referência à industrialização» era «uma distorção da história». Em sua opinião, registou-se na Grã-Bretanha uma continuidade clara entre o trabalho das mulheres antes e depois da industrialização. Naquele país, mesmo tão tarde como 1861, apenas trinta por cento da totalidade da força de trabalho

¹² M. Berg, *Women's Work and the Industrial Revolution*, in Anne Digby, Charles Feinstein et al., *New Directions in Economic History*, London, 1992, vol. II, p. 34.

estava empregada em «novas indústrias relacionadas com a Revolução Industrial»¹³. M. Berg vai mais longe ao afirmar que apesar de os dados sobre o emprego feminino no período inicial da industrialização britânica serem escassos tudo indica que o volume de emprego das mulheres nos sectores modernos não foi suficiente para «compensar o número de mulheres afastadas da agricultura ou da tecelagem doméstica». No seu entender, «as condições específicas da Revolução Industrial» haviam mudado naquele país a partir de meados do século passado. Um dos indícios desta situação teve que ver com o facto de à medida que os «salários reais» subiam a proporção de mulheres empregadas e ocupadas tenha decrescido ao longo do século passado a uma taxa mais ou menos constante. Uma série complexa de factores, desde a cultura-sindical à regulamentação laboral, enquadraram a evolução do emprego feminino naquele país¹⁴.

A situação da Madeira, durante o período decorrente entre 1850 e 1914, era absolutamente distinta da anterior. Esta região viu crescer a sua população, durante este mesmo período, em cerca de 50%. Muita desta mão-de-obra corria o risco de não poder ser aproveitada de forma produtiva porque a agricultura não a conseguia absorver, uma vez que a oferta de terra era praticamente fixa. As alternativas de trabalho nos outros sectores da economia insular eram muito escassas. O fenómeno de pressão da população sobre a terra, que caracterizou este arquipélago durante este período, contribuiu para manter em níveis muito baixos os rendimentos reais da maioria dos agregados familiares madeirenses. Enquanto a realidade se orientava neste rumo, as mulheres madeirenses aderiam de forma crescente à actividade do bordado. Saber se o florescimento desta actividade na Madeira ocorreu numa linha de continuidade em

¹³ Elizabeth Roberts, *Women's Work 1840-1940*, Londres, 1988, p. 21. Por sua vez, esta posição foi baseada nas opiniões defendidas por Louise Tilly e Joan Scott e ainda por R. Floud e D. McCloskey (*idem, ib.*).

¹⁴ M. Berg, *Women's Work and the Industrial Revolution*, in Anne Digby, *ob. cit.*, pp. 34-5.

relação às ocupações tradicionais da sua população feminina, será objecto de análise mais adiante. O certo foi que, neste quadro, o trabalho do bordado, apesar de mal remunerado, constituía uma boa forma de aumentar os magros rendimentos das famílias madeirenses. Em 1871, o relatório do consul britânico no Funchal comparava a situação salarial das bordadeiras com a restante população absorvida por outras ocupações:

«As manufacturas da ilha consistem em vinho, aguardente, açúcar, sapatos de couro, cestaria, fabrico de pano grosseiro de linho e de lã, bordado à mão, entrançado de palha e vime; todos estes produtos, com excepção do bordado, são feitos com produtos da ilha. Nenhum trabalho habilidoso da ilha – com excepção do bordado feito por mulheres, – é remarcável por ser de grande excelência. O salário de um trabalhador comum que dê dias de trabalho é em média de um xelim e três dinheiros por dia. Existem alguns mecânicos que ganham salários mais elevados. O ganho médio de uma bordadeira é estimado em cinco dinheiros por dia»¹⁵.

O bordado da Madeira em particular atravessou grandes flutuações de procura. Em 1866, por exemplo, referia-se que, apesar de resultarem para esta ilha «grandes interesses comerciais e industriais», se descurava o estudo dos meios de «sustentar o preço» e de «grangear procura constante» para este artigo. E prosseguia-se:

«Julga muita gente que só na Madeira se borda, e que, por conseguinte, seja qual fôr o preço do nosso bordado, há-de este ter sempre boa saída. Enganam-se. O mais poderoso rival nosso neste ramo de

¹⁵ *Parliamentary Papers, Further Reports from her Majesty's diplomatic and consular agents abroad respecting the condition of the industrial classes and the purchase power of money in foreign countries*, vol. LXVIII, 1871 Trata-se de um relatório especial, datado de 21 de Outubro de 1870, sobre as características e condições de vida dos trabalhadores e responde a quesitos dimanados dos serviços diplomáticos ingleses.

comércio está às portas de Londres. Na Escócia borda-se muito, e muito bem, e o bordado escocês está concorrendo vantajosamente com o nosso. As notícias que nestes últimos tempos têm chegado de Londres a este respeito são desanimadoras. O mercado está superabundantemente abastecido. [...]. Muitas caixas têm sofrido, para se poderem vender, descontos de 10, 20, 30 por cento do seu valor. Nesta ilha tem-se desenvolvido por forma tal a especulação neste negócio, que se tem dado preços fabulosos pelas diferentes espécies de bordados, sem se atender à qualidade que tem descido consideravelmente. E sendo, como tem sido as remessas para Londres demasiado avultadas, tem tudo isto dado em resultado uma completa estagnação...»¹⁶.

Nessa data, a saída para esta situação passava, segundo alguns, por uma maior atenção à qualidade do produto, pela diminuição das remessas para a Grã-Bretanha a fim de suster o seu preço e pela aposta em outros mercados, com destaque para a América e sobretudo Nova Iorque, «onde o luxo é grande»¹⁷. As dificuldades sentidas na comercialização deste artigo explicam que, na mesma data, se tivesse tentado aplicar a legislação que acabara de ser publicada relativamente às sociedades cooperativas como solução alternativa para as mesmas. Neste sentido, pode ler-se o seguinte:

«Nesta ilha há indústrias laboriosas, mas a que corresponde um lucro muito inferior ao seu merecimento. Isto resulta de que os produtos, para conseguirem a venda, têm de dar interesses excessivos aos que especulam com a comissão de os levar ao mercado estrangeiro; ora os que trabalham nestes géneros tais como bordados, obras de marcenaria, e vime

¹⁶ *O Comércio do Funchal*, nº 2, 1º ano, 22 de Novembro de 1866.

¹⁷ *Idem, ib.*

etc., se se associarem por este modo não só obtêm vender melhor os seus produtos, mas a comissão ou percentagem que pagam resulta em seu benefício; dão interesse a si mesmos e não a outrém»¹⁸.

Embora o Governador Civil considerasse, em 1878, os bordados como uma «indústria importante desta terra», tivera lugar quatro anos antes uma diminuição irreversível do volume de exportação para Inglaterra, situação essa que se manteve ao longo da década de oitenta do século passado (ver quadro 4.2). Conquanto esta diminuição seja normalmente reconduzida para uma evolução da moda e do gosto naquele país, é possível que este mercado tenha encontrado melhores fornecedores de bordado quer este artigo passasse a ser produzido na própria Grã-Bretanha ou no estrangeiro.

Na prática, havia-se verificado, a partir de meados da década de setenta do século passado até 1914, uma deflação nos preços dos produtos manufacturados e uma diminuição do custo de vida em geral. O maior poder de compra apelava ao consumo. A abertura de grandes armazéns nas principais cidades europeias ilustra um ambiente de mundaneidade – onde a moda se tornou soberana. Um dos sectores que passou a sofrer de forma muito veemente os imperativos dos novos ritmos da moda foi a indústria textil, de que o bordado era um segmento¹⁹. Com efeito, desde o início do terceiro quartel do século passado vivia-se na Europa um ambiente muito particular. O «crescimento da indústria textil, o desenvolvimento considerável do mercado da confecção, o impacto extraordinário dos grandes armazéns que a distribuem de forma

¹⁸ *O Correio do Funchal*, 3 de Julho de 1867.

¹⁹ Michel Perrot, Os Actores in Philippe Ariès e Georges Duby, *História da vida privada...*, vol. IV, pp. 141-2.

abundante, o declíneo correlativo de um comércio multiseccular, e uma certa subida do nível de vida foram algumas das condições basilares para a generalização do aburguesamento das aparências»²⁰.

A partir da década de oitenta do século passado, o bordado em geral continuou a ter muita procura, mas o bordado da Madeira passou a sofrer mais intensamente a concorrência de produtos de diversa proveniência nos seus mercados tradicionais. Um dos exemplos mais flagrantes destes últimos foi o bordado suíço que não só expandiu a sua já de si grande escala de produção como passou a ser executado mecanicamente a partir da década de sessenta do século passado. Não obstante este facto, a Suíça conseguiu renovar constantemente a apresentação e os padrões do seu produto através da introdução permanente de desenhos inovadores.

Enquanto assim sucedia entre um dos seus principais concorrentes, a Madeira continuou a produzir um bordado integralmente executado de forma manual, mas descurando a criação e a inovação nos desenhos e nos padrões que apresentava. Este último aspecto estava, aliás, inteiramente harmonizado com a forma como se encontrava organizada a produção e a comercialização do bordado durante este primeiro período da sua existência. Em 1882, Helen Taylor, cidadã de nacionalidade inglesa que residiu temporariamente na Madeira, anotava que muitas lojas vendiam bordado mas que «muito bom bordado» podia «ser adquirido a vendedores» que o vendiam porta a porta²¹. Seis anos decorridos descrevia-se a comercialização deste produto nos termos seguintes:

²⁰ Philippe Perrot, *Les Dessus et les Dessous...*, p. 8.

²¹ Helen Taylor, *Madeira. Its Scenery...*, p. 27.

«As obras de verga e bordados são todas de indústria caseira. Estes produtos vêm para cidade, ou directamente pelos produtores, ou por agentes que os vão buscar ao produtor, e os pagam por preços que realmente espantam; só a indústria caseira pode fazer destes milagres. Quando o produtor os vem trazer à cidade, vende-os aos negociantes especiais que tratam deste negócio, e por preços sempre baixos. É este quem faz os preços da venda aos passageiros em trânsito, aos que invernam na ilha, ou os manda de conta própria para os mercados de Inglaterra e Brasil, e alguns outros; preços estes que lhes dão lucros altamente remuneradores»²².

A partir de meados da década de oitenta, o bordado da Madeira entrou num novo ciclo ao iniciar uma era de exportação para o mercado alemão. A primeira empresa de bordados alemã estabeleceu-se no Funchal em 1881, mas o grande crescimento nos valores da exportação só se registou a partir de meados da década de noventa do século passado (ver quadro 4.3)²³. Este crescimento foi de tal forma acentuado que se tornou revelador de uma escala de produção muito superior à registada entre meados das décadas de cinquenta e de setenta. Embora existam referências à imposição do gosto alemão – visível na produção de cabeções tão ao gosto das mulheres daquele país –, o destinatário final da maior parte destes produtos insulares era o mercado americano. Em 1904, o consul de Portugal na Alemanha frisava: «Cliente directo, quasi único, dos bordados da ilha da Madeira é o mercado alemão [...] na Alemanha os bordados madeirenses de **algodão** constituem um artigo de negócio, mas não entram no consumo. Por ventura farão objecto de reexportação para

²² *Inquérito sobre a situação...*, 1888, p. 28.

²³ Sobre a data de estabelecimento da primeira empresa alemã de bordados no Funchal ver Mota Prego, *Notas...*, vol. I, p. 397; Fernando Silva e Carlos Menezes, *Elucidário...*, vol. I, p. 155. Ver ainda Eberhard Axel Wilhelm, *As Casas Alemãs de Bordados entre 1880 e 1916 e a Família Schnitzer*, in *Isleña*, nº 7, 1990, p. 52.

países de além mar, e folheando os volumes relativos ao comércio com o Brasil, Chile, Argentina, etc., parecem efectivamente encontrar-se as parcelas correspondentes»²⁴.

A avaliar pelo que consta de uma resposta a um questionário elaborado em 1907 pelo Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, a Madeira era a região do país onde o bordado tinha nessa data maior importância económica. Neste documento, a prioridade concedida à actividade económica de cada circunscrição era reconhecida pelo número de população operária afecto a determinado sector. Neste sentido, na quinta circunscrição, correspondente ao Distrito do Funchal, predominavam os bordados²⁵. Esta situação persistiu nos catorze anos subsequentes. Entre 1897 e 1914, é possível avaliar a proporção de exportação de bordado insular adentro da totalidade da exportação nacional relativamente a este artigo. Se observarmos as colunas I e II do quadro seguinte constataremos que, entre 1891 e 1911, a percentagem do bordado da Madeira no valor e quantidade de bordado exportado por Portugal ocupava uma percentagem muitíssimo elevada:

²⁴ *Boletim Comercial*, vol. VII, nº 4, Abril, 1904. Sobre a exportação das casas alemãs para os Estados Unidos da América ver Vitorino Santos, *Indústrias Madeirenses, Bordados, Artefactos de Verga e Embutidos*, *B.T.I.*, nº 5, 1907, p. 4.

²⁵ Escorço dalguns aspectos da Indústria Fabril Portuguesa. Resposta ao questionário do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria de 1907, *B. T. I.*, nº 83, Lisboa, 1913, p. 6.

Quadro 4.3

Evolução das percentagens da quantidade e do valor de bordado da Madeira sobre a quantidade e valor das exportações portuguesas de bordado e quantidade de bordado exportado por Portugal para a Alemanha, Grã-Bretanha, Estados Unidos da América e quantidade total exportada.

Anos	Percentagem		Quantidade de bordado exportada por Portugal para diferentes países (Quilogramas)			
	I (%)	II (%)	Alemanha	Grã-Bretanha	E.U.A.	Totalidade exportada
1890	91.45	60.64	2.136	3.098	a)	5.883
1891	95.10	80.22	2.294	2.461	a)	5.464
1892	98.23	95.62	2.291	2.869	a)	6.506
1893	a)	a)	a)	a)	a)	a)
1894	a)	a)	a)	a)	a)	a)
1895	99.78	99.78	33.173	2.751	a)	37.927
1896	99.82		17.052	2.734	a)	20.628
1897	96.80	99.50	36.976	1.783	a)	42.901
1898	99.88	99.89	20.681	434	a)	21.826
1899	99.77	99.93	31.708	1.092	a)	33.431
1900	99.62	99.60	29.739	401	95	30.463
1901	99.98	99.99	22.755	3.496	a)	26.381
1902	99.61	99.74	29.491	241	37	30.131
1903	99.30	99.33	40.536	20	86	40.928
1904	95.55	88.44	37.522	a)	20	37.669
1905	93.73	87.24	a)	a)	a)	39.216
1906	94.17	93.57	39.840	628	52	40.574
1907	85.47	88.21	52.065	484	233	53.074
1908	89.03	91.96	27.374	714	a)	28.100
1909	86.31	95.28	28.914	2.829	109	31.936
1910	76.61	91.84	34.717	2.439	262	37.568
1911	71.81	82.20	23.788	3.135	948	28.317
1912	40.45	47.12	5.126	1.149	2.481	8.872
1913	38.25	52.16	7.981	727	2.274	11.087
1914	53.89	62.11	4.408	331	3.419	10.188

Fontes e notas: *Estatísticas de Comércio Externo.*

I – Percentagem da quantidade das exportações de bordado da Madeira sobre a quantidade total das exportações portuguesas de bordados; II – Percentagem do valor das exportações de bordado da Madeira sobre o valor total das exportações portuguesas de bordados. a) dados desconhecidos.

Entre meados da década de oitenta e 1914, a Alemanha foi o maior importador de bordado da Madeira. O confronto entre as estatísticas de comércio portuguesas e as daquele país não se torna possível por estas se reportarem apenas ao território aduaneiro, o qual excluía os portos francos, que, designadamente através do

de Hamburgo, eram os principais destinos deste produto²⁶. A análise das informações disponíveis relativamente à exportação deste artigo durante esta segunda fase implica outro conjunto de observações, entre as quais se destaca uma situação tradicional neste sector de fuga ao fisco. Com efeito, já em 1888 se afirmava que o exportador quando manifestava «o valor da remessa na alfândega» era «sempre esse valor muito abaixo do real»²⁷. Esta situação tendeu a agravar-se a partir de meados da primeira década do século actual.

Em sintonia com o crescimento do volume de produção do bordado ocorrido entre 1890 e 1914, verificou-se um aumento muito acentuado do recrutamento de bordadeiras. A zona de recrutamento destas também se modificou substancialmente entre o período decorrente entre 1850 e 1880 e o que medeou entre 1890 e 1914. Enquanto que em 1863 os bordados eram executados no Funchal e num concelho vizinho, denominado Câmara de Lobos, a partir da década de noventa do século passado, esta actividade foi objecto de disseminação por todo o arquipélago, incluindo a ilha do Porto Santo, a fim de permitir o necessário aumento da escala de produção deste artigo. Este aspecto e o crescimento do número de bordadeiras faz-nos pôr ainda a hipótese de a actividade do bordado, ao estender-se pelos campos, ter passado a abarcar um número crescente de mulheres, cuja percentagem de tempo dedicada ao bordado – porque ocupadas simultâneamente noutras actividades – era muito inferior ao dispendido na primeira fase. Em 1906, estimava-se que as bordadeiras profissionais, assim apelidadas por executarem um bordado mais perfeito, e que residiam maioritariamente no Funchal, trabalhavam em média 260 dias por ano, quando as

²⁶ *Boletim Comercial*, volume VII, nº 4, Abril de 1904.

²⁷ *Inquérito sobre a situação económica...*, p. 28.

bordadeiras rurais em média não excediam 170 dias de trabalho por ano²⁸. Relativamente à distribuição das bordadeiras pelos diferentes concelhos do arquipélago em 1863 e 1906, constatamos que a cidade do Funchal e Câmara de Lobos, duas zonas muito populosas do arquipélago, mantiveram na segunda daquelas datas um número representativo de bordadeiras. Os concelhos rurais da Calheta, Ponta do Sol e Santa Cruz registaram na mesma fase um grande desenvolvimento da actividade do bordado. As mulheres da zona norte da ilha, com excepção de S. Vicente, não se dedicaram muito ao bordado. Observemos o quadro seguinte:

Quadro 4.4

Evolução da Distribuição de Bordadeiras por Concelhos

Zonas e Concelhos	1863	1906
CONCELHOS DA COSTA SUL	1.021	29.400
Funchal	844	12.400
Câmara de Lobos	152	6.100
Ponta do Sol	10	2.300
Calheta	7	4.500
Machico	—	600
Santa Cruz	8	3.500
CONCELHOS DA COSTA NORTE	16	2.600
Porto Moniz	4	400
São Vicente	4	1.100
Santana	—	800
PORTO SANTO	—	300
TOTAL GERAL	1.029	32.000

Fontes: Francisco Oliveira, *Informações...*, p. 10; Vitorino Santos, *Indústrias Madeirenses...*, B.T.I, nº 5, p. 7.

O crescimento da exportação do bordado da Madeira para a Alemanha ficou a dever-se à adopção de medidas proteccionistas por parte do Governo daquele país. Em 1893, lia-se a este propósito, num periódico funchalense, o seguinte: «Dizem-nos que o

²⁸ Vitorino Santos, *Indústrias Madeirenses...*, B.T.I, nº 5, p. 7.

governo Alemão resolveu admitir na Alemanha, sem pagamento de nenhuns direitos os bordados para ali exportados pela Madeira, desde que a matéria-prima empregada naquela indústria seja de fabrico alemão». Em 1897, foi estabelecido o sistema aduaneiro denominado *drawback* que desagravava, sob o ponto de vista fiscal, os tecidos que fossem exportados da Alemanha e voltassem ao país valorizados para serem de novo reexportados. Num relatório consular sobre o comércio entre a Grã-Bretanha e a Alemanha no ano de 1898, lê-se que os sindicatos alemães deste ramo foram consultados sobre o livre-trânsito de tecidos de algodão para a Madeira. O Ministro foi aconselhado a permitir que este comércio continuasse sem ser tributado, dado que não se podia sustentar que fosse prejudicial ao comércio alemão, mas pelo contrário, era decididamente útil à indústria germânica. O Ministro das Finanças concedeu a liberdade de trânsito neste artigo até nova disposição. Nova tentativa foi efectuada para introduzir um direito nos bordados, mas, após a audição de pessoas competentes, o resultado foi idêntico, e este tráfico permaneceu sem ser tributado²⁹. Durante esse período, usou-se sobretudo o tecido de algodão no bordado da Madeira que era importado da Alemanha. A partir do momento em que a procura e a produção dos bordados em linho tendeu a aumentar, a Alemanha procedeu ao agravamento do direito criado sobre este género de bordados, pois, este tecido era importado normalmente de Inglaterra³⁰. Este agravamento entrou em vigor a partir de 1 de Março de 1906, tendo os direitos alfandegários sido agravados quase para o dobro, pois passaram de 150 para 275 marcos por cada 10 kg³¹. Esta questão, por sua vez, era indissociável da evolução havida entre

²⁹ *Diplomatic and Consular Reports. Annual Series – Germany, Report for the year 1898 on the Trade of Germany*, n. 2344, 1899, pp. 19-20.

³⁰ Vitorino Santos, *Indústrias Madeirenses, Bordados...*, *B.T.I.*, nº 5, 1907, p. 6 e *Boletim Comercial*, Volume VII, nº 4, Abril, 1904.

³¹ *Boletim Comercial*, vol. IX, nº 9, Setembro de 1906.

meados da década de noventa do século passado e meados da primeira década do século actual no âmbito do relacionamento comercial entre o nosso país e a Alemanha, a que já aludimos a propósito do vinho (capítulo II).

Esta situação foi ultrapassada pelos exportadores através do recurso a um estratagema. Em 1907, referia-se que muitos pequenos negociantes vendiam bordados «a estrangeiros em trânsito», mas, sublinhava-se que este comércio tinha nessa data «uma importância mínima» face ao valor do produto objecto de exportação³². Esclarecido este ponto, cinco anos mais tarde, ia-se mais longe e lançava-se mesmo a suspeição de falta de fidedignidade das estatísticas de exportação por não contabilizarem as remessas efectuadas através de encomendas postais. No relatório do consul britânico no Funchal de 1913, afirmava-se que o valor transcrito «no quadro das exportações» não traduzia «a totalidade das exportações». Uma grande quantidade de bordados «era enviada sob a forma de encomendas postais»³³. Por outro lado, dois anos antes, num relatório de um consul português em França, lia-se que Marselha importava bordado da Madeira por via postal num valor próximo de 50.000 francos³⁴. O modo de envio dos bordados, através da expedição de encomendas postais, cresceu acentuadamente após 1907-1909 até 1911, registando uma ligeira queda entre esta data e 1914, em sintonia, como veremos, com os encargos alfandegários tornados obrigatórios em 1906 e que aquele meio permitia iludir. Observemos o quadro seguinte:

³² *Boletim Comercial*, nº 5, 1907, p. 7.

³³ *Parliamentary Papers, Annual series*, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, nº 5356, 1914.

³⁴ *Boletim Comercial*, vol. XIV, 1911, p. 584.

Quadro 4.5

Número de Encomendas Postais Expedidas da Madeira

Triénios/Anos	Número de encomendas (v.m.a)
1895-1897	1.306
1898-1900	1.363
1901-1903	1.963
1904-1906	2.752
1907-1909	7.284
1911	11.230
1914	10.706

Fonte: *Estatística Geral dos Correios, Telégrafos e Pharoes...* (vários anos).

Nota: Os dados por circunscrições só se encontram disponíveis a partir de 1895.

Apesar da situação criada em 1906, as empresas de exportação de bordados de capitais de origem alemã sediadas no Funchal continuaram a ter grande representatividade na Madeira até 1914 (ver quadro A.4.2). Estas empresas introduziram um vasto conjunto de alterações ao nível da produção e da comercialização deste produto na ilha. Em 1906, João da Mota Prego descrevia, no *Heraldo da Madeira*, o teor do contributo das casas exportadoras alemães para a indústria madeirense do bordado:

«Pelo progresso que nela (indústria dos bordados) soube realizar, o comércio alemão transformou esta indústria numa verdadeira riqueza para a ilha. Pouco a pouco, foi removendo as dificuldades inerentes a um pessoal trabalhador boçal como é a mulher do campo; compreendeu bem o que podia exigir dela, não lhe pediu desenhos nem ideias, simplificou-lhe a preparação do trabalho e aproveitou-lhe o que realmente ela podia dar: a parte meramente mecânica, material. Procurou os desenhos fornecendo-lhe

já estampados nas fazendas e exigindo-lhe apenas uma execução minuciosa e perfeita»³⁵.

Com efeito, entre 1890 e 1914 as empresas exportadoras passaram a chamar a si um conjunto de funções ao nível da produção que eram anteriormente da responsabilidade da própria bordadeira. Os tecidos passaram a ser fornecidos já com os desenhos às bordadeiras. As casas alemãs passaram a utilizar «empregados especiais» que tinham a função de percorrer semanalmente «os postos» que estas possuíam «nas freguesias rurais da ilha, para distribuição dos tecidos e recebimento da obra feita». As «casas sedes», localizadas no Funchal, ocupavam-se ainda da preparação do produto para a exportação. Neste sentido, procediam ao remate dos bordados recebidos das bordadeiras, e ocupavam-se da lavagem, engomadura e embalagem do produto final³⁶.

Este tipo de organização não foi adoptado de imediato por todas as empresas. O Anuário Estatístico de Contribuições Directas manteve até 1913 como contribuinte a designação de mercador de bordados, situação denunciadora de que a forma de negócio descrita em 1888, que se reportava à compra do bordado às camponesas por parte dos exportadores, deve ter-se mantido durante alguns largos anos. Em 1906, as duas casas de bordados com capitais portugueses existentes na ilha dispunham de uma estruturação que pecava por falta de «postos rurais», os quais se incumbiam da distribuição dos «trabalhos às bordadeiras» e pagamento dos «bordados feitos», sistema que fazia poupar tempo e dinheiro em deslocações à camponesa madeirense, o que as colocava em desvantagem face às suas concorrentes

³⁵ João da Mota Prego in Jaime Azevedo Pereira, Os Vimes na Ilha da Madeira, *Atlântico*, nº 5, 1986, p. 54.

³⁶ Vitorino Santos, *Indústrias Madeirenses...*, *B.T.I.*, nº 5, 1907, p. 8.

nomeadamente em fases de maior necessidade de angariação de trabalho. Entre 1890 e 1914, o sector exportador do bordado era dominado por empresas de capitais estrangeiros (ver quadro A.4.2). O espaço ocupado pelas empresas de capitais nacionais era diminuto a avaliar pelo facto de em 1906, quando a importância anual de pagamento de mão de obra era de 461.000\$000 réis, caber às casas portuguesas 80 a 90 contos, ou seja, 18,93% daquele valor. Estas empresas de bordados sediadas na Madeira tinham a incumbência de fornecer os grandes armazéns das cidades europeias, mas algumas delas dispunham de representantes nos diversos países. Em 1900, lia-se, num periódico funchalense, que um «representante em Copenhague, muito bem relacionado» desejava «a agência de uma acreditada fábrica de bordados à mão; eventualmente a venda exclusiva para a Dinamarca» e aceitava ofertas³⁷.

Entre 1906 e 1912, verificou-se um crescimento no número de bordadeiras. Este crescimento apresentou-se paradoxal porquanto as estatísticas de comércio externo revelaram ter ocorrido entre 1911 e 1914 um decréscimo da quantidade de bordado da Madeira exportado. Esta situação decorre do recurso às encomendas postais a que já aludimos (ver quadro 4.2 e 4.5). Com efeito, em 1906, as bordadeiras eram estimadas em 32.000 e passavam para 34.500 seis anos mais tarde. Em 1912, o aumento do número das encomendas de bordados provocou a intensificação da procura de operárias para as casa-sedes e o número de bordadeiras não sofreu um incremento superior somente porque o fenómeno da emigração se havia acentuado desde 1910³⁸. Quatro anos mais tarde, a actividade do bordado continuava em expansão. O número de casas exportadoras com oficinas de preparação, acabamentos e embalagem cresceu por

³⁷ *Diário do Comércio*, 4 de Maio de 1900. As ofertas deviam ser endereçadas para Handbroderi «5217» a Aug. J. Wollf e C^a. Aun Bur. Copenhague.

³⁸ Vitorino Santos, Relatório..., *B.T.I.*, nº 86, 1913, pp. 5-6. Sobre o número de bordadeiras em 1906 ver ainda *idem*, *Indústrias Madeirenses...*, *B.T.I.*, nº 5, 1907, p. 7.

comparação com 1912 (ver quadro A.4.2). O número de bordadeiras aumentava para 38.000, sendo 35.000 bordadeiras rurais e 3.000 profissionais. O recrutamento das bordadeiras rurais crescia em todas as «freguesias da Madeira», mesmo nas da costa norte «onde em muitos pontos, até há pouco não se bordava»³⁹.

A prova de que a actividade do bordado se encontrava florescente e em expansão pode alcançar-se por o número das empresas exportadoras se encontrar em crescimento desde o final da década de noventa do século passado, situação que tomou novo impulso a partir de 1907-8. Observemos o quadro seguinte:

Quadro 4.6

Número de exportadores de bordado da Madeira

Anos	Número de exportadores de bordado (a)
1893	5
1894	9
1895	8
1896	10
1897	2
1903	11
1907	10
1908	11
1909	13
1910	16

Fonte: *Anuário Estatístico Da Direcção-Geral De Contribuições Directas* (vários anos).

(a) O mercador ou o que compra para exportar.

O bordado diferia consoante a aplicação a que era destinado, e apenas a comparação de indicadores, de que não dispomos, sobre a quantidade de linha bordada

³⁹ Vitorino Santos, Relatório dos Serviços da 7ª Circunscrição dos Serviços Técnicos da Indústria no 2º Semestre do ano de 1916, *B.T.I.*, nº 111, Lisboa, 1917, p. 4.

em função de determinada quantidade de tecido ou a quantidade de tempo dispendido para a sua execução nos permitiria obter conclusões sólidas sobre a existência de um eventual aumento da produtividade das bordadeiras madeirenses entre a primeira e a segunda fase desta indústria. Os volumes de bordado produzidos na segunda fase por comparação com o que acontecia na primeira poderiam fazer pressupor que a produtividade do trabalho da bordadeira madeirense tivesse aumentado não obstante esta actividade não ter sido objecto de mecanização. Em abono desta tese militaria a simplificação ocorrida na forma de bordar neste arquipélago:

«Os bordados da Madeira eram antigamente quasi todos feitos a linha azul sobre morim ou cambraia, ajustados e alinhavados previamente sobre desenhos próprios (riscos) e cuidadosamente urdidos. Estas operações eram fundamentais na confecção do bom bordado, forte e duradouro. [...] **desde o estabelecimento das casas alemães no Funchal, tem-se generalizado o uso de bordar a linha branca directamente sobre os tecidos que contêm gravados os desenhos respectivos**, e por exigências de redução de preços, prevaleceu a quantidade sobre a qualidade, desaparecendo também quasi o 'urdido', que era uma das principais condições a atender para a solidez do bordado. Pela falta de 'alinhavado' e 'urdido', o tecido depois de bordado fica um tanto franzido e mal preso o ponto, de modo que, uma vez lavado, começa logo a romper-se e a desfiar-se o bordado, comprometendo-se a duração e desacreditando-se a sua qualidade»⁴⁰.

Entre 1890 e 1914, verificou-se uma evolução clara no modo de bordar. Em 1908, Mota Prego confrontava o «bordado primitivo», baseado nos pontos *caseado*

⁴⁰ Vitorino Santos, *Indústrias Madeirenses...*, B.T.I., nº 5, 1907, pp. 6-7.

simples ou associado aos *pequenos ilhós e folhagens*, com os «bordados modernos» onde predominava o «*bastido e o ponto aberto*». Este autor precisava ainda:

«... desaparece a rigidez, a simetria, a graça ingénua dos desenhos primitivos, para darem lugar ao gosto artístico e aristocrático do desenho moderno. As laçadas e grinaldas Luís XV, a floração delicada da Renascença, a fantasia moderna espalhando graciosamente detalhes de ornamentação, o *modern style* com as suas linhas sóbrias de uma elegância convencional e de uma estética perfeita...»⁴¹.

Em Maio de 1906, a indústria de bordado madeirense perdeu as regalias de que gozava desde 1897 no mercado alemão e esse facto obrigou-a a reequacionar um conjunto de questões. Esta actividade encontrava-se onerada «duas vezes sobre os mesmos produtos, já na importação dos tecidos a bordar, já na reexportação de tecidos bordados». Além disso, havia sofrido, desde meados de 1905, um agravamento no modo de tributar a exportação de bordados⁴². Com efeito, Vitorino Santos escrevia, nessa data, que «a importação destes tecidos é tributada em 440 réis por quilo para os tecidos de algodão e 720 réis para os de linho, e, até há pouco, nos despachos de exportação, o cálculo dos direitos fazia-se dividindo o peso total dos trabalhos exportados em duas partes, 10 por cento como bordados e os 90 por cento restantes como tecidos, atribuindo-lhes os valores de 6\$000 réis e 7\$000 réis para os tecidos correspondentes, e

⁴¹ João da Mota Prego, *Notas sobre Portugal...*, vol. I, pp. 397-8.

⁴² Ao nível da importação de tecidos – em especial os de algodão – não se pode invocar o argumento do protecçãoismo à indústria têxtil nacional, cujos direitos aduaneiros decresceram de 44,5% em 1897 para 40% em 1905 e para 34,5% em 1913. A estrutura das pautas portuguesas revela que na manufactura do algodão a protecção efectiva à tecelagem era muito inferior à fiação (Pedro Lains, *O Protecçãoismo em Portugal (1842-1913). Um caso mal sucedido...*, pp. 489-91, Quadro nº 5). Ver ainda Jaime Reis, *A Industrialização num País de Desenvolvimento lento e tardio. Portugal, 1870-1913*, *Análise Social*, vol. XXIII (96), 1987-2º, p. 217, p. 169.

aplicando sobre estas bases o respectivo direito *ad valorem*. Porém, de meados de 1905 em diante, a tributação alfandegária variou subitamente de forma e de valor, deixando de fazer-se a divisão referida de bordados e tecidos, estabelecendo-se como já anteriormente se fizera, a incidência dos direitos sobre todos os bordados exportados, calculados na razão de 4\$000 réis por quilo nos bordados em algodão e 5\$000 réis nos bordados em linho. Este modo de tributar, mais coerente na aparência, é porém mais violento do que o anteriormente usado...»⁴³. Em 1907, o deputado pela Madeira, cônego António Homem de Gouveia, mostrava a sua indignação no Parlamento sobre esta questão e frisava: «roupa de cama e mesa é impossível bordar ali por ser muito pesada e cara a matéria prima»⁴⁴.

Não obstante Portugal ter celebrado um tratado com a Alemanha em 30 de Novembro de 1908, que entrou em vigor em 30 de Maio seguinte, que estabelecia direitos convencionais para o bordado mais favoráveis que os previstos na pauta geral, este regime era menos benéfico que o do *drawback*, o qual havia sido revogado poucos anos antes. No final de 1912, apesar de o crescimento das encomendas de bordados, a multiplicação do número de casas exportadoras e o aumento do número de bordadeiras, Vitorino Santos defendia que o Estado devia proteger a indústria dos bordados através do estabelecimento do *drawback* porque quer a indústria quer a mão-de-obra (através de melhorias salariais) poderiam beneficiar com esta medida⁴⁵. Nesta linha, Azeredo Perdigão argumentava que a protecção do bordado através do *drawback* para os tecidos

⁴³ Vitorino Santos, *Indústrias Madeirenses...*, *B.T.I.*, nº 5, 1907, p. 9.

⁴⁴ Cônego António Homem de Gouveia, *A situação da Madeira. Discurso proferido na Câmara dos Senhores Deputados, no dia 19 de Fevereiro de 1907*, Lisboa, 1907, p. 38.

⁴⁵ Vitorino Santos, *Relatório...*, *B.T.I.*, nº 86, 1913, pp. 5-7.

importados teria essas consequências ao permitir «o desenvolvimento de bordados de luxo»⁴⁶.

A partir do final da primeira década do século actual, procurou-se produzir na Madeira um bordado de qualidade, só que numa proporção minoritária em relação ao conjunto da produção. O segmento de produção que se orientou para a resposta às exigências de qualidade fez com que o *design* e o estilista adquirissem uma influência maior no processo de produção. De um modo geral, a partir de 1907, o bordado da Madeira permeabilizou-se a novas influências e modas: evolução na cor das linhas, nos pontos, nos desenhos, nos padrões e no tipo de produtos, diversificando a oferta da lingerie ao vestuário e aos objectos domésticos.

Em conjugação com estas alterações, a forma de pagamento do bordado à bordadeira também sofreu modificações, passando a fundamentar-se na contagem dos pontos por meio do recurso ao curvímeter em substituição do pagamento por palmo de determinado ponto; os riscos no tecido evoluíram para o sistema de estampagem – a passagem de uma boneca de pano embebido numa mistura de anil, petróleo e cera sobre uma folha de papel vegetal (desenhado e picotado) esticado sobre o tecido. Este sistema dava maior margem ao estilista para conceber desenhos adequados ao tipo de objecto a fabricar. Além disso, estava de acordo com a necessidade de renovar constantemente os desenhos. Por sua vez, instrumentos auxiliares movidos a electricidade, como a picotadora e os ferros de engomar, passaram progressivamente a ser utilizados nas fábricas situadas no Funchal – uma vez que a cidade ficou parcialmente abrangida com esta energia a partir de 1897.

⁴⁶ José Azeredo Perdigão, A Indústria em Portugal (Notas para um Inquérito) in. *Arquivo da Universidade de Lisboa*, vol. III, Lisboa, 1916, p. 80.

Aquelas transformações estavam relacionadas com os novos destinos de exportação do bordado. Entre estes, destaque especial recai sobre os Estados Unidos da América que se tornaram, em meados da primeira década do século actual, um importador directo do bordado da Madeira. A evolução deste movimento processou-se de molde que em 1905-1906 foi apenas de 845 dólares, e em 1908-1909 era já de 8.266 dólares, e em 1909-10 os bordados da Madeira e Açores (cabendo a quasi totalidade àquela) atingiram o valor de 55.309 dólares. O consul português, que escrevia estas palavras, considerava que, apesar desta evolução, este país constituia um mercado com grandes potencialidades que se encontravam subaproveitadas por parte de Portugal. Mas não obstante o entusiasmo deste diagnóstico, a concorrência entre o bordado da Madeira e os produtos de outras proveniências era naquele destino muito forte. Em 1911, relativamente ainda ao mesmo país, a média anual de importação de bordado de algodão barato atingia 30.000.000 a 40.000.000 dólares, enquanto a de bordados de linho de qualidade superior se cifrava em 1909-1910 pelos 3.849.639 dólares. Em 1910, os valores das importações de bordado de algodão haviam sido respectivamente de 7.000 dólares para os dos Açores e da Madeira; 10.000.000 dólares para os da França; 6.000.000 dólares para os da Inglaterra; 6.000.000 dólares para os da Alemanha e 15.000.000 para os da Suíça⁴⁷. O crescimento do peso do mercado americano entre os importadores do bordado da Madeira não pode ser dissociado do contributo fornecido pela instalação, em 1910, na Madeira de uma fábrica de capitais deste país (ver A.4.2).

Os primeiros anos da segunda década do século actual ficaram marcados pelo estabelecimento na Madeira de casas exportadoras de bordados francesas, inglesas ou americanas (ver A.4.2). Estes estabelecimentos beneficiaram da técnica organizativa alemã, tendo-lhe, inclusive, introduzido alguns melhoramentos. O tipo de organização

⁴⁷ *Boletim Commercial*, Outubro (10). 1911, p. 1189. Sobre as virtualidades do mercado americano neste sector em 1901 ver *Boletim Commercial*, Fevereiro, 6(2), 1903, pp. 82-3.

adoptada nos anos noventa do século passado, assentou, por um lado, na necessidade de recrutar maior número de bordadeiras nas zonas rurais mais afastadas da cidade em consequência da expansão da actividade, e, por outro, na nova atitude das empresas exportadoras, por comparação com a fase inicial do desenvolvimento desta actividade, em relação ao controlo mais estreito da produção do bordado. Esta fórmula de organização, que garantia a qualidade final do produto, estava relacionada com as alterações introduzidas no género de bordado que nesta fase era pedido às trabalhadoras. Os tecidos saíam das casas de bordados estampados quando na primeira fase eram as próprias bordadeiras que se incumbiam dessa tarefa.

Para além disso, na segunda década do século actual, a produção para o mercado americano permitiu ao bordado da Madeira passar a beneficiar de forma proeminente do papel central conferido ao *design*. Os importadores de bordados dos Estados Unidos da América mandavam «para os mercados produtores os seus próprios padrões em conformidade com as exigências da última moda»⁴⁸. O processo de produção do bordado da Madeira beneficiou de um modo particular de transformações relacionadas com o facto de se ter passado a confeccionar um conjunto diversificado de artigos que não faziam parte da vivência e dos hábitos de vida dos compradores das décadas anteriores. Num preçário de um conceituado estabelecimento comercial situado na Quinta Avenida nova iorquina constavam serviços de mesa, toalhas de chá, serviços de chá, *roupas brancas*, *écharpes*, lenços, corpos e vestidos⁴⁹. Ou seja, tratava-se de produtos acabados em bordado e não de tiras de pano destinadas a adornar objectos no mercado de destino.

⁴⁸ *Boletim Comercial*, (6)Dezembro 1912, p. 37 – Relatório Consular de Durban.

⁴⁹ *Boletim Comercial*, vol. XIII, nº 2, Fev. 1910. O bordado da Madeira importado nos Estados Unidos da América também era produzido no Hawai por emigrantes madeirenses que trabalhavam para uma empresa americana (*Idem*, vol. XII, nº 8, Agosto de 1908; *idem*, vol. XIV, nº 9, Agosto de 1911).

A partir do final da primeira década do século actual, a produção de bordado dirigida por casas exportadoras francesas, inglesas e americanas contribuíram para aumentar a qualidade do bordado produzido na Madeira. Um indício desta situação esteve no facto de, entre 1906 e 1909, as bordadeiras profissionais, que se encontravam sediadas no Funchal e efectuavam trabalhos de grande categoria, terem passado de 2.000 para 3.000. Entre esta última data e 1916, enquanto o recrutamento das bordadeiras rurais progrediu aquele número manteve-se inalterado⁵⁰. No entanto, este processo abarcou uma proporção minoritária da produção de bordado da Madeira. No entender de Vitorino Santos, era prejudicial à Madeira colocar o bordado deste arquipélago em competição com os produtos que eram executados mecânicamente. Resta-nos então formular uma questão, na linha seguida por Gregory Clark em relação à produção de textéis de algodão pela Grã-Bretanha⁵¹. O que é que, mesmo assim, permitiu que o bordado da Madeira se tivesse podido manter como um produto procurado e com saída durante um período tão longo?

Os bordados da Madeira sofreram por diversas vezes ao longo deste período quebras nas exportações. Entre os anos de 1903 e 1905, verificou-se uma acentuada descida de preço não obstante se ter mantido o volume de exportações num nível muito elevado⁵². Esta situação foi atribuída, por alguns, à competição estabelecida entre as casas exportadoras, a qual contribuiu para fazer baixar no exterior o preço dos bordados exportados, e à concorrência com os bordados de outros países. Apesar da concorrência

⁵⁰ Vitorino Santos, *Indústrias Madeirenses, Bordados, Artefactos de Verga e Embutidos*, *B.T.I.*, nº 5, 1907, p. 8; *idem*, *Relatório...*, *B.T.I.*, nº 38, 1910, p. 8 e *idem*, *Relatório...*, *B.T.I.*, nº 111, 1917, p. 5.

⁵¹ Gregory Clark, *Why Isn't the Whole World Developed? Lessons from Cotton Mills*, *Journal of Economic History*, vol. XLVII, nº 1, (Mar. 1987), pp. 143-4.

⁵² Esta redução no valor das exportações aparece confirmada num relatório do consul de Portugal em Colónia (*Boletim Comercial*, vol. VII, Abril de 1904, p. 297).

dos produtos da Boémia, da Alsácia, da Irlanda e da Suíça e de os processos de bordar do arquipélago se terem simplificado e até perdido qualidade, no entender de Vitorino Santos, em 1906, sublinhava-se que a «delicadeza de execução» e as «condições de preço do trabalho rural» eram decisivos para que «os bordados da Madeira» lutassem «com vantagem com os produtos similares» daquelas regiões⁵³.

De entre os produtos concorrentes sobressaíam os da Suíça. A indústria de bordados e de renda suíça desenvolveu-se a partir do momento em que fabrico industrial do algodão secundarizou a produção doméstica do linho. As mulheres, que antes se ocupavam na tecelagem do linho, procuravam no trabalho da renda e do bordado executado em casa uma fonte de rendimento. A indústria de bordado suíça foi uma fonte de emprego importante mas sujeita a flutuações. Nesse sentido, evoluiu de 30.000 bordadeiras em 1800, para 7.000 em 1857, 36.000 em 1880, 13.336 em 1895, 16.751 em 1901, 28.606 em 1911 e 13.866 em 1923⁵⁴. A partir da década de sessenta do século passado, a indústria de bordado suíça enveredou pela mecanização, processo cujos efeitos foram lentos, pois as máquinas adoptadas nos anos sessenta eram manuais. Apesar de em 1900 se terem adoptado novos modelos movidos a electricidade – as «máquinas motoras do novo sistema» no início do século actual davam «110 pontos por minuto, enquanto a máquina manual apenas» dava «250 pontos por hora», – as primeiras continuaram a exercer a sua função produtiva em grande número até 1908. Nesta data, havia neste país 6.000 máquinas mecânicas e 16.000 máquinas manuais na actividade do bordado. Quinze anos antes, a compra das primeiras lançadeiras não gerara resultados imediatos⁵⁵. Muitos fabricantes suíços faliram porque as adquiriram.

⁵³ Vitorino Santos, *Indústrias Madeirenses, Bordados, Artefactos de Verga e Embutidos.*, *B.T.I.*, nº 5, 1907, pp. 5-7.

⁵⁴ Jean-François Bergier, *Histoire économique de la Suisse*, Lausanne, 1984, p. 161, p. 184 e p. 204 e segs.

⁵⁵ *Boletim Comercial*, vol. III, nº 1, Janeiro de 1900, p. 73.

Não obstante a intensificação da mecanização verificada neste país, em 1918, a massa das bordadeiras domésticas totalizava ainda 78% da população empregada nesta actividade⁵⁶. A produção deste sector cresceu de 50.000 para 100.000 quintais de tecidos bordados entre 1900 e 1914. No início do século actual, St. Gall era a região mais importante da Suíça no tocante à manufactura do bordado. Esta região aglomerava, além da indústria de construção de maquinaria, um grande número de pequenas indústrias ligadas à manufactura do bordado, cujo desenvolvimento resultava da aplicação de métodos de gestão americanos. As fábricas mais importantes eram controladas em 1908 por capitais desta nacionalidade⁵⁷.

Um relatório do Departamento de Estado do Comércio e Trabalho da Secção de Manufacturas dos Estados Unidos da América datado de 1908, ao debruçar-se sobre a indústria de rendas e bordados da Suíça, comparava a situação salarial deste sector neste país com a de idêntico sector nos Estados Unidos da América. As bordadeiras ou pespontadeiras de St. Gall eram supostas ganhar oito a doze dólares por semana quando as de New Jersey auferiam dezoito a trinta em igual período. A diferença salarial existente entre os dois países neste conjunto de trabalhadoras, que era o que ocupava maior número de efectivos, – para não mencionar as verificadoras ou controladoras e as mulheres que trabalhavam com as lançadeiras, – era de tal modo considerável que levava o autor do relatório a afirmar que o fabricante suíço se

⁵⁶ Jean-François Bergier, *Histoire économique...*, p. 161, p. 184 e p. 204 e segs.

⁵⁷ Graham Clark, *Swiss Embroidery and Lace Industry, with Additional Reports from Consular Officers in Other Countries*, U.S. Department of Commerce and Labor Bureau of Manufactures, Washington, p. 8 e p. 28. Ao comparar-se neste relatório a indústria de bordado americana com a suíça, referia-se que entre as vantagens desta última estavam as aptidões inatas da gente de St. Gall para o *design*, a manufactura do bordado e a concentração da actividade numa região onde não se pensava ou sonhava senão com bordado. Esta atmosfera relacionada com o bordado tem influência sobre os *designers* e sobre os gestores das empresas ligadas a este ramo (*idem*, p. 8). Ver ainda: *Parliamentary Papers, Annual Series, Diplomatic and Consular Report. Report for the year 1911 on trade of Switzerland*, nº 4911, 1912, p. 35.

encontrava em vantagem por ter à sua disposição trabalho mais barato do que no Novo Mundo. Esta ideia era sublinhada porque se entendia ser esta «uma diferença considerável e particularmente importante em bordados de qualidade, onde o custo do trabalho» era «realmente o factor de controlo»⁵⁸.

Tendo presente o carácter decisivo do factor custo do trabalho numa indústria como a do bordado, somos levados a constatar que a massa salarial das bordadeiras madeirenses era substancialmente inferior à das congéneres suíças. Esta constatação impõe que se pondere que os dados acima transcritos sobre a Suíça se reportavam ao trabalho exercido nas fábricas e que neste país também existia grande número de bordadeiras que efectuavam o seu trabalho em casa com máquinas manuais. Estas últimas só conseguiam auferir bons salários quando existia muito trabalho, quando as encomendas diminuían as máquinas manuais ou paravam ou trabalhavam mediante remunerações muito baixas e inferiores às das bordadeiras das fábricas. Outro ponto a ter eventualmente em consideração na comparação do nível salarial das bordadeiras madeirenses e suíças poderia ter que ver com o facto de a produtividade do trabalho daquelas ser muito superior ao destas. Apesar da ressalva, importa reter que, sendo a diferença salarial entre uma e outra região muito ampla, esta diferença possa ter sido mesmo assim compensatória da distinção existente ao nível da produtividade. Com efeito, enquanto que o salário diário médio de uma bordadeira suíça de St. Gall oscilava, em 1908, entre 1\$425 e 2\$138 réis⁵⁹, o salário diário médio de uma bordadeira

⁵⁸ *Idem, ib.*

⁵⁹ W.A. Graham Clark, *Swiss Embroidery and Lace Industry, with Additional Reports from Consular Officers in Other Countries*, U.S. Department of Commerce and Labor Bureau of Manufactures, Washington, 1908, p. 9. Nesta fonte, os salários das bordadeiras eram de 8 a 12 dólares por semana, pelo que considerámos uma semana de trabalho como possuindo 6 dias. Note-se que se converteu em mil réis os salários das bordadeiras suíças apresentados em dólares, considerando que cada 1,08 dólares correspondia a 1000 réis, o que equivalia a dizer que os salários médios diários das bordadeiras suíças se situariam entre 1\$234 e 1\$851 réis. Mas, além disso, ponderou-se que, em 1908, a desvalorização da moeda portuguesa em relação ao par havia sido de 15,53%. (Maria Eugénia Mata, *Câmbios e Política Cambial na Economia Portuguesa 1891-1931*, Lisboa, Cadernos da Revista de História Económica e Social,

rural madeirense, em 1906, não ultrapassava os 70 réis, ou seja, aquele salário era 20 a 30 vezes superior a este. No cálculo deste salário diário médio, Vitorino Santos teve em conta a remuneração das bordadeiras «que por afazeres domésticos» bordavam muito pouco e o «das bordadeiras menores» que eram muito numerosas. Apesar disso, enfatizava que era incontestável que havia, naquela data, «bordadeiras rurais que» ganhavam diariamente «120 réis e mais»⁶⁰.

Uma vez que o custo do trabalho era tão importante nesta indústria, a Madeira, por possuir mão-de-obra disponível predisposta a auferir baixos salários, detinha uma vantagem comparativa em relação à Suíça⁶¹. Os anos oitenta e noventa do século passado foram marcados pela emergência de um «mercado de massas – um novo conceito comercial designado para acomodar (e induzir) uma sociedade que cada vez mais e mais iria procurar a sua identidade numa variedade de bens que consumia». Uma sociedade que se virava cada vez mais para a busca de «conforto, divertimento e luxo»⁶². Este ambiente pressupunha a disponibilidade de maior abundância de bens no mercado. A pressão em torno do aumento de produtividade fez-se sentir no sistema de produção assente na fábrica, mas também obrigou a repensar os sistemas artesanais tradicionais. Em certo sentido, «muita da mudança económica do século deve ser encontrada também nos quartos dos fundos, nas águas furtadas e nos ateliers onde se impõe um trabalho penoso e mal remunerado. Aqui o estímulo a uma maior produção

nº 8, p. 1, nt. 1 e p. 20 e Jaime Reis, *A Evolução da Oferta Monetária Portuguesa, 1854-1912*, p. 14, Lisboa, 1991, p. 14).

⁶⁰ Vitorino Santos, *Indústrias Madeirenses. Bordados, Artefactos...*, *B.T.I.*, nº 5, p. 7.

⁶¹ O debate sobre os factores que determinam as diferenças salariais e as diferenças de produtividade entre as nações pode ser compulsado em Sidney Pollard, *Peaceful Conquest. The Industrialization of Europe 1760-1970*, 5th edition, Oxford, 1991, pp. 170-6.

⁶² Michael B. Miller, *Bourgeois Culture and the Department Store, 1869-1920*, Princeton, 1981, p. 53.

veio menos da concentração de tecnologia [...] do que combinando a simplificação do processo de manufatura com o emprego de trabalho semi-treinado»⁶³.

Não obstante a industrialização, muitas pessoas continuavam a trabalhar nas suas casas ou em pequenas oficinas e não em fábricas. Alguns autores chegam a colocar a hipótese de que as legislações laborais do trânsito do século passado para o actual provocaram, em países avançados, como a Grã-Bretanha, uma predisposição para os empresários intensificarem o recurso a trabalhadores-externos às suas fábricas para determinadas tarefas que podiam ser exercidas em casa ou em pequenos ateliers⁶⁴. A necessidade crescente de aumentar a oferta nos grandes armazéns das cidades europeias, na era do desenvolvimento do consumo em massa, fez desenvolver indústrias como a do bordado da Madeira. Nestes termos, somos levados a concluir que à medida que nos países desenvolvidos os processos de industrialização absorviam percentagens crescentes de população nas novas indústrias, uma vez que os salários subiam e as regulações laborais se tornavam mais rígidas nesses países, os comerciantes tendiam a transferir as suas aquisições para zonas do globo, como a Madeira, porque caracterizadas pela disponibilidade de mão-de-obra barata eram capazes de produzir com custos reduzidos.

Num relatório consular britânico elaborado em 1905 e relativo ao comércio no distrito de Boston, lia-se que os bordados americanos feitos à máquina eram baratos e que os bordados de proveniência estrangeira feitos à mão eram apenas adquiridos na América pelos «ricos». Os bordados feitos à mão com maior venda eram os franceses,

⁶³ *Idem*, pp. 33-4.

⁶⁴ Elizabeth Roberts, *Women's Work...*, p. 41.

sendo seguidos pelos irlandeses e pelos alemães⁶⁵. O engenheiro-chefe da secção dos Serviços Técnicos da Indústria no Funchal mostrou os riscos de os menores custos de produção dos bordados mecânicos estrangeiros poderem afastar o bordado madeirense dos mercados internacionais⁶⁶. Este responsável, referiu, em 1909, a situação seguinte:

«Cada vez se borda mais na Madeira, multiplicam-se os estabelecimentos de venda de bordados, e têm também aumentado, em número e em trabalho, as principais casas exportadoras com oficinas de preparação de roupas bordadas [...]; mas por isto mesmo é tamanha a concorrência e procura de bordados e de operárias, que não podem prevalecer as exigências de bom acabamento na grande produção de trabalhos encomendados à indústria rural, resultando daqui uma depreciação que com o tempo deverá desacreditar esta bela indústria madeirense».

E prosseguia:

«Há dois anos ainda que os principais exportadores tentaram corrigir as deficiências do trabalho, tornando-se exigentes no recebimento dos bordados, fazendo descontos na mão-de-obra sempre que notavam imperfeições. Hoje porém, transigem com estas imperfeições e vão-se sujeitando às condições que a concorrência lhes criou, e naturalmente, enquanto houver que renovar mercados de consumo, adiam-se as consequências do descrédito que um tal estado de coisas produzirá»⁶⁷.

⁶⁵ *Parliamentary Papers, United States. Report on the year 1905 on the trade and Commerce of the Consular District of Boston, Annual Séries*, nº 3598, 1906, p. 8.

⁶⁶ Vitorino Santos, Relatório..., *B.T.I.*, nº 86, 1913, p. 6.

⁶⁷ Vitorino Santos, Relatório..., *B.T.I.*, nº 38, 1910, pp. 7-8.

Três anos mais tarde, este responsável anotava que se considerava surpreendido por as encomendas de bordado da Madeira, barato e imperfeitamente confeccionado, continuarem em crescimento. E concluía: «o mundo é grande e os mercados multiplicam-se, demorando por isso mais do que pode supôr-se em muitos casos o resultado do exame comparado dos nossos produtos com outros similares de proveniência estranha...»⁶⁸. É incontestável que a produção de bordado da Madeira representava muito pouco no mercado mundial e esta diminuição da qualidade, a que Vitorino Santos aludiu em 1909, não prejudicou o aumento da procura deste produto. A expansão da exportação de bordado da Madeira não deve ser encontrada numa diferença de qualidade entre o bordado manual e o bordado mecânico – pois os artigos deste tipo produzidos na Suíça detinham uma elevada qualidade –, mas porque, em última análise, este arquipélago soube tirar partido de uma vantagem comparativa de que dispunha. Entre 1890 e 1914, não obstante a intensificação dos processos de fabrico mecânico do bordado ocorrido no plano internacional, a Madeira pôde continuar a produzir quantidades crescentes de bordado manual porque dispunha de um factor inexistente nesses países – mão-de-obra barata. Esta questão assume um interesse muito particular, por a Madeira ter tido neste aspecto um comportamento diverso do conjunto do país. Este arquipélago conseguiu captar investimento estrangeiro para desenvolver uma actividade de tipo artesanal. Em contrapartida, apesar de, em 1910, existirem indícios de que os salários industriais eram inferiores aos das economias avançadas, o nosso país não utilizou esta vantagem comparativa porque sendo «a produtividade desta mão-de-obra extremamente reduzida» os custos unitários da mão-de-obra acabavam por ser mais elevados»⁶⁹.

⁶⁸ Vitorino Santos, Relatório..., *B.T.I.*, nº 86, 1913, pp. 4-5.

⁶⁹ Jaime Reis, *A Industrialização num País de Desenvolvimento Lento e Tardio...*, p. 174.

4.2 – Vimes

Os artefactos de verga ou vime são construídos a partir dos ramos de uma planta (*salix fragilis* ou vimeiro) trazida para a Madeira pelos primeiros colonizadores. Este arbusto podia ser encontrado em qualquer zona cultivada da ilha até uma altitude de 800 metros, mas, no entanto, tornava-se mais remunerador nos locais húmidos e com abundância de água. De um modo geral, esta planta era remetida para espaços próximos de levadas ou de ribeiras, mas, nalguns casos, era cultivada em socalcos. Em 1906, Carlos de Menezes referia que embora este vegetal existisse «em todas as freguesias tanto do norte como do sul da ilha» era «na Camacha e noutros pontos vizinhos do Funchal que a sua cultura» havia tomado maior desenvolvimento⁷⁰.

O vimeiro multiplica-se por estaca tendo um desenvolvimento mais rápido nos locais abastecidos por bastante água. A exploração desta planta para fins industriais ocorre passados três anos sobre a plantação. O vimeiro tem uma duração comercial de 50 a 60 anos. O agricultor recolhia o produto através de uma poda anual do arbusto. Os ramos do vimeiro eram cortados nos meses de descanso vegetativo da planta que acontecia entre Janeiro e Março. Após o corte eram submetidos a um conjunto de tratamentos até poderem ser utilizados pela indústria. As tarefas de preparação do vime para poder ser trabalhado ocupam muita mão-de-obra. A primeira operação constava da mergulhia da parte grossa dos ramos em água – nas ribeiras ou em tanques – durante cerca de três meses. Esta operação destinava-se a fazer rebentar ou refilar o caule e assim facilitar o descasque da sua pele exterior. A parte que havia permanecido submersa era inutilizada e a operação de descasque era efectuada manualmente pelas

⁷⁰ Carlos A Menezes, O Vimeiro na Madeira, *Portugal Agrícola*, nº 7, 1 de Abril de 1907, p. 103.

mulheres. Os cultivadores incumbiam-se desta tarefa, sendo o vime vendido descascado quer aos fabricantes quer aos exportadores deste produto em estado bruto. A segunda etapa constava da secagem do vime ao sol durante cerca de dois meses até a completa evaporação da seiva neles contida. Antes de serem trabalhados, os vimes eram de novo humedecidos.

Os ramos do vimeiro, por serem flexíveis, tornavam-se apropriados à confecção de móveis e de utensílios. Os ramos mais longos eram canalizados para o fabrico de objectos volumosos e os ramos curtos eram aplicados em «ligamentos e vencilhos» assim como em obras de pequena dimensão⁷¹. Embora a exportação de artefactos de verga, como os «cestos, cabazes, açafates, canapés e cadeiras», seja referida desde o início da década de sessenta do século passado, o incremento deste fabrico teve lugar nos anos oitenta do mesmo século com o desenvolvimento do porto do Funchal⁷². Neste sentido, em 1897, num relatório do consul britânico no Funchal podia ler-se o seguinte:

«O comércio de obras de vime é grande e encontra-se em crescimento. Algumas 500 toneladas métricas (46 toneladas de peso) deste género de bens tem sido exportado para Londres e Liverpool durante o ano; e cerca de 1,500 toneladas (141 toneladas de peso) para os portos da África do Sul, contra um total de 92 toneladas de peso exportadas em 1896. Estes dados, não incluem no entanto, a grande quantidade de objectos de vime sob a forma de cadeiras de *deck*, cestos etc., comprados pelos passageiros

⁷¹ *Idem, ib.*

⁷² Francisco Oliveira, *Informações...*, p. 22.

para seu uso pessoal a bordo dos navios, e que, concerteza, não constam das estatísticas da alfândega...»⁷³.

Estes objectos não só tinham largo consumo entre os passageiros em trânsito que escalavam esta baía, como também eram utilizados pelos turistas para mobilarem as casas que alugavam durante os invernos que passavam na Madeira e pela própria comunidade local. Relativamente ao consumo local, além dos cestos vulgares, tinham particular destaque os gigos grosseiros efectuados em vime sem ser descascado utilizado em trabalhos agrícolas (vindimas) e na construção (transporte de pedra)⁷⁴. No porto do Funchal utilizavam-se estes gigos para transporte de carvão e, além disso, usavam-se defesas de cortado nas barcaças aí estacionadas para efectuar o transbordo desse produto, as quais eram também fabricadas no mesmo material. A principal empresa que operava neste ramo (Blandy Brothers & C.^a) detinha uma oficina onde fabricava estes utensílios. Estes utensílios fabricados em vime não descascado eram mais robustos e tinham um custo muito inferior ao dos artefactos confeccionados em vime descascado. No final da primeira década do século actual, referia-se a actividade desenvolvida pela sociedade denominada Calixto Pinto da Silva Lda., que se ocupava do fabrico de cápsulas de vime e giesta para garrafas⁷⁵.

⁷³ *Parliamentary Papers – Diplomatic and Consular Reports, Portugal Report for the Year 1897 on trade of Madeira, London, Annual Series, nº 2089, p. 4.*

⁷⁴ Vitorino Santos, *Indústrias...*, *B.T.I.*, nº 5, 1907, pp. 19-20.

⁷⁵ *Anuário – Almanach Commercial da Indústria, Magistratura e Administração ou Anuário Oficial de Portugal*, Lisboa, 1908, p. 1.609.

Apesar do reconhecimento de que na década de oitenta do século passado se verificou um aperfeiçoamento nos modelos dos artefactos executados em vime – aventou-se a intervenção do industrial do sector açucareiro William Hinton, traduzida na disponibilização de móveis de cipó estrangeiros para serem objecto de cópia –, fazia-se igualmente notar que o fabrico destes trabalhos executados com formas modernas não era muito comum nesta ilha. Em 1906, continuava-se a frisar a necessidade de aperfeiçoar os modelos dos artefactos de vime e persistia-se na consideração deste aspecto como uma das principais deficiências desta actividade⁷⁶. A forma como se encontrava organizada a produção das obras de vime contribuiu em larga medida para explicar esta questão.

As obras de vime eram fabricadas em especial na freguesia da Camacha, a qual fica situada no concelho de Santa Cruz. Tratava-se de uma povoação serrana localizada no interior da ilha que apenas dispunha de uma pequena actividade pecuária e de uma agricultura baseada em culturas pobres, tais como batatas e hortícolas. Embora se tenha associado o crescimento do artesanato do vime ao «desenvolvimento rápido da população» desta localidade, constatamos que aquela freguesia só registou níveis de crescimento superiores aos daquele concelho entre 1864 e 1890⁷⁷. A partir dessa data até à década de vinte do século actual, que coincidiu, aliás, com novos impulsos nesta actividade, verificou-se uma situação inversa (ver A.4.3). Os vimes eram cultivados na Camacha mas também afluíam de vários pontos da ilha para aí serem transformados. Várias razões confluíram para conferir a esta freguesia importância ao nível desta produção. A primeira delas encontrava-se relacionada com o clima, visto esta localidade registar normalmente valores muito elevados de humidade, o que se

⁷⁶ Vitorino Santos, *Indústrias...*, *B.T.I.*, nº 5, 1907, p. 21.

⁷⁷ Fernando Silva e Carlos Menezes, *Elucidário...*, vol. I, p. 187, art. Camacha.

tornava benéfico para o exercício desta actividade, porque contribuía para aumentar a flexibilidade dos vimes durante a execução das obras. A outra tinha certamente que ver com o preço praticado pela mão-de-obra nesta localidade.

Em 1902, referia-se a existência de uma oficina no Funchal com 52 operários. A oficina citadina, denominada Raleigh C. Payne & C.^a, usava processos especiais para preparar a liaça (seccionar cada vime seco no sentido do comprimento de modo a obter-se uma espécie de fita para ser entrelaçada) e para tingir os móveis⁷⁸. Em contraste com a mecanização deste conjunto de tarefas de preparação do vime verificada nesta empresa estrangeira, a grande massa dos artefactos de vime produzidos na Camacha eram fabricados de forma integralmente manual. A preparação da matéria-prima, ou seja, o seccionamento do vime em tiras era efectuado com recurso a uma faca. A liaça e a esteira eram usadas no revestimento dos artefactos e era uma tarefa normalmente exercida por mulheres nas suas próprias casas. A construção de móveis de vime processava-se em pequenas oficinas, pois pressupunha uma certa divisão de tarefas. Os móveis de vime assentavam em estruturas toscas de madeira que era revestida por um determinado tipo de tecido de vime, fosse vulgar («entrançado, cordão ou xadrez») ou burilado («rolo» ou «xadrez de renda» ou ainda por guarnições estilizadas). Este último tipo de tecido era executado por operários mais especializados. As mulheres da Camacha executavam igualmente um género particular de cesto. Os cestos e demais objectos de pequenas dimensões eram normalmente executados pelos próprios artesãos nas suas residências. Em muitos casos, eram os próprios artesãos que se encarregavam directamente da comercialização destes produtos colocando-os no Funchal. Os pequenos objectos de vime, por serem confeccionados num material muito

⁷⁸ *Estatística Industrial. Distrito Administrativo do Funchal e Ponta Delgada...*, p. 4; Vitorino Santos, *Indústrias...*, B.T.I, nº 5, p. 17.

leve, podiam ser transportados às costas de mulheres (denominadas *carreiras*) entre a Camacha e o Funchal.⁷⁹

A explicação para os processos mecânicos adoptados pela empresa Raleigh C. Payne & C.^a não se terem generalizado fica a dever-se à persistência do tratamento do vime por pequenos produtores independentes da Camacha. Tudo indica que o reduzido preço da mão-de-obra contribuiu para manter os processos de fabrico nesta localidade. O inquérito industrial de 1890 registou que o concelho de Santa Cruz dispunha na actividade da cestaria e das obras de vime 141 operários do sexo masculino, dos quais 79 eram aprendizes. Vinte e seis anos mais tarde, estimava-se que o número de pessoas envolvido neste sector passara para 700. Destes, 550 exerciam a sua actividade na Camacha, dos quais 50 eram mestres que funcionavam como operários a tempo integral, 190 eram homens que compartilhavam esta actividade com outras, nomeadamente de natureza agrícola, 40 eram mulheres que trabalhavam em casa e 210 eram menores. Enquanto o salário diário dos mestres rondava os 800 réis, os dos restantes não ultrapassavam em média 200 réis⁸⁰. Em 1906, Mota Prego referia que «num período de oito a dez anos tem-se dado na obra de vime um barateamento de 30 a 40 por cento, isto por causa da mão-de-obra». Em seu entender, contribuía para esta situação «a concorrência que os operários se» faziam «uns aos outros»⁸¹. Três anos mais tarde Vitorino Santos relatava o seguinte:

⁷⁹ Vitorino Santos, *Relatório...*, nº 5, p. 20. Sobre as *carreiras* ver transportes na Introdução.

⁸⁰ *Inquérito Industrial...*, 1890, vol. V, p. 394; Vitorino Santos, *Indústrias...*, *B.T.I.*, nº 5, p. 23.

⁸¹ Artigo publicado no *Heraldo da Madeira* em 1906 in Jaime Azevedo Pereira, *Os Vimes na Ilha da Madeira*, *Atlântico*, nº 5, 1986, p. 55.

«Nenhumas modificações sensíveis se têm observado no modo por que esta indústria (de obras de vimes) se exerce, continuando a ser a freguesia da Camacha o principal centro produtor destes artefactos, predominando como dantes a prestação de serviços neste meio sob a forma de trabalho caseiro, ocupando homens, mulheres e menores, em crescente número todavia»⁸².

Em 1913, afirmava-se que esta indústria ocupava mais de 600 pessoas, sendo 300 homens, 200 mulheres e 100 adolescentes. Nesta data, anotava-se ainda que o nível médio de remuneração da mão-de-obra era baixo, sendo grande a importância que a indústria caseira tinha nesta actividade⁸³. O relevo desta forma de exercício da actividade pode ser avaliado pelo facto de outra fonte dar como existente nesse ano na mesma freguesia 5 fabricantes de obras de vime, que ocupavam 100 operários. Ou seja, os restantes 500 artesãos trabalhavam em suas casas por conta própria⁸⁴. Em 1916, referia-se a existência de 33 oficinas de obra de verga de vimes na Camacha e 4 no Funchal⁸⁵.

Os artesãos da Camacha, que trabalhavam por conta própria, vendiam os seus artigos no Funchal. Na cidade do Funchal, este artigo era negociado em lojas

⁸² Vitorino Santos, Relatório..., *B.T.I.*, nº 38, 1910, p. 9.

⁸³ Vitorino Santos, Relatório..., *B.T.I.*, nº 75, 1913, p. 11.

⁸⁴ *Anuário-almanach commercial da indústria, Magistratura e Administração Ou Anuário Oficial de Portugal*, Lisboa, 1913, p. 2.930. Os dados fornecidos pelo Anuário Estatístico das Contribuições Directas sob a rubrica estabelecimentos de vimes, e, em 1910, sob a classificação de fabricante ou mercador de vimes existentes no distrito do Funchal por apresentarem muitas flutuações não permitem avaliar a evolução ocorrida no sector (ver A.4.4).

⁸⁵ Vitorino Santos, *Relatório dos Serviços...*, *B.T.I.*, nº 111, 1917, p. 14.

destinadas à venda de diversos artigos aos turistas⁸⁶. Em 1906, existiam dez empresas que procediam à exportação destes artigos para o estrangeiro e todas elas eram formadas por capitais nacionais, com excepção da empresa Raleigh C. Payne & C⁸⁷. Nesse ano, Mota Prego constatava, nesta matéria, a existência de um grande contraste entre as empresas deste sector e as dos bordados. Este autor sustentava que a forma como se encontrava organizada a produção de vimes era responsável pelo fabrico de objectos toscos e sem brilho. E diagnosticava as dificuldades de expansão defrontadas por esta indústria nos termos seguintes:

«O pessoal obreiro de vimes nesta freguesia (Camacha) dedica-se também, ainda que com pouca intensidade, ao mister de cultivador da terra. Os homens são ajudados pelas mulheres que tecem a 'esteira', lavam a obra....».

E prossegue:

«Bem poucos têm sido os progressos realizados nesta indústria; folheando os catálogos de obras similares executadas no estrangeiro (casas Heywood, Bros e C.^a, de New York, ou casas alemães e inglesas), obras do mais aprimorado gosto em que o vime se verga, obedecendo à fantasia do lápis mais caprichoso e artístico, em curvas graciosas, ou arredados delicados, nas combinações de cores mais harmónicas, aliando a estética à maior comodidade das formas e à maior perfeição e solidez da factura, quando vimos todas essas maravilhas do vime olhávamos com tristeza para os produtos da indústria indígena, em entaçados torcidos, sem delicadeza de desenho, móveis empenados, de factura imperfeita.

⁸⁶ O número destas lojas aumentou entre 1880 e 1914 com o crescimento do movimento de navios no porto do Funchal (ver capítulo V).

⁸⁷ *Estatística Industrial. Distrito Administrativo do Funchal e Ponta Delgada...*, p. 4; Vitorino Santos, *Indústrias...*, B.T.I., nº 5, p. 17.

E apesar disso não podíamos deixar de nos admirar examinando as obras nacionais, como defeituosas, considerando o trabalho, o esforço, a habilidade que elas representam, a aptidão individual destes artistas rudimentares que sem educação de nenhuma espécie, analfabetos, sem as menores noções de desenho, sem a menor preparação intelectual, conseguem ainda assim as obras que a indígena produz».

E concluía:

«O trabalho dos vimes na Madeira encontra-se hoje no mesmo estado em que se encontrava a indústria dos bordados antes das casas alemães tomarem conta dela....».

«A indústria do vime precisaria para crescer e prosperar de um igual trabalho de organização»⁸⁸.

Com efeito, desde o início da década de sessenta do século passado que existem traços de um pequeno volume de exportação de artefacto de vime. Nos vinte anos que se seguiram, a exportação verificou-se adentro de proporções reduzidas. A situação alterou-se a partir do final da década de oitenta do século passado. Após um crescimento muito acentuado em 1897-1900, os volumes das exportações mantiveram-se estáveis até o período decorrente entre 1909 e 1912, ano em que voltaram a acusar um ligeiro crescimento. Os dois anos subsequentes foram marcados por um ligeiro decréscimo destas exportações. A Madeira também exportava vime em bruto ou em lote para o continente e para diversos países estrangeiros. Depois do volume da exportação de vime em lote ter assumido proporções importantes entre 1893 e 1896, decaiu de

⁸⁸ Artigo publicado no Heraldo da Madeira em 1906 in Jaime Azevedo Pereira, Os Vimes na Ilha da Madeira, *Atlântico*, nº 5, 1986, pp. 53-54.

forma acentuada entre 1897 e 1904. A subida que voltou a registar entre 1905 e 1912 torna-se incompreensível se não tivermos presente que este período foi igualmente caracterizado pela extensão da cultura de vimeiro nesta ilha. Nos dois anos subsequentes, a exportação de vime em bruto voltou a decrescer mas manteve-se adentro de níveis significativos, como se pode observar no quadro seguinte:

Quadro 4. 7

Evolução das exportações de vime em obra e de vime em bruto da Madeira

Médias quadrienais	Quantidade (kg)			Valores (mil réis)		
	Vime em obra	Vime em lote	Total	Vime em obra	Vime em lote	Total
1863 (a)	7.344	d)	d)	2.000 a)	d)	d)
1884-1887	d)	d)	d)	2.992	d)	d)
1889-1892	45.706	d)	d)	3.994	d)	d)
1893-1896	73.770	76.761 b)	150.531	4.426	3.030	7.456
1897-1900	132.469	12.890 b)	145.359	12.385	921b)	13.306
1901-1904	143.550	5.620 b)	149.170	14.182	310 b)	14.492
1905-1908	145.199	110.975	256.174	14.636	5.230	19.866
1909-1912	197.212	124.344	321.556	19.641	6.079	25.720
1913-1914 c)	183.176	97.724	280.900	17.342	4.878	22.220

Fontes e Notas: Francisco Oliveira, *Informações...*, p. 22; *Inquérito sobre a situação...*, pp. 183-5; *Estatísticas de Comércio Externo*. Os dados das Estatísticas de Comércio externo foram extraídos das exportações por circunscrições aduaneiras nos artigos Obra de verga e "matérias primas secas para artes" (vime em lote).

(a) Refere-se a mil réis insulanos (ver Introdução); (b) Os anos de 1893, 1897 e 1902 não se encontram contabilizados; (c) Média do biénio; (d) Dados desconhecidos.

Em 1906, calculava-se que a transformação industrial do vime incidia apenas sobre menos de metade da produção total de vime da Madeira. Embora nesta data os dados de exportação revelem que o vime em obra e o vime em bruto tenham atingido em conjunto cerca de 156 toneladas, Vitorino Santos revelava não ser exagerado estimar-se a quantidade total exportada em 400 toneladas. Este autor atribuía esta discrepância à circunstância de os artefactos de vime e, de em especial o vime em bruto, pagarem um direito de exportação muito reduzido de 1,5 por cento *ad valorem*.

Mas além disso, havia ainda que ter em linha de conta que o consumo dos artefactos de vime pela população local somado à venda na cidade aos passageiros em trânsito era muito significativo, a ponto de, em 1906, se supor inclusivamente que podia sobrepor-se ao próprio volume da exportação destes produtos pelo arquipélago. Estes dois aspectos contribuíram ainda para agravar as dificuldades em estimar o volume desta produção⁸⁹.

A incapacidade de o artefacto de vime não se ter expandido a ponto de absorver o aumento da produção de vime verificada em idêntico período, radicava no modo como se encontrava organizada a produção, como já se acentuou mais atrás. Mas além disso, pesava ainda um outro conjunto de dificuldades impostas à sua exportação. Um dos pontos que pode ter exercido alguma influência no refrear da exportação de vime em obra a partir de meados da primeira década do século actual pode ter tido a ver com a subida dos fretes praticados pelos navios que se dirigiam à América do Sul⁹⁰. À parte esse ponto, a protecção aduaneira imposta por alguns países, que tinham condições para serem eventuais importadores de artefactos de vime da Madeira, também exercia a sua quota parte de influência. Neste sentido, em 1906, Mota Prego lamentava que o mercado do Brasil fosse inacessível aos artefactos de vime insulares porque «uma cadeira de vime» pagava «lá de entrada 5\$000 réis e um sofá 10\$000 réis, o que» correspondia «a um direito proibitivo de 100 por cento *ad valorem*». Nesta data, a exportação de objectos de vime além de ser encaminhada para o continente, também era destinada ao Cabo onde pagava «de entrada sete por cento *ad valorem*, à Alemanha

⁸⁹ Vitorino Santos, Relatório..., *B.T.I.*, nº 5, pp. 15-7.

⁹⁰ *Parliamentary Papers – Diplomatic and Consular Reports, Portugal Report for the Year 1905 on trade of Madeira, London, Annual Series*, nº 3811, p. 5.

onde a entrada atingia 60 réis por quilograma e para a América onde os direitos de entrada eram de «35 por cento *ad valorem*»⁹¹.

Como já se realçou, a partir de 1905, verificou-se um grande aumento da exportação de vime em bruto, situação que teve grandes repercussões sobre o preço da matéria-prima. Os vimes em bruto eram comercializados descascados e secos em feixes avaliados pelo perímetro da sua secção transversal, o qual, regra geral, oscilava entre 6 e 9 palmos. Em 1906, o seu custo era, respectivamente, de 5\$000 e 7\$000 réis, quando poucos anos antes esses preços eram de 3\$000 e 5\$000 réis, respectivamente⁹². Este aumento de preços na matéria-prima foi nefasto para a produção de artefactos por ter agravado o custo do preço final dos produtos, mas os industriais responderam a esta dificuldade baixando os preços da mão-de-obra a fim de manterem a competitividade do preço dos artefactos.

Em 1909, o engenheiro chefe dos serviços técnicos da indústria no Funchal referia que a situação da indústria de vimes melhorara em relação a 1905: «A indústria de obras de verga de vime tem [...] progredido, tanto em quantidade como na perfeição do trabalho e bom gosto na mão-de-obra, e por isso têm crescido correspondentemente a respectiva procura e preço, tanto nas vendas locais como no comércio de exportação»⁹³. Quatro anos passados, este funcionário reafirmava que a «a indústria agrícola da cultura dos vimeiros e da fabricação de obras de verga de vime» continuava a experimentar «grandes progressos», pois a qualidade da mão-de-obra e o «gosto» da

⁹¹ Artigo publicado no Heraldo da Madeira em 1906 in Jaime Azevedo Pereira, Os Vimes na Ilha da Madeira, *Atlântico*, nº 5, 1986, p. 55.

⁹² Vitorino Santos, *Indústrias...*, *B.T.I.*, nº 5, p. 15.

⁹³ Vitorino Santos, *Relatório...*, *B.T.I.*, nº 38, p. 9.

composição dos objectos melhorara⁹⁴. Com efeito, entre 1905 e 1908 registou-se um decréscimo muito acentuado em relação ao preço praticado entre 1901 e 1904, mas, em contrapartida, entre 1909 e 1914 registou-se uma subida do valor médio de cada quilograma de vime em obra por comparação com a situação ocorrida nos quatro anos precedentes (quadro 4.7).

Entre 1863 e 1914 e mais concretamente entre 1889 e aquela última data, registou-se um crescimento no fabrico de obras de vime. A expansão desta actividade pode ser comprovada pelo aumento verificado no número de trabalhadores ocupados neste sector e ainda pelo crescimento ocorrido no volume de artefactos exportados durante este período. Esta actividade permaneceu dominada ao nível da produção e da exportação por capitais locais. Os artesãos da Camacha que trabalhavam por conta própria nas suas casas transformavam a matéria-prima que cultivavam ou que adquiriam aos agricultores de outras localidades. Enquanto estes se dedicavam ao fabrico da liaça e da esteira e ao fabrico de objectos de pequeno porte, tais como cestos, as pequenas oficinas existentes nesta freguesia dedicavam-se ao fabrico de móveis de vime. Uns e outros vendiam os produtos acabados no Funchal para serem aí transaccionados ou para serem objecto de exportação.

Apesar de terem sido introduzidas melhorias no modo de executar os trabalhos de vime, a forma como o sector se encontrava organizado – o predomínio de capitais e *Know-how* locais - contribuiu para que a sua expansão tenha sido limitada. Na Camacha continuou-se a executar manualmente um conjunto de operações, em especial o fabrico da esteira e da liaça. Embora o preço da mão-de-obra fosse reduzido, não foi, no entanto, um factor suficientemente importante para permitir uma maior

⁹⁴ Vitorino Santos, *Indústrias...*, B.T.I, nº 5, pp. 15-7 e *idem*, *Relatório...*, B.T.I, nº 75, 1913, p. 11.

expansão deste sector, conseguindo ultrapassar dificuldades, tais como as barreiras alfandegárias impostas pelos potenciais países importadores.

4.3 – Couros

Entre 1864 e 1873 verificou-se uma alteração na massa pecuária deste arquipélago. O número de caprinos e de ovinos diminuiu de forma muito acentuada mas em compensação o número de bovídeos apresentou-se crescente até 1893, data a partir da qual se registou uma estagnação na produção pecuária deste arquipélago (ver quadro 1.8)⁹⁵. Estas alterações, como não podia deixar de ser, repercutiram-se na actividade dos curtumes porque com o crescimento da criação de bovinos passou-se a trabalhar maior quantidade de peles deste tipo de gado do que acontecia anteriormente. Em 1863, Francisco de Paula Campos Oliveira, ao referir-se às indústrias existentes na Madeira, distinguiu-as entre as que embora estando em progresso já estavam «vigorosas» e prometiam «vantagem» e as que, «ainda que importantes pela quantidade dos produtos», não se preparavam para melhorar, estavam «estacionárias». Os curtumes eram incluídos nesta última categoria⁹⁶.

Naquela data, curtiam-se anualmente 2.566 couros de bovinos e 965 peles de caprinos e ovídeos. Os concelhos da Ponta de Sol e da Calheta sobressaíam dos restantes concelhos do arquipélago pela importância assumida por esta actividade. Porto Santo, Machico e Funchal não dispunham de indústrias desta natureza. Os

⁹⁵ Sobre o desenvolvimento da pecuária ver Capítulo I.

⁹⁶ Francisco Oliveira, *Informações...*, p. 3.

diversos concelhos rurais procediam ao curtimento de peles de animais abatidos nas suas respectivas localidades. Os couros de bovino eram comprados em cabelo nos matadouros sendo depois curtidos. Em média, a curtimenta de cada couro custava cerca de 1\$500 réis. Cada couro curtido era vendido por preços entre os 5\$000 e os 8\$000 réis, de acordo com o seu tamanho. A comercialização dos couros era efectuada em parte na localidade e em parte na capital do distrito. O envio dos couros para o Funchal era extremamente onerado pelo preços de transporte e diferia consoante a distância a que as fábricas se encontravam desta cidade. Em 1863, referia-se que o carreto para o Funchal de cada couro fabricado na freguesia da Tabua (concelho da Ponta de Sol) atingia 160 réis por unidade. Igual preço tinha o mesmo tipo de transporte para o concelho de Santana. O transporte de 50 peles de cabra e carneiro curtidas provenientes do concelho da Ponta de Sol e vendidas no Funchal custava 150 réis. Quando a venda ocorria na fábrica o carreto corria por conta do comprador⁹⁷.

No início da década de sessenta do século passado, as oficinas de curtumes madeirenses operavam com um número muito reduzido de operários. A oficina com maior número de trabalhadores não ultrapassava as três pessoas, incluindo o próprio dono. Esta actividade era exercida de forma praticamente familiar e apenas durante parte do ano. O número de oficinas existentes em 1863 era de 61 com 52 surradores e curtidores⁹⁸. O processo usado na Madeira nesta actividade foi descrito, em 1863, da forma seguinte:

«Deitam os couros em um tanque ou em covas feitas defronte da choupana, covas a que chamam poços de curtir; cobrem os couros de água e

⁹⁷ *Idem*, p. 52 e pp. 82-4.

⁹⁸ *Idem*, pp. 9-11.

cal, sendo a quantidade de cal de 6,9 litros por cada couro; calcam depois os couros deixando-lhes em cima uma ou duas grandes pedras, e assim ficam por espaço de vinte dias, pouco mais ou menos, dentro deste banho. No fim do referido tempo levantam os couros do banho e raspam-nos muito bem com uma podôa até lhes tirar todo o cabelo, em seguida são lançados em outros poços que contêm água e farelos, na quantidade de 14 litros de farelos por cada couro, deixando-os ficar neste banho por 10 ou 12 dias, no fim dos quais se limpam do farelo, raspando-os ainda com a podôa. Depois do mencionado trabalho cosem os couros, à maneira de odres, com guita e agulhas de traquete, e enchendo-os logo de água e sumagre os põem ao sol. Quando os couros vão endurecendo, descosem-nos, e estendendo-os ainda ao sol: assim se curtem. A quantidade de sumagre empregue é de 28 litros proximamente por cada couro»⁹⁹.

A indústria de curtumes madeirense beneficiava da riqueza vegetal e florestal da ilha que lhe punha à disposição um conjunto de plantas taninosas necessárias ao exercício desta actividade. Os surradores empregavam pó de casca de duas árvores da flora indígena – o do Aderno (*Ardissa excelsa*) e da Faia ou, em alternativa, o pó da casca da Azinheira e do Carvalho. As cascas de faia e carvalho serviam para fabricar um tipo de sola de cor amarela preparada a partir de coiros de vaca e que eram aplicadas nas denominadas «botas de batata», utilizadas pela maioria da população do arquipélago¹⁰⁰. Além daquelas cascas, o sumagre tinha uma larga utilização não só pelas suas qualidades próprias mas porque era extraído de uma planta que se aclimatou bem na Madeira desde o povoamento (uma anacardiácea denominada de *Rhus Coriaria L.*) e que existia em grande quantidade nas terras altas e frescas da

⁹⁹ *Idem*, pp. 42-3.

¹⁰⁰ Vitorino Santos, Relatório..., *B.T.I.*, nº 38, p. 11.

ilha. Esta planta possuía uma haste como um feto, o qual se encontrava coberto de uma rama que era cortada junto à terra para que a soca que aí permanecia voltasse a refilar e se multiplicasse. O sumagre propriamente dito era obtido a partir da secagem da rama através de uma prolongada exposição solar e da sua subsequente moenda em engenho de água. Em 1863, na Madeira, o sumagre apresentava preços por hectolitro muito variáveis de localidade para localidade. Na Ponta do Sol encontramos preços tão diversos em réis por hectolitro como 105, 91 e 37, que em Santa Cruz passavam para 103 réis, em Santana para 51, na Calheta para 30 e em S. Vicente para 94¹⁰¹. Este produto era usado quer para curtir os coiros de vaca que serviam para fabricar um tipo de sola de cor branca usada nas referidas «botas de batata» quer para preparar o cordovão, ou seja, o couro de cabra, que adquiria uma cor pálida muito suave. As peles de cabra preparadas com sumagre adquiriam grande flexibilidade, permitindo a sua adaptação ao canos daquele tipo de botas¹⁰². O fim a que se destinava cada pele determinava o tipo de preparação que lhe era dado.

Em 1866, encontramos referências à exportação para Lisboa de couros secos para aí serem curtidos e preparados. Nessa data, considerava-se que essa exportação representava uma cifra importante e acreditava-se inclusivamente que a mesma poderia ter boas perspectivas de desenvolvimento por causa de este artigo ter grande procura em Inglaterra.¹⁰³ No entanto, em 1876, o relatório do consul britânico no Funchal registava a exportação para o Reino Unido de 21.612 libras de couros e

¹⁰¹ Francisco Oliveira, *Informações...*, p. 43 e segs.

¹⁰² Alberto Sarmiento, *As pequenas indústrias da Madeira*, Funchal, 1941, pp. 55-6 e Vitorino Santos, *Relatório...* B.T.I, nº 38, p. 11.

¹⁰³ *O Comércio do Funchal*, 13 de Dezembro de 1866 (s.n.). Ver ainda *Gazeta da Madeira*, 22 de Fevereiro de 1866, nº 4.

peles no valor de 976 libras esterlinas, quantia manifestamente irrisória se pensarmos que o total das exportações da Madeira para aquele país atingiu nesse ano 217.181 libras esterlinas¹⁰⁴.

Muito embora em 1852 um viajante estrangeiro referisse que os homens madeirenses envergavam algumas vezes sapatos ou botas confeccionadas com couro claro mas que geralmente andavam descalços, a produção de calçado, embora rústico e imperfeito, era uma das actividades com algum significado neste arquipélago¹⁰⁵. Não obstante o fabrico de calçado madeirense ser exercido neste âmbito também existiu alguma exportação deste tipo de artigos. Em 1852, anotava-se que uma pequena quantidade de sapatos e botas grosseiras tinham como destino as Índias Ocidentais e Orientais, possivelmente para abastecer alguns madeirenses aí radicados. A boa confecção do artigo era sublinhada mas com a ressalva de ser menos resistente à humidade e à água do que os artigos similares de origem americana, por o couro ser curtido de forma imperfeita¹⁰⁶.

Mais tarde, nomeadamente entre 1889 e 1914, voltamos a dispor de dados que atestam que se verificou uma exportação de peles curtidas e de peles em bruto da Madeira para o continente. Contudo, estes dados revelam que este movimento não só tinha pouco significado como era muito irregular. Observemos o quadro seguinte:

¹⁰⁴ *Parliamentary Papers, Accounts and Papers. Commercial Reports, Part.III [c.1772] LXXXII, 1877, p. 775.*

¹⁰⁵ M. Colvocoresses, *Four years in a Government exploring expedition to the Island of Madeira; Cape Verde Islands, Brazil, coast of Pantagonea; Chili; Peru; Paumato Group; Society Islands; Navigator Group; Australia; Antarctic Continent; New Zealand; friendly islands; Fejee Group; Sanwich Islands; Northwest Coast of America; Oregon; California; East Indies; St. hele, &c., &c.*, New York, 1852, p. 17.

¹⁰⁶ *Idem*, p. 16. Assinalava-se então que o preço destes sapatos e botas era diminuto por os custos de mão-de-obra serem reduzidos (*idem*, p. 19).

Quadro 4.8

Evolução do valor e da quantidade de peles curtidas e em bruto exportadas da Madeira para Portugal continental entre 1889 e 1914

Anos	Peles curtidas		Peles em bruto	
	Quantidade (kg)	Valor (mil réis)	Quantidade (kg)	Valor (mil réis)
1889	499	325	a)	a)
1890	1	1	a)	a)
1892	615	404	a)	a)
1893	130	85	a)	a)
1894	282	183	a)	a)
1895	193	125	a)	a)
1896	2	1	a)	a)
1897	1.207	207	631	156
1898	40	22	32	23
1899	588	170	145	32
1900	78	40	60	53
1901	300	40	a)	a)
1903	a)	a)	1.230	188
1905	a)	a)	3.640	110
1906	10	6	a)	a)
1907	a)	a)	165	45
1908	15	10	15	10
1909	a)	a)	15	10
1910	110	70	350	55
1911	193	200	a)	a)
1912	a)	a)	180	150
1913	769	200	a)	a)
1914	a)	a)	282	150

Fontes e notas: *Estatísticas de Comércio Externo*; Dados inexistentes.

Em 1909, Vitorino Santos referia que eram exportadas para Lisboa «muitas peles», onde se incluíam «todas as peles das vitelas abatidas na Madeira». O número destas peles deveria rondar as 800, que era o número aproximado dos animais desta espécie anualmente consumido neste distrito¹⁰⁷. Além disso, o mesmo autor sublinhava que um fabricante de luvas madeirense utilizava como matéria-prima cerca de 4.000 peles de cabrito que adquiria anualmente nesta ilha, as quais, contudo, eram enviadas para o Porto para aí serem curtidas. E frisava ainda que a indústria de curtumes da Madeira, «não obstante o seu funcionamento imperfeito», tinha ainda uma relativa

¹⁰⁷ João Tierno, *Relatório...*, p. 1106.

importância, «dado o grande consumo local do calçado confeccionado com os seus produtos». Este ponto é de destacar porque uma vez que a «maioria da população do Distrito» utilizava um calçado fabricado localmente e com peles curtidas na ilha, importa ponderar que, tendo a produção de gado se mantido mais ou menos estacionária a partir de 1893 e tendo a população madeirense crescido em igual período, tudo leva a crer que a exportação de peles de bovino curtidas ou em bruto da Madeira para o Continente tenha decrescido durante esses anos (ver quadro 1.8)¹⁰⁸. Com efeito, no início da segunda década do século actual, a Madeira, ao contrário dos Açores, não se encontrava na lista das regiões fornecedoras de peles à indústria de curtumes do continente ao lado dos diversos países estrangeiros¹⁰⁹.

A pequena expressão que a exportação de peles da Madeira para o continente tinha entre a década de noventa do século passado e 1914 encontra pois explicação no consumo interno das peles curtidas na ilha. Com efeito, verificou-se um crescimento no número de fabricantes de curtumes madeirenses durante o período decorrente entre 1893 e 1903. Deste modo, podemos verificar que enquanto em 1893 existiam em actividade apenas 16 curtidores, passando este número dez anos mais tarde para 53. Após esta data, a actividade decresceu progressivamente. Em 1909, Vitorino Santos referia que o número de fábricas de curtumes se mantinha inalterável e que se encontravam sediadas quase «exclusivamente» nos concelhos de Câmara de Lobos e

¹⁰⁸ Vitorino Santos, Relatório..., *B.T.I* n° 38, p. 11.

¹⁰⁹ Fernando Homem da Cunha Côrte-Real, A Indústria dos Curtumes na 3ª Circunscrição Industrial, *B.T.I*, n° 43, Lisboa, 1912, p. 5 e ver ainda José Campos Pereira, Portugal Industrial, Lisboa, 1919, p. 138.

Ponta do Sol¹¹⁰. Entre 1903 e 1910, o número de curtidores diminuiu de 53 para 38. Observemos o quadro seguinte:

Quadro 4.9

Evolução do número de fabricantes de curtumes e do número de mercadores de couros por miúdo e por atacado.

	Número de fabricantes de curtumes	Número de mercadores	
		Número de mercadores por miúdo	Número de mercadores por atacado
1893	16	3	a)
1894	18	6	a)
1895	26	10	a)
1896	38	10	a)
1897	27	a)	a)
1903	53	16	a)
1907	45	17	1
1908	39	21	a)
1909	39	22	a)
1910	38	23	a)

Fontes: *Anuário Estatístico das Contribuições Directas* (vários anos); *Anuário Estatístico de Portugal...*, (1904), p. 152.

A redução do número de curtidores verificada na Madeira após 1903 não pode ser dissociada do facto de a própria indústria pecuária deste arquipélago ter a partir da mesma data visto estagnar o número dos seus efectivos pecuários¹¹¹. Além disso, pode ainda ter pesado nesta situação o facto de o aperfeiçoamento registado nos principais centros de fabrico de curtumes do continente ter passado a tornar desvantajoso o fabrico de determinados artigos na Madeira. Neste sentido, em 1909, acentuava-se que nas denominadas «botas de batata» os canos e as solas eram

¹¹⁰ Vitorino Santos, *Relatório...*, *B.T.I.*, nº 38, 1910, p. 11.

¹¹¹ Ver capítulo I.

fabricados na ilha. Nos canos eram utilizados peles de cabra curtidas em branco e nas solas eram empregues coiros de vaca curtidos em branco ou em amarelo. No entanto, mesmo neste tipo de calçado rústico, a restante parte da bota era confeccionada em coiro de cabra – denominado «capado» – que era curtido em Portugal nas fábricas do Seixal. Nessa data, a Madeira importava por mês, em média, cerca de 600 destas peles. Mas, além disso, a sola de qualidade superior, que era «de cor avermelhada», era já nessa data «toda importada» por terem fechado as únicas fábricas «que aqui preparavam estas solas»¹¹².

Esta situação pode ser reconduzida ao facto de este sector ter conservado ao longo do período decorrente ente 1863 e 1910 os mesmos processos de fabrico tradicionais. Em 1897, João Tierno qualificava a actividade dos curtumes na Madeira de «mister caseiro» e «semi-bárbaro». Cinco anos mais tarde, um levantamento estatístico sobre a indústria deste arquipélago reafirmava que os produtos desta indústria «doméstica» eram de qualidade inferior¹¹³. Estas apreciações acentuam algumas das dificuldades defrontadas pelo sector de curtumes insular em acompanhar o desenvolvimento técnico registado nesta indústria nos principais centros industriais do país. A indústria de curtumes era exercida ainda em 1918 um pouco por todo o país, razão pela qual movimentava avultados capitais¹¹⁴. A partir do final do século passado, esta indústria passou a operar no plano internacional em moldes modernos. A evolução traduziu-se em abandonar as receitas empíricas, derivadas da «célebre fórmula dos velhos curtidores – casca, água e tempo», por processos de fabrico assentes em

¹¹² Vitorino Santos, *Relatório...*, B.T.I, nº 38, p. 11, s.n..

¹¹³ Por ordem de citação: João Tierno, *Relatório...*, p. 1091; *Estatística Industrial. Distritos Administrativos...*, pp. 5-11.

¹¹⁴ José de Campos Pereira, *Portugal Industrial*, Lisboa, 1919, p. 139.

«manipulações delicadas e difíceis». Os progressos ocorridos nesta actividade a nível internacional ficavam a dever-se à adopção de produtos químicos e à automatização de muitas tarefas em resultado da intensificação da aplicação de tecnologia a este sector¹¹⁵. Os fabricantes tenderam a procurar abreviar o tempo dispendido na operação de curtimenta adoptando «produtos taninosos concentrados», e, nalguns casos, reforçavam a eficácia desta escolha procedendo à «agitação das peles em aparelhos apropriados». A rapidez de preparação tornou-se importante neste negócio por permitir facilitar a circulação de capitais neste sector¹¹⁶. Em 1912, referia-se que a indústria de curtumes da 3ª circunscrição industrial, que incluía a indústria de curtumes sediada em Lisboa e Torres Vedras, havia entrado em decadência porque não havia conseguido competir em qualidade com os cabedais fabricados no estrangeiro¹¹⁷.

Não obstante a incipiência dos processos usados nos curtumes madeirenses, os produtos que eram fabricados a partir desta matéria-prima tinham um largo consumo interno e uma aplicação muito variada. As peles de carneiro, por exemplo, serviam de impermeáveis em camas de crianças e de doentes pobres. O seu modo de preparação consistia em esticá-las «numa armação de varas cruzadas e curtidas pela parte inferior do couro, com sal, cinza e tufo moído ou pedra mole, ou ainda farelo» a fim de este provocar a absorção dos restos de gordura. Em seguida, permaneciam durante algum tempo expostas ao sol. Ao longo do século passado e início do actual, a pele de cabra podia atingir bastante valor nos anos de grande produção de vinho – 600 a 700 réis, quando a das ovelhas não ultrapassava os 300 a 500 réis. Os melhores exemplares de

¹¹⁵ Fernando Homem da Cunha Côrte-Real, *ob. cit.*, p. 5.

¹¹⁶ José Campos Pereira, *ob. cit.*, p. 140.

¹¹⁷ Fernando Homem da Cunha Côrte-Real, *ob. cit.*, pp. 3-5 e ver ainda José Campos Pereira, *ob. cit.*, pp. 145-6.

gado caprino eram seleccionados para abate em Agosto para serem utilizados na confecção de borrachos ou odres para o transporte de vinho em môsto. Para este efeito, as peles eram raspadas, salgadas e secas ao sol, sendo em seguida cosidas com fio grosso em forma de odre. Apesar da produção e exportação de vinho ter sofrido um aumento significativo entre meados da década de noventa do século passado e 1914, o preço da pele de cabra não foi suficiente para fazer aumentar a produção destes animais¹¹⁸. A outra aplicação dos curtumes produzidos na ilha era o fabrico de calçado que se efectuava um pouco por toda a ilha.

Apesar do calçado se destinar fundamentalmente ao consumo interno, existem referências de que, entre 1901 e 1913, voltou a ocorrer uma pequena exportação de botas e sapatos grosseiros da Madeira para a costa ocidental de África, conforme se pode observar no quadro seguinte:

Quadro 4.10

Evolução da exportação de botas e sapatos da Madeira

Médias entre os anos respectivos	Médias de exportação de botas e sapatos
1901 a 1904	3225
1905 a 1907	1902
1908 a 1910	1157
1911 a 1913	958

Fonte: *Parliamentary Papers* (vários anos).

¹¹⁸ João Tierno, *Relatório...*, p. 1091 e p. 1116; Alberto Sarmiento, *As pequenas indústrias da Madeira...*, p. 57. Em 1913, salientava-se que os 4 fabricantes de curtumes existentes em Santa Cruz utilizavam o sistema de lavagem (*Annuário – Almanach Commercial...*, 1913, p. 2929).

As referências à exportação de calçado não são economicamente significativas. Em certo sentido, nem a qualidade do calçado produzido, nem o volume de produção de curtumes do arquipélago permitiriam uma grande expansão deste sector. Mas estas referências aliadas à importância do consumo local deste tipo de artigos explicam que o número de sapateiros existentes no arquipélago fosse muito elevado ao longo deste período. Em 1863, apontava-se a existência no arquipélago de 346 sapateiros e, em 1906, registava-se a actividade de 115 oficinas de sapateiros. Os anúncios que algumas destas oficinas efectuavam, como foi o caso da de Alexandre Duarte Ferreira, continham alusões à recepção de «encomendas de calçado para exportação por preços módicos»¹¹⁹. Na mesma linha, José Cupertino de Faria, em 1901, frisava: «Na Madeira há muitas fábricas de calçado [...] que têm sido premiadas em diferentes exposições no estrangeiro. Entre as principais citaremos a fábrica Ornelas que tem sido distinguida com medalhas e diplomas em diversas exposições»¹²⁰. Em 1916, registavam-se no distrito do Funchal 215 oficinas de sapateiro, repartindo-se do modo seguinte: 62 no Funchal, 39 em Câmara de Lobos, 1 na Ribeira Brava, 15 na Ponta do Sol, 1 na Calheta, 4 no Porto Moniz, 27 em S. Vicente, 2 em Santana, 12 em Machico, 49 em Santa Cruz e 3 no Porto Santo¹²¹.

Apesar destas referências, o *Anuário Estatístico das Contribuições Directas* apresenta dados relativos ao número de fabricantes de sapatos na Madeira

¹¹⁹ Por ordem de referência Francisco de Paula Campos e Oliveira, *Informações...*, p. 10; Vitorino Santos Relatório..., B.T.I, nº 7, p. 8; *Almanach de Lembranças Madeirenses para o anno de 1908*, Funchal, 1907, sem paginação.

¹²⁰ José Cupertino de Faria, *O archipélago da Madeira. Guia Descriptivo Ilustrado com Photogravuras*, Setúbal, 1901, p. 178.

¹²¹ Por ordem de referência: Vitorino Santos, Relatório dos serviços da 7ª Circunscrição industrial do ano de 1916, B.T.I. nº 112, Lisboa, 1917, p. 12..Em 1914, a Associação de fabricantes de Calçado do Funchal dispunha de 49 membros (*idem*, Instituições de Beneficência e Associações de Classe no Distrito do Funchal, B.T.I., nº 95, 1914, p. 74).

entre 1893 e 1907 pouco esclarecedores, por apresentarem flutuações incongruentes. Quanto aos dados respeitantes aos vendedores de sapatos em loja, constata-se um grande crescimento do seu número entre 1907 e 1909, por comparação com o período que decorre entre 1893 e 1897. Para a análise destes dados, observe-se o quadro seguinte:

Quadro 4.11

Evolução do número de fabricantes de sapatos e de vendedores de calçado em loja no distrito do Funchal.

Anos	Nº de fabricante de sapatos	Nº de vendedores de calçado em loja
1893	50	a)
1894	21	12
1895	2	39
1896	1	63
1897	73	35
1907	26	122
1908	33	132
1909	27	140

Fonte e notas: *Anuário Estatístico das Contribuições Directas* (vários anos). a) dados inexistentes.

Quando se ponderam casos sintomáticos de regressão da indústria de curtumes no nosso país, ocorrida a partir do segundo quartel do século XIX, a persistência desta actividade na Madeira adquire maior relevo. Entre os casos de regressão desta indústria esteve o Alentejo e, em particular, o distrito de Évora, a qual foi atribuída à concorrência havida com outras regiões do país – tais como os distritos de Lisboa, Leiria, Santarém, Porto entre outros – relativamente à disputa e encarecimento da matéria-prima. O aumento dos custos das matérias vegetais usadas no processo de curtir também exerceu a sua quota parte de influência durante este período. Entre a década de trinta e o final da década de noventa do século passado, a indústria alentejana foi prejudicada pelos sucessivos agravamentos fiscais que incidiram sobre o sumagre importado de Espanha e pelo encarecimento da casca de sobre em resultado do

desenvolvimento das exportações de cortiça em bruto e manufacturada ocorrido durante a segunda metade do século passado e primeiros anos do século actual¹²².

Em 1918, como referimos, a indústria de curtumes continua a ser exercida um pouco por todo o país, acontecendo que nuns locais se persistia na utilização das fórmulas de fabrico tradicionais, que recorriam a matérias taninosas naturais, enquanto nas fábricas melhor apetrechadas do país (em especial, as de Lisboa e Torres Novas) se tendia, desde o final do século passado, para adoptar produtos taninosos concentrados que podiam ser usados em exclusivo ou combinados com as matérias taninosas naturais a fim de se acelerar o processo de curtimento. Neste sentido, em 1912, referia-se que «a importação de casca de sobro em aumento constante desde a época em que, pela valorização da nossa cortiça, deixámos de ser exportadores, ao período de 1885 e 1890, em que atingiu um valor médio de 3.416 toneladas, tem decrescido posteriormente até 864, relativa aos anos de 1904 e 1906». Em contraste com esta diminuição, «a importação de extractos líquidos subiu no decénio 1897 a 1906 de 553.283 a 2.518.671 quilogramas». Esta situação era desvantajosa para o nosso país porque não estando apetrechado com uma indústria de extractos taninosos, deveria, no entender de Fernando Homem Côrte-Real, apostar na exploração das matérias curtidoras existentes no país, as quais se encontravam disponíveis na riqueza vegetal do nosso país. Nessa data, estimava-se que entravam anualmente nos fulões e tanques de curtimenta do país cerca de 9.200.000 quilogramas de coiros em tripa, que pressupunham a utilização de 18.400 toneladas de produtos taninosos (os quais se subentendia terem uma riqueza

¹²² Sobre o Alentejo ver Ana Cardoso de Matos, A indústria no Distrito de Évora 1836-90, *Análise Social*, vol. XXVI (112-113), 1991 (3º-4º), pp. 569-71 e Helder Fonseca, *A Economia e Atitudes Económicas no Alentejo Oitocentista...*, vol. I, p. 39 (Mimeo). Sobre os curtumes nacionais em geral ver José Amado Mendes, *A área Económica de Coimbra. Estrutura e Desenvolvimento Industrial, 1867-1927*, Coimbra, 1984, p. 323; Maria de Fátima Bonifácio, *Lisboa, Bastião do Protecçãoismo (pautas, política e indústria) nos anos 30-40 do século passado*, *Análise Social*, vol. XXIV (112-113), 1991 (3º-4º), p. 517 e p.524; David Justino, *A formação do Espaço...*, vol. II, pp. 109-15. Relativamente à exportação de cortiça ver ainda Pedro Lains, *A Economia Portuguesa no Século XIX...*, pp. 95-101.

típica em 10% de tanino), e, destes, 5.500 quilogramas eram importados. Segundo o silvicultor Costa e Sousa, este consumo teria tendência a aumentar nos anos subsequentes para 25.000.000 toneladas porque era previsível que o aperfeiçoamento local da indústria de curtumes fizesse diminuir a importação que o nosso país fazia de peles curtidas com tanino, e, por consequência, provocasse o aumento das necessidades de emprego de matérias taninosas. A indústria de curtumes nacional ao recorrer à importação de elevadas quantidades de matérias taninosas – persistia em desaproveitar as potencialidades que as suas florestas lhe podiam facultar. O tanino era susceptível de ser extraído de diversas espécies florestais existentes no país, mas essa possibilidade encontrava-se deficientemente explorada entre nós. Com efeito, em 1914, continuava-se a dispender cerca de 44 contos na importação de cascas de sôbro quando o nosso país era um produtor de sobreiros. A necessidade desta importação era atribuída à «falta de meios de comunicação entre os lugares de produção e os de consumo» e, sobretudo, à «falta de estradas» e ao preço das «tarifas ferro-viárias» que contribuíam grandemente para fazer chegar o produto nacional ao consumidor por preços menos compensadores do que o importado¹²³.

Um dos pontos de interesse no estudo dos curtumes madeirenses prende-se com o facto de este sector ter mantido uma actividade significativa ao longo do período decorrente entre 1850 e 1914. Embora trabalhando em moldes antiquados, a persistência deste sector de actividade é justificada por um conjunto de razões. A pecuária sofreu um grande desenvolvimento durante este período. As peles do gado abatido não foram disputadas por outras regiões do país onde esta indústria adquiriu maior desenvolvimento. As matérias utilizadas na curtimenta vegetal existiam em abundância na ilha e continuaram a ser extraídas por preços módicos. E, por último,

¹²³ Por ordem de referência José de Campos Pereira, *ob. cit.*, pp. 141-3 e Fernando Homem da Cunha Côrte-Real, *ob. cit.*, pp. 7-11 e p. 96.

esta indústria fornecia um conjunto de artigos profundamente adaptados às necessidades locais. No caso do borracho para o transporte de vinho, as dificuldades existentes nos transportes internos da ilha explicam que este produto não tenha sido substituído por artigos mais modernos. As peles curtidas na ilha continuaram a ser aplicadas ao longo deste período no fabrico de calçado barato, usado pela maioria da população do distrito, em especial a «gente do campo» e a evolução demográfica madeirense acabou por se tornar vantajosa para a produção do calçado local¹²⁴.

4.4 – Proto-Industrialização

No desenvolvimento da temática do artesanato são abordados tópicos que surgiram na história económico-social associados ao conceito de Proto-Industrialização, na acepção do modelo de análise proposto por Mendels, que foi objecto de amplo debate e crítica entre os historiadores durante as duas últimas décadas. Uma delas relacionava-se com a dificuldade em aceitar que um determinado período histórico pudesse ser considerado como tendo virtualidade de funcionar enquanto antecedente imediato e condição da Revolução Industrial. Ou seja, um dos principais argumentos adiantados contra este modelo era o que lhe atribuía a tentação de uniformizar um caminho de desenvolvimento – por natureza multimodo e dispar –, segundo o padrão detectado por Mendels para o caso da Flandres¹²⁵.

¹²⁴ *Estatística Industrial. Distrito Administrativo do Funchal...*, p. 5 e Vitorino Santos, *Relatório...*, *B.T.I.*, nº 38, 1910, p. 11.

¹²⁵ D. C. Coleman, Proto-industrialization: A Concept Too Many, in *The Economic History Review*, Second Series, Volume XXXVI, 1983, pp. 435-448; P. Hudson, Proto-industrialization, in Anne Digby, Charles Feinstein and alt. (ed.), *New Directions and Economic and Social History*, vol. II, London, Macmillan, 1992, pp. 11-22 e ainda o

A questão de encarar a fase de desenvolvimento proto-industrial como um estágio preparatório da industrialização ou da desindustrialização numa ilha de pequena dimensão como a Madeira – sem combustíveis, com os transportes a onerarem duplamente os produtos quer na importação das matérias-primas quer na exportação dos produtos acabados –, apresenta-se à partida como uma perspectiva desfocada tendo em conta nomeadamente os elementos característicos da expansão industrial durante o século passado. O sentido da nossa análise prendeu-se antes com o crescimento de uma actividade artesanal numa sociedade em que a agricultura ocupava um papel predominante. Esta abordagem aproxima-se do sentido lato do conceito de proto-industrialização, proposto por Lennart Schön – crescimento industrial de uma sociedade agrícola –, isto é, uma sociedade onde a agricultura permaneceu como o sector dominante e onde o crescimento proto-industrial estava fortemente dependente da agricultura – por oposição ao sentido restrito de manufactura doméstica sediada no campo e organizada de forma capitalista¹²⁶. O sentido dado ao desenvolvimento artesanal como estágio preparatório de uma eventual industrialização foi, pois, abandonado.

A actividade do bordado neste arquipélago encerrava um conjunto de peculiaridades prefiguradoras dos parâmetros suscitados pela proto-industrialização. Neste sentido, o bordado, ao tratar-se de trabalho manual executado no domicílio, implicava uma estrutura de produção assente sobre o predomínio do capital comercial ou circulante por contraste com a industrialização caracterizada pela preponderância do capital fixo. A relevância deste elemento prendia-se com a circunstância de o processo

conjunto de artigos dedicados à proto-industrialização na Escandinávia, publicados em *The Scandinavian Economic History Review and Economy and History*, vol. XXX:1, 1982.

¹²⁶ Lennart Schön, Proto-industrialization and Factories: Textiles in Sweden in the Mid-Nineteenth Century, *The Scandinavian Economic History Review and Economy and History*, Volume XXX:1, 1982, pp. 57-8.

de industrialização posterior a 1780 ter sido marcado por fenómenos de migração das indústrias para o escasso número de centros industriais que se criaram. A este nível, a inversa – a emigração do capital e da gestão para onde existia trabalho barato disponível – não foi a regra¹²⁷. De modo especial, a partir da década de oitenta do século passado, os bordados, enquanto actividade manufactureira, apresentaram características próximas desta última situação, porque – ao contrário dos vimes – as empresas que se incumbiam da organização da sua produção e exportação eram na sua grande maioria de capitais estrangeiros.

Mas a perspectiva que adoptámos de observar o crescimento de uma actividade artesanal numa sociedade eminentemente agrícola apresentava uma outra leitura. Entre 1850 e 1914, desencadeou-se no arquipélago um fenómeno de acentuado crescimento demográfico. Este fenómeno exigiu da sociedade rural madeirense um forte poder de adaptação a essa realidade. Além do desenvolvimento das actividades dos bordados e dos vimes, ocorreram alterações profundas ao nível das próprias culturas agrícolas adoptadas a fim de possibilitar que a terra propiciasse mais alimento e mais emprego à população da Madeira. A interacção destes dois sectores na persistência e no processo de adaptação da sociedade rural durante estes sessenta e quatro anos são o aspecto determinante deste período. No que respeita propriamente à reflexão sobre o papel do sector agrícola no processo de transição para uma sociedade industrial, sabe-se que esta temática tomou novos contornos na sequência do debate historiográfico sobre a revisão do conceito de *Revolução Industrial*, mais concretamente na contestação do paradigma britânico clássico e na caracterização deste processo como uma mudança

¹²⁷ Gregory Clark, *Why Isn't the Whole World Developed? Lessons from Cotton Mills...*, p. 170.

mais lenta, mais gradual e contínua do que antes se supunha. Esta reflexão acabou por chamar a atenção para a importância da agricultura neste processo de evolução¹²⁸.

No tocante à evolução agrícola madeirense entre 1850 e 1914 temos a destacar que se, por um lado, a cultura da cana acentuou a necessidade de trabalho sazonal na altura da colheitas, verificou-se, por outro, um grande aumento da necessidade de trabalho na agricultura. Em especial, a partir do início do século actual verificou-se o recuo da cultura do cereal e a intensificação de culturas hortícolas e de tubérculos, como a batata, isto para não mencionar a importância que uma cultura trabalho-intensivo como a vinha continuou a ter no sector agrícola deste arquipélago¹²⁹. Finalmente, a alteração verificada na produção da população bovina insular ocorrida entre 1880 e 1914 – com diminuição das raças mistas (de trabalho e engorda para abate) e o aumento das vacas de leite – teve como efeito provocar a redução da utilização destes animais nos trabalhos dos campos, nomeadamente em zonas de declive suave que antes os utilizavam¹³⁰.

Esta evolução ocorrida no arquipélago durante a segunda metade do século XIX e início do século XX, contrariava o desenvolvimento agrícola internacional das

¹²⁸ N.F.R. Crafts, The New View of British Growth and Gerschenkron's Hypotheses, *Rivista di Storia Economica*, n.s., 6, 1989, p. 41; Richard Tilly, German Industrialization and Gerschenkronian Backwardness, *Rivista di Storia Economica*, n.s., 6, 1989, p. 159 in Paul Corner, Agriculture and Industrialisation, *Rivista di Storia Economica*, ns.9, 1992, n.1-2, pp. 22-3. Ver ainda Colin Heywood, The Role of the Peasantry in French Industrialization, 1815-80, *The Economic History Review*, Second series, volume XXXIV, n° 3, August, 1981, p. 368 e Jan de Vries The Industrial Revolution and the Industrious Revolution, *The Journal of Economic History*, vol. 54, n° 2 (June 1994), pp. 249-70.

¹²⁹ Franklin Mendels chamou a atenção para o facto das culturas, como a batata, provocarem mais emprego por área e permitirem a redução do tamanho das explorações capazes de alimentar uma família (Agriculture and Peasant Industry in Eighteenth-Century Flanders, in William N. Parker and alt. (ed.), *European Peasants and Their Markets. Essays in Agrarian Economic History*, Princeton, 1975, pp. 200-2).

¹³⁰ Orlando Ribeiro, *A ilha da Madeira...*, p. 96.

sociedades avançadas baseado na libertação de trabalho do campo. A orografia da Madeira inviabilizou uma evolução similar, tendo ao invés reforçado essas necessidades. Mas, nesta região, grande parte do trabalho agrícola era executado por homens, restando para as mulheres apenas algumas tarefas mais leves. Nesse sentido, em 1912, referia-se a propósito de Câmara de Lobos, que o homem ou trabalhava no campo como jornaleiro ou cultivava a terra de que era proprietário ou colono coadjuvado pela mulher e pelos filhos. Quanto às «mulheres» não se empregavam «em trabalhos agrícolas, senão nas suas propriedades; mas logo que se lhes» deparava «ensejo», entregavam-se «aos bordados, que lhes» davam «mais lucro»¹³¹. Quanto à mulher do pescador do centro daquela freguesia, onde a agricultura era praticamente inexistente, dedicava-se «ao trabalho contínuo do bordado». Esta divisão do trabalho, que era comum em muitos outros concelhos da ilha, explica que as mulheres tenham passado a contribuir com a remuneração auferida em actividades domésticas, como os bordados ou os vimes, para o orçamento do agregado familiar. No caso destes, esta actividade não era exclusivamente feminina, mas em certas tarefas – a preparação da liaça e da esteira para obras de verga de vime – o número de mulheres que as executavam era elevado. No tocante aos bordados, José Azeredo Perdigão frisou que esta indústria não teve nos Açores um desenvolvimento comparável ao da Madeira, porque «enquanto a **mulher madeirense não é dada à agricultura** e não emigra, a açoreana acompanha a maior parte das vezes os maridos e os filhos que vão procurar trabalho à América do Norte e, quando assim não acontece fica para os substituir nos seus trabalhos agrícolas»¹³². É pacífico que na Madeira o «número de emigrantes do sexo masculino» era, regra geral, muito superior ao dos de sexo feminino. Apesar desta observação ser válida, dela não decorre que conjunturalmente não tivessem existido

¹³¹ Alfredo Gomes, *Monografia...*, p. 84 e p. 37.

¹³² José Azeredo Perdigão, *A Indústria em Portugal (Notas para Um Inquérito)*..., p. 138, s.n..

dificuldades em aumentar o recrutamento de bordadeiras rurais na Madeira devido à ocorrência de vagas de emigração. Em 1912, observava-se que dois anos antes ocorrera uma sangria de população que determinara que «a falta de homens» tivesse passado a impor «às mulheres a obrigação de muitos serviços da vida rústica que eles desempenham, e por isso muitas delas» se distraíam nessa data «da sua antiga e persistente aplicação aos bordados»¹³³.

Este contributo feminino para a economia doméstica foi tanto mais importante quanto a remuneração retirada da terra se encontrava, durante este período, em decréscimo em resultado da redução progressiva da *ratio* terra-trabalhador. Na Madeira, a pressão da população sobre a terra tinha diversas causas. A estrutura demográfica tradicional do arquipélago apresentava características particulares e complexas que, como aludimos, não cabem no âmbito deste estudo. A vinha que é uma cultura própria de minifúndio e de carácter trabalho-intensivo, tinha grande peso na actividade agrícola existente neste arquipélago. A importância que esta cultura detinha muito possivelmente exercia a influência na caracterização da estrutura demográfica madeirense. Além disso, existe uma forte probabilidade de o padrão de herança, que vigorava neste espaço insular, apresentar alguma relação com essa estrutura. Com efeito, o padrão de herança em causa previa a repartição equitativa dos bens pelos filhos. Este padrão criava ainda condições para que em períodos de depressão económica se concretizassem fenómenos que propiciassem a fixação de grande número de população à terra, porque poderiam, mercê de uma certa lassidão ou de alguma indisciplina, não serem observadas e cumpridas as normas do contrato de colónia¹³⁴.

¹³³ Vitorino Santos, Relatório..., *B.T.I.*, nº 86, 1913, p. 5.

¹³⁴ Sobre a redução da *ratio* terra-trabalhador e sobre a colónia na Madeira ver Introdução.

Rudolf Braun, por um lado, e Lutz K. Berkner e Franklin Mendels, por outro, defenderam a perspectiva de que o padrão de herança tinha como efeito a disseminação da manufactura no campo¹³⁵. Em seu entender, nos locais onde o padrão de herança favorecia a pulverização da propriedade e existia actividade manufactureira no campo, os rendimentos auferidos desta actividade criavam condições para que cada vez um maior número de pessoas pudessem viver de menor área de terra. Desta forma, o desenvolvimento da manufactura propiciava o crescimento demográfico. A existência de uma relação causal entre os dois fenómenos foi contestada por Pierre Jeannin por a pesquisa demográfica deste período se encontrar de um modo geral muito atrasada, o que impedia a extracção de conclusões gerais em relação a esta questão¹³⁶. Nesta linha, Pierre Deyon, ao comentar as comunicações apresentadas no Congresso de Budapeste sobre Proto-Industrialização, defendeu que estas pecaram pela incipiência das análises demográficas por as evoluções apresentadas não terem recaído sobre tempos médios ou longos. E explicitou: «Se é certo que a oferta feita aos artesãos rurais os incita a casamentos precoces, é certo também que este factor não age só, mas interliga-se com outros parâmetros relativos às estruturas fundiárias, ao papel de cada sexo na produção, aos movimentos migratórios, à influência das condições de vida sobre a mobilidade e a mortalidade»¹³⁷.

¹³⁵ Rudolf Braun, Early Industrialization and Demographic Change in the Canton of Zurich in Charles Tilly (ed.), *Historical Studies of Changing Fertility*, Princeton, 1978, pp. 289-333; Lutz K. Berkner e Franklin Mendels, Inheritance Systems, Family Structure, and Demographic Patterns in *idem*, pp. 155-200.

¹³⁶ Pierre Jeannin, La Proto-industrialisation: Développement ou impasse?, *Annales, Économies, Sociétés, Civilizations*, 35^e année, n° 1, Janvier-Février, 1980, pp. 58-9.

¹³⁷ Pierre Deyon, *Fecondité et limites du modèle protoindustriel : premier plan*, *Annales, Économies, Sociétés, Civilizations*, 39^e année, n° 5, Septembre-Octobre, 1984, p. 874.

A compreensão do crescimento populacional em economias agrárias, como a da Madeira, também pressupõe que se faça previamente uma investigação demográfica aprofundada, a qual se encontra por efectuar. Os comportamentos demográficos das sociedades implicam na maior parte dos casos a intervenção de uma multiplicidade de factores. A selecção de uma faceta isolada, com a agravante de ser efectuada num período de tempo relativamente reduzido de sessenta e quatro anos, pode levar a interpretações redutoras. Mas feita esta ressalva, importa lembrar que este arquipélago se caracterizou entre 1850 e 1914 por um rápido crescimento populacional e por uma evolução no sentido de diminuição da idade média do casamento das mulheres¹³⁸. Não se pode determinar com segurança que a chave da explicação para a precocidade registada na idade do casamento das mulheres e para o consequente aumento da natalidade ocorrido durante a segunda metade de século passado e início do século actual na Madeira, possa ser exclusivamente atribuída ao desenvolvimento da manufactura do bordado. Tanto mais que esta região apresentou ao longo da sua História uma densidade populacional tradicionalmente elevada, a qual chegou a ser acompanhada em épocas passadas de alguns fluxos de emigração.

Além disso, estas reservas não se cingem ao caso concreto deste arquipélago, pois muitas outras regiões da Europa registaram situações de crescimento da natalidade e diminuição da idade do casamento das mulheres, em especial durante o século XVIII, sem que, no entanto, tivessem desenvolvido a produção de manufacturas no campo. A este propósito, P. Hudson frisou que «a não ser que se acredite que a maior parte do crescimento urbano, da migração e das mudanças agrícolas foram postas em marcha pela Proto-Industrialização, devemos aceitar que estas eram forças que se encontravam a actuar lado a lado com a Proto-Industrialização para influenciar o

¹³⁸ Sobre a diminuição da idade média do casamento das mulheres e as repercussões desta ocorrência no aumento da natalidade na Madeira ver Introdução.

comportamento demográfico»¹³⁹. Segundo Jeannin, o que levou os autores a menosprezarem aqueles aspectos e a estabelecerem que o desenvolvimento manufactureiro no campo seria causa de crescimento demográfico foi o facto de terem estabelecido interpretações a partir de micro-análises, que dissecavam pedaços de tecido minúsculos¹⁴⁰.

No respeitante à actividade do bordado na Madeira esta não só foi uma actividade analisada durante um período demasiado curto para se poderem extrair conclusões seguras, como também não registou um desenvolvimento uniforme por toda a ilha. A ocorrência simultânea dos momentos de declínio nesta actividade e das crises nas suas principais culturas impede que se impute apenas à diminuição da produção de bordado a causa de travagens verificadas no crescimento demográfico, como a verificada entre 1878 e 1890. Relativamente ao período entre 1897-1900 e 1914 e às regiões que menos aderiram a esta actividade (Machico), constatamos que nem revelam crescimentos demográficos menores nem comportamentos relevantes em relação a uma maior precocidade na idade de casamento inferiores a regiões onde esta actividade foi muito importante (Câmara de Lobos)¹⁴¹. No tocante ao artesanato da obra de vime, como já se salientou, a evolução demográfica da freguesia da Camacha não parece ter sido afectada pelo desenvolvimento ocorrido nesta actividade. Além disso, outros fenómenos, como a migração de população jovem do norte para o sul da ilha, podem ter

¹³⁹ P. Hudson, Proto-industrialization, in Anne Digby, Charles Feinstein and alt. (ed.), *New Directions and Economic and Social History*, vol. II, London, Macmillan, 1992, p. 18. Sobre as necessidades de investigação demográfica imprescindíveis à compreensão do processo de crescimento populacional nas economias modernas ver ainda: Jan de Vries, *A Economia da Europa numa Época de Crise (1600-1750)*, Lisboa, 1983, p. 151.

¹⁴⁰ Pierre Jeannin, La Protoindustrialisation: Développement ou impasse ?, *Annales, Économies, Sociétés, Civilizations*, 35^e année, n^o 1, Janvier-Février, 1980, p. 58.

¹⁴¹ Ver Introdução.

tido maior importância para o crescimento demográfico do que o desenvolvimento da manufactura¹⁴².

O modelo da proto-industrialização baseou-se inicialmente numa ideia de vantagem comparativa que associava o desenvolvimento da manufactura a locais de terra pouco fértil (especialmente regiões de pastorícia) e de agricultura de subsistência. Posteriormente, Mendels mostrou que a manufactura se tinha desenvolvido numa zona do noroeste europeu de agricultura temperada sujeita a um forte desemprego sazonal. As zonas de minifúndio da Europa do sul onde predominavam culturas – caracterizadas por exigirem cuidados e trabalho ao longo de todo o ano – como a vinha, nunca foram consideradas como susceptíveis de permitir o desenvolvimento da manufactura. Jorge Pedreira referiu-se à dificuldade de aplicar (no sentido de ferramenta empírica de estudo, em sentido metodológico e não teórico) o conceito de Proto-Industrialização às sociedades mediterrânicas enquanto sociedades que registaram processos de desenvolvimento tardio¹⁴³.

A este propósito, a Madeira torna-se igualmente exemplar uma vez que a vinha – eminentemente mediterrânica – era uma das suas culturas mais importantes, cultivada, com especialização, no maior concelho rural em termos de produção de bordado (Câmara de Lobos). A economia desta zona foi afectada, entre 1850 e 1914, com doenças e pragas que afectaram esta cultura e com a queda de preços do vinho registada entre a década de oitenta do século passado e 1914. As dificuldades sentidas para manter uma cultura com custos cada vez mais elevados pode em certo sentido

¹⁴² Sobre a ocorrência destes movimentos ver Introdução e ainda: Maria Luís Pinto e Teresa Rodrigues, *ob. cit.*, pp. 330-1.

¹⁴³ Jorge Pedreira, Social Structure and the Persistence of Rural Domestic Industry in Nineteenth Century Portugal, *Journal of European Economic History*, vol. XIX, nº 3, Winter, 1990, p. 525.

explicar a adesão que o bordado teve numa região como Câmara de Lobos. Este exemplo serve para ilustrar, de algum modo, em que medida a indústria pode ter estado relacionada «com contextos agrários particulares e com a sua adaptabilidade a circunstâncias específicas de mercado»¹⁴⁴.

Em 1912, referia-se que em face da importância dos bordados para a economia do concelho de Câmara de Lobos se estes entrassem em decadência «o abalo» seria «sensível» se ao mesmo tempo a população feminina não procurasse «um derivativo na criação de vacas leiteiras e fabrico de manteiga, na confecção de obras de vimes, na cultura esmerada de hortaliças e de frutas para exportação...». Ou seja, um conjunto de actividades que esta localidade tinha dificuldade em desenvolver por falta de recursos naturais como a água de rega ou produção de outras culturas – para além da viticultura, que tinha grande peso neste concelho – que propiciassem desperdícios que permitissem alimentar bovinos e assim desenvolver a pecuária. Nesta data, considerava-se mesmo que a parte agrícola deste concelho se encontrava em «estado de mediania [...] tendendo para a decadência». Ora, os numerosos «benefícios miúdos» derramados pelos bordados constituíam para «os chefes de família» «um valioso auxílio na angariação de meios de subsistência do casal»¹⁴⁵.

Tudo leva a crer que existia na Madeira uma relação entre o tipo de actividade básica de uma determinada localidade e a maior ou menor adesão das mulheres ao bordado. A prová-lo esteve o facto de a produção de lacticínios, incrementada a partir dos anos oitenta do século passado, ter constituído em muitos

¹⁴⁴ Maxime Berg, Pat Hudson and alt., *Manufactory in Town and Country Before the Factory* in Maxime Berg and alt. (ed.), *Manufactory in Town and Country Before the Factory*, Cambridge, 1983, p. 21 e p. 24.

¹⁴⁵ Alfredo Gomes, *Monografia...*, p. 96.

casos um desincentivo a esta actividade. Com efeito, a criação de uma vaca leiteira em estábulo exigia muito trabalho, pois ocupava o equivalente a um dia de jorna de um membro do agregado familiar. O norte da ilha dispunha de uma elevadíssima proporção de gado por comparação com o número dos seus habitantes. Observemos o quadro seguinte:

Quadro 4.12

Relação entre a população entre os 10 e os 59 anos em 1900 e o número de bovinos existentes em 1897

Zonas e Concelhos	População entre os 10 e os 59 anos	Bovinos	Nº de pessoas por cada bovino
CONCELHOS DA COSTA SUL /total	79.155	18.072	4.3
Funchal	28.666	791	36.2
Câmara de Lobos	9.718	2.100	4.6
Ponta do Sol	11.744	3.294	3.5
Calheta	11.405	5.930	1.9
Machico	7.441	2.413	3.08
Santa Cruz	10.181	3.544	2.8
CONCELHOS DA COSTA NORTE / total	13.258	9.640	1.3
Porto Moniz	2.594	977	2.6
São Vicente	5.202	6.167	0.8
Santana	5.462	2.496	2.1
PORTO SANTO	1.437	705	2.03
DISTRITO	94.926	28.417	3.3

Fontes: *Censo da População do Reino de Portugal no 1º de Dezembro de 1900...*, vol. II, pp. 48-9 e João Tierno, *Relatório...*, p. 1134.

Em abono da hipótese que colocámos em relação ao norte da ilha militava o facto, a que já aludimos, de o recrutamento de bordadeiras não se ter verificado de forma homogénea. Uma das zonas que se mostrou mais renitente e retardatária nesta adesão foi justamente aquela zona da ilha. Esta região revelava uma percentagem de bordadeiras muito mais reduzida por comparação com o número de mulheres com idades entre os sete e os cinquenta e quatro anos, sobretudo se compararmos com o que acontecia no sul da ilha. A escolha deste leque de idades não foi arbitrária pois assentou na pressuposição de que o número de crianças que bordavam com idades inferiores a

dez anos possa ser compensado pelo número de mulheres que possa ter deixado de bordar antes dos sessenta anos, por esta ser uma actividade com efeitos sobre a diminuição da visão. Observemos o quadro seguinte:

Quadro 4.13

Número de mulheres entre os 7 e os 54 anos e percentagem de bordadeiras em 1906 em relação ao número de mulheres entre 7 e os 54 anos em 1900

Zonas e Concelhos	Número de mulheres entre os 10 e os 60 anos	Percentagem de bordadeiras em relação ao nº de mulheres entre 10 e 60 anos %
CONCELHOS DA COSTA SUL / total	41.628	70.62
Funchal	15.846	78.25
Câmara de Lobos	5.494	90.06
Ponta do Sol	5.897	39.00
Calheta	5.738	78.42
Machico	3.626	16.54
Santa Cruz	5.027	69.62
CONCELHOS DA COSTA NORTE / total	6.398	40.63
Porto Moniz	1.287	31.08
São Vicente	2.576	42.70
Santana	2.535	31.55
PORTO SANTO	185	61.66
TOTAL GERAL	48.211	66.37

Fontes: Francisco Oliveira, *Informações...*, 1863, p. 10; Vitorino Santos, *Indústrias...*, *B.T.I.*, nº 5, 1907, p. 7.

Além disso, o facto da agricultura da Madeira não ser mecanizada tornava-a muito exigente em trabalho, as mais das vezes durante todo o ano, em parte devido à prática de certas culturas e ainda por força da forma intensiva como era praticada. A actividade do bordado (ou dos vimes) na Madeira contribuía para manter fixos os trabalhadores à terra – visto o rendimento que era possível auferir na agricultura ser diminuto, fosse por causa da fragmentação das explorações ou por causa da depreciação dos produtos das culturas comerciais – e era compatível com as necessidades da agricultura, porque assentava na divisão do trabalho entre homens e mulheres. Os

vimes, em parte, e os bordados, em geral, propiciavam trabalho às mulheres enquanto os homens se ocupavam das lides do campo. Esta situação assemelha-se à verificada no planalto de Caux em França. Esta região possuía terras férteis e bem exploradas. Nesta região, predominava a grande propriedade porque os solos eram pesados e exigiam a utilização de animais de tiro. Por este aspecto e porque a cultura dominante era a dos cereais, caracterizada por exigir trabalho sazonal, também existia um fenómeno de falta de terra sendo grande o número de assalariados. O padrão de herança assente na progenitura contribuía para criar estes trabalhadores sem terra. A natureza sazonal de muito trabalho agrícola tradicional criou a necessidade da indústria doméstica como fonte suplementar de rendimento mesmo em regiões de agricultura comercial como Caux. A destruição da indústria rural (de fiação e tecelagem) verificada após 1870 provocou um fenómeno de êxodo rural nesta região¹⁴⁶.

Jorge Pedreira afirma que um dos problemas do conceito de Proto-industrialização se prendia com o que se entendia por um novo tipo de indústria doméstica que (além do aspecto dos seus produtos se destinarem a mercados longínquos – nacionais ou internacionais) não se confundia com os antigos mesteres (sapateiros, moleiros, por exemplo) nem com as diferentes formas de produção assentes em trabalho a tempo parcial por parte das famílias camponesas destinadas a satisfazer as suas próprias necessidades de consumo¹⁴⁷. Este autor defende que em muitos casos existiu uma continuidade, pelo menos geográfica, entre os antigos mesteres e as novas indústrias orientadas para o mercado. No entanto, esta distinção permanece válida para avaliarmos a utilidade em aplicarmos este conceito ao caso concreto do

¹⁴⁶ Gay L. Gullickson, *Agriculture and Cottage Industry: Redefining the Causes of Proto-industrialization*, *Journal of Economic History*, vol. XLIII, n.º 4 (Dec. 1983), pp. 844-9.

¹⁴⁷ Jorge Pedreira, *Social Structure...*, 1990, pp. 523-4.

desenvolvimento da manufactura na Madeira durante o período considerado. Avulta assim a situação dos curtumes que não perdeu as características de mester antigo. As técnicas que utilizava não sofreram qualquer evolução e a sua produção continuou a dirigir-se para o mercado interno. A situação dos vimes e dos bordados era diversa. Com efeito estas actividades domésticas mostraram uma clara evolução nos processos de fabrico, a qual se ficou a dever em grande parte às exigências de competitividade impostas pela circunstância destes produtos serem maioritariamente dirigidos ao mercado externo. O conceito de Proto-industrialização parece-nos menos defensável nas relações que estabelece entre o crescimento demográfico – com especial menção dos pressupostos: diminuição da idade do casamento das mulheres e aumento da natalidade – porque nesta matéria é difícil isolar um único factor. No entanto, nada invalida que na Madeira a disseminação da actividade do bordado pelas suas diversas localidades possa ter sido um dos muitos factores a ter contribuído para esta evolução. Neste sentido, a implantação desta manufactura teria assim dado o seu contributo para a crescente fixação de população agrícola no campo, não obstante a área agrícola se ter mantido praticamente fixa ao longo deste período. Na medida em que o conceito de Proto-industrialização é esvaziado de alguns aspectos que podem levar ao estabelecimento de relações unívocas, como a respeitante à estabelecida entre demografia e crescimento demográfico, ou ainda como a respeitante entre duas fases de um processo histórico – preparação do processo de industrialização e a industrialização propriamente dita –, pode constituir um elemento operatório útil. Mas resta saber se uma vez operada essa flexibilização estaremos ainda a falar de uma e mesma coisa.

4.5 – Conclusão

Os vimes e os curtumes transformavam uma matéria-prima produzida na ilha. Os curtumes e a actividade colateral da sapataria, apesar de terem mantido processos de fabrico ancestrais, tinham importância na economia do arquipélago porque os produtos que colocavam no mercado se encontravam adaptados às necessidades locais e tinham largo consumo no mercado interno.

Uma vez que o vime era cultivado em zonas pouco aptas a uma agricultura rica, o rendimento desta planta comercial constituía uma importante fonte de riqueza para os seus produtores. Sob o ponto de vista industrial, ocupava um significativo número de homens e mulheres que na zona onde residiam não podiam igualmente praticar culturas ricas. O trabalho de homens e mulheres efectuado aos serões compensava os magros rendimentos provenientes do tipo de agricultura de subsistência que praticavam. Em 1906, estimava-se que o artefacto de vime ocupava cada trabalhador em média 300 dias por ano e que o valor dispendido em igual período em mão-de-obra era de cerca de 50 contos de réis¹⁴⁸.

No caso do bordado, a média de ocupação anual de cada bordadeira era cerca de metade da de um artesão de vimes. Uma vez que a actividade do bordado se caracterizava por ocupar um elevadíssimo número de bordadeiras – 38.000 em 1916, quando os vimes não ultrapassavam os 700 operários –, a remuneração anual da mão-de-obra atingia cifras dezasseis vezes ou mais superiores às dos vimes¹⁴⁹. A importância

¹⁴⁸ João da Mota Prego, artigo publicado em 1906 no *Heraldo da Madeira* in Jaime Azevedo Pereira, *Os Vimes na Ilha da Madeira...*, p. 54.

¹⁴⁹ Vitorino Santos, *Relatório...*, *B.T.I.*, nº 86, p. 6; *Idem*, *Relatório...*, *B.T.I.*, nº 111, 1917, p. 5.

destas duas actividades media-se pois no volume de mão-de-obra que ocupava e não tanto pela proporção das exportações destes produtos no conjunto das exportações da Madeira. Observemos o quadro seguinte:

Quadro 4.14

Percentagem do valor da exportação de bordado e percentagem do valor da exportação de vimes da Madeira sobre o valor da exportação total do arquipélago

Anos v.m.a	Percentagem do valor da exportação de bordados da Madeira sobre o valor das exportações deste arquipélago %	Percentagem do valor da exportação de vimes da Madeira sobre o valor das exportações deste arquipélago %
1878-1880	0.04	a)
1884-1887	0.003	a)
1893-1896	0.04	0.002
1901-1904	0.03	0.003
1905-1908	0.06	0.003
1909-1912	0.05	0.005
1913-1914	0.08	0.006

Fonte: Ver quadros A.1.1, 4.7 e valor da exportação de bordado na coluna I do quadro A.4.1.

Notas: O valor das reexportações foi subtraído a partir de 1884 ao valor das exportações por ser maioritariamente composto pelo carvão fornecido aos navios no porto do Funchal (ver capítulo V). a) Dados inexistentes.

A importância da actividade do bordado e da cultura e artefacto do vime não podem ser avaliadas pela proporção das exportações destes produtos sobre as exportações totais do arquipélago. As proporções relativas às exportações dos vimes eram muito inferiores às percentagens de exportação dos bordados. Esta situação continua a ser válida mesmo duplicando os valores da exportação destes produtos, tendo em conta que as estatísticas aduaneiras não contabilizam a quantidade destes produtos consumidos pelos passageiros que transitavam pelo porto do Funchal. A quantidade e o valor dos vimes e dos bordados comercializados pelas lojas para turistas era significativa, razão pela qual o crescimento do movimento portuário e o desenvolvimento do turismo tiveram um contributo relevante para o desenvolvimento destes dois sectores.

ANEXOS

A.4.1

Valor e Quantidade de Bordado da Madeira Exportado

Anos	I		II	
	Valor (mil réis)	Quantidade (kg)	Valor (£)	Quantidade (kg)
1878	55.252	1.809	a)	a)
1879	29.554	1.582	a)	a)
1880	12.938	1.864	a)	a)
1884	15.057	a)	a)	2.033,92
1885	19.028	a)	a)	4.576,32
1886	17.782	a)	3.952	1.779,68
1887	14.898	a)	3.310	4.067,84
1888	a)	a)	3.697	3.559,36
1889	21.253	3.798	4.709	3.813,60
1890	5.696	5.380	4.722	3.813,60
1891	5.036	5.196	1.119	1.271,20
1892	4.532	5.151	1.429	7.118,72
1893	3.044	3.085	2.011	1.271,20
1894	7.211	9.040	a)	a)
1895	30.259	37.845	8.969	51.356,48
1896	21.783	27.303	4.898	28.474,88
1897	104.073	41.529	30.201	53.898,88
1898	128.044	21.799	37.000	27.457,92
1899	200.741	33.353	54.950	39.661,44
1900	229.229	37.114	38.204	37.627,52
1901	213.443	34.837	a)	36.610,56
1902	190.720	38.190	a)	38.644,48
1903	98.863	49.838	a)	49.869,20
1904	58.736	45.630	a)	45.630,90
1905	99.690	51.683	a)	51.682,85
1906	242.335	56.018	a)	56.020
1907	277.518	64.495	a)	64.497
1908	186.075	42.378	a)	42.551
1909	237.563	53.041	a)	53.435
1910	287.553	64.155	a)	77.178
1911	189.305	41.498	a)	41.535
1912	79.768	20.328	a)	20.324
1913	153.007	27.886	a)	25.256
1914	156.768	33.691	a)	a)

Fontes: *Inquérito Industrial de 1881. Inquérito Directo. 2ª Parte. Visita às Fábricas...*, p. 293; *Inquérito sobre a situação...*, pp. 183-5; *Estatísticas de Comércio Externo (I)*; *Parliamentary Papers* (vários anos).

Nota:

a) Dados desconhecidos; b) Convertemos cada ton. inglesa por 1.016,96 Kg.

A.4.2

Número de Empresas Exportadoras de Bordado da Madeira

anos	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	l	m	n	o	p	q	r	s	t	u	v
1893	*	*	*	*																	5
1894	*	*	*	*																	5
1895	*	*	*	*																	5
1896																					
1897	*		*	*		*															4
1898	*		*	*		*	*														4
1899	*		*	*		*	*														5
1900	*		*	*		*	*														4
1901	*		*	*		*	*														4
1902	*		*	*		*															3
1903	*		*	*	*																2
1904	*		*	*	*																2
1905	*		*	*	*																2
1906	*		*					*	*												4
1907	*		*					*	*												4
1908	*		*					*	*												3
1909	*		*					*	*	*	*	*	*	*	*	*					9
1910	*		*					*	*	*	*	*	*	*	*	*	*				10
1911	*		*					*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	12
1912	*		*					*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	14
1913	*		*					*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	14

Fontes: Anuário. Almanaque Comercial da Indústria, Magistratura... (vários anos).

Legenda:

a – Francisco Araújo Figueira	h – Grubrüder Kel (Ikel)	p – Wolfenstein & Horwitz
b – António Macedo	i – Kretchuar	q – Alfredo Schimdt
c – Otto Von Streit	j – Dutting & Gaa	r – Casa Americana
d – Michael Mael Reichman (Max)	l – Gebrüder Wartemberg	s – G. A. Kiekeben
e – Helena Roch & C. ^o	m – M.A. Silva Passos	t – Koller Frères
f – C. O. Kranhaus	n – R. Kritzmar	u – Malouk Brothers
g – Herman Horwitz	o – Wilhelm Marum	v – Número total de empresas

Nota: Em Dezembro de 1911 refere-se a existência de uma oficina de bordados que não constava desta listagem que era a de João O. Faria (Vitorino Santos, Relatório..., *B.T.I.* n.º 75, 1913, pp. 36-7). Um ano depois, este número alargava-se com as empresas seguintes: The British Embroidery C^o. L.da.; Woltz & C^o. e Álvaro Teodoro de Oliveira (Vitorino Santos, Relatório..., *B.T.I.*, n.º 86, 1913, pp. 32-33).

A.4.3

Evolução do crescimento populacional do concelho de Santa Cruz e da freguesia da Camacha

Anos	População Total		Taxas de crescimento entre os anos dos censos		
	Camacha (freguesia)	Santa Cruz (concelho)	Anos dos censos	Camacha %	Santa Cruz %
1864	1.590	8867	1864-1878	30.37	26.08
1878	2.073	11.180	1878-1890	47.03	34.46
1890	3.048	15.033	1890-1900	8.56	8.81
1900	3.309	16.358	1900-1911	15.04	22.42
1911	3.807	20.027	1911-1920	4.17	5.23
1920	3.966	21.076	----	----	----

Fonte: *Recenseamento Geral da População no Continente e Ilhas Adjacentes (às 0 Horas de 15 de Dezembro de 1864)...*, Tomo I, vol. 1, p. 104.

Nota: Em 1900, a freguesia de Água de Pena foi anexada a Santa Cruz o que não altera o cálculo efectuado.

A.4.4

Evolução do número de estabelecimentos de vimes existentes no distrito do Funchal ente 1893 e 1910

Anos	Número de estabelecimentos de vime
1893	10
1894	6
1895	11
1896	9
1897	12
1903	10
1907	14
1908	12
1909	11
1910	12

Fonte: *Anuário Estatístico das Contribuições Directas* (vários anos).

CAPÍTULO V

A ACTIVIDADE PORTUÁRIA E O TURISMO

Entre 1850 e 1914, o Funchal foi um importante porto de escala para a navegação que transitava entre a Europa e o hemisfério sul. A progressiva substituição da navegação à vela pela de vapor, ocorrida a partir dos anos cinquenta do século passado, determinou que o fornecimento de carvão à navegação se tornasse uma actividade importante para os portos atlânticos – Madeira, Canárias e Cabo Verde –, situados a *meia-viagem* entre a Europa e a América do Sul ou entre aquela e a costa ocidental e sul da África. Entre 1870 e 1914, verificou-se um crescimento significativo no movimento de navios nestes circuitos. No entanto, o crescimento registado no movimento de navios entrados no porto do Funchal ficou aquém da evolução entretanto desenhada nas rotas onde esta ilha se inseria ao contrário do que aconteceu com as ilhas Grã-Canária e Tenerife do arquipélago espanhol.

Durante este período, o fenómeno turístico madeirense sofreu também uma evolução. A Madeira perdeu, a partir do final do século passado, a conotação de estância de saúde e ganhou a de ilha de férias. Esta transformação inseriu-se numa tendência para o lazer em geral e o turismo em particular adquirirem maior relevo na sociedade contemporânea. A alteração verificada nas motivações das pessoas que procuravam este destino foi acompanhada de uma forte diminuição do tempo médio de estadia de cada pessoa, do crescimento progressivo do número de visitantes e da evolução da produção de serviços turísticos. A actividade turística

em fase embrionária e o movimento portuário encontraram o seu lugar na economia madeirense.

5.1 – A evolução do porto do Funchal e a aspiração de um porto franco

Entre 1850 e 1914, o Funchal adquiriu, como já se disse, importância como porto de escala para a navegação. Esta função, que vinha sendo exercida desde tempos longínquos, tomou novos contornos em face das alterações registadas no padrão de trocas intercontinentais de bens e pessoas. Esta época ficou assinalada pelo crescimento significativo do volume das trocas mundiais em geral e das efectuadas por via marítima em particular. Na realidade, a proporção de bens alimentares e de géneros comuns ou a granel que passaram a sofrer um transporte transoceânico cresceu acentuadamente durante este período, contribuindo para acentuar a interdependência do mundo ocidental em relação aos outros continentes¹. Os dados relativos ao valor do comércio mundial ilustram esta asserção. Estes dados mostram que em 1913 o valor do comércio mundial era quatorze vezes superior ao registado em 1840. A Europa manteve uma proporção considerável do valor do comércio mundial e embora tenha acompanhado o crescimento global, a sua participação naquele comércio desceu de 71% para 58% entre a primeira e a última daquelas datas. Os últimos vinte anos do século passado ficaram assinalados pelo baixo ritmo de crescimento do valor do comércio mundial, tendência que se inverteu nos primeiros treze anos do século actual. Observemos o quadro seguinte:

¹ Douglas North, Ocean Freight Rates and Economic Development 1750-1913, *The Journal of Economic History*, vol. XVIII, Dec, 1958, nº 4, p. 537; D.C.M. Platt, *Latin American and British Trade 1806-1914*, London, 1972, pp. 65-73 e pp. 98-135. Relativamente à alteração havida no padrão de trocas, ver W. Woodruff, *Impact of the Western Man: a study of Europe's role in the world Economy, 1750-1960*, London, 1966, pp. 264-97.

Quadro 5.1

Evolução do valor do comércio mundial
(Milhões de U.S. \$)

	Valor do comércio mundial	Percentagem do comércio europeu
1840	2,800	71
1860	7,300	69
1880	14,900	70
1900	19,550	66
1913	38,150	58

Fonte: W. Woodruff, *Impact of Western Man: a study of Europe's role in the World Economy...*, table VII/2 (adaptado), p. 313.

Nota: O autor adverte que o valor do comércio mundial é obtido adicionando-se a totalidade das importações do mundo à totalidade das exportações do mundo, isto é, os *items* do comércio aparecem duas vezes.

Outra das características da segunda metade do século passado e início do século actual foi o aumento da movimentação intercontinental de pessoas. Entre 1851 e 1910, um grande número de europeus procurou outros continentes para aí se fixarem. A saída de europeus assumiu grandes proporções no período decorrente entre 1900 e 1910, seguindo-se-lhe por ordem decrescente os períodos entre 1881 e 1890 e entre 1891 e 1900. Se nos ativermos ao volume de imigração intercontinental, que foi objecto de registo, constatamos que a América do Norte absorveu o maior número de pessoas, tendo sido imediatamente seguida da América Central e do Sul, onde neste último conjunto se destacaram a Argentina e o Brasil. A imigração para esta última zona apresentou-se crescente entre 1881 e 1910. Analisemos o quadro seguinte:

Quadro 5.2

Imigração Intercontinental para áreas seleccionadas entre 1851 e 1910 e Emigração da Europa

Imigração Intercontinental para áreas seleccionadas entre 1851 e 1910 (Dados por grosso em milhares)					Emigração da Europa (milhares)	
Entre os anos	América Central e Latina	U.S.A e Canadá	Outros (a)	Total	Entre os anos	Emigração
1851-1860	510	2536	472	3518	1851-1860	2171
1861-1870	457	2450	69	2976	1861-1870	2805
1871-1880	690	2653	145	2867	1871-1880	3239
1881-1890	1572	5211	65	6848	1881-1890	7785
1891-1900	1928	3915	35	5878	1891-1900	6770
1901-1910	2976	9613	812	13401	1900-1910	11271
Soma	8133	24331	1598	35488		34041

Fontes: W. Woodruff, *Impact of Western Man...*, quadro III/5, pp. 108-9 e quadro III/4, pp. 106-7 (adaptado).

a) Em outros destinos contabilizaram-se a Austrália, Nova Zelândia e África do Sul.

Estas movimentações intercontinentais de bens e pessoas tiveram como resultado aumentar a procura de serviços de transporte marítimo. A prova de que a oferta de serviços registou um grande aumento reside no facto de, em 1913, o número de toneladas mundiais registadas ser o quántuplo do montante verificado em 1850. Os períodos entre 1850 e 1880 e entre 1900 e 1913 registaram grande expansão em contraste com o que se passou na última vintena do século passado. Entre o início da segunda metade do século passado e a primeira guerra mundial, a Europa manteve proporções não só muito significativas como crescentes adentro da distribuição do transporte marítimo mundial. Estes anos registaram algumas transformações importantes ao nível da distribuição de tonelagem no interior daquele continente. Com efeito, a Grã-Bretanha conservou a parcela mais importante deste conjunto, mas, em especial, a Alemanha, e, noutra plano, a Holanda, apresentaram, no trânsito do século passado para o actual, percentagens crescentes na distribuição da tonelagem europeia. Vejamos o quadro seguinte:

Quadro 5.3

Evolução da tonelagem bruta mundial entre 1850 e 1913, evolução da proporção da tonelagem bruta europeia adentro da mundial e evolução da proporção de alguns países europeus sobre a tonelagem europeia

Anos	Toneladas mundiais brutas	Toneladas brutas em percentagem					
		Europa/ T.M.B.	Grã- Bretanha/ T.E.B.	França/ T.E.B.	Alemanha / T.E.B.	Holanda/ T.E.B.	Itália / T.E.B.
		%	%	%	%	%	%
1850	9032	54	40	8		3	
1880	19992	70	33	5	6	2	5
1900	26205	71	36	4	7	1	4
1913	46970	79	40	5	11	3	3

Legenda: T.M.B – toneladas mundiais brutas; T.E.B. – toneladas europeias brutas.

Fonte: W. Woodruff, *Impact of the Western Man...*, quadro VI/3 (adaptado), p. 255.

Embora os dados quantitativos sobre entradas e saídas de navios nos portos nacionais não se encontrem classificados por procedências e destinos senão a partir de 1881, existem a este respeito algumas referências. Nesse sentido, trinta anos antes, Robert White, ao prestar informações aos turistas que pretendiam passar o Inverno na Madeira, referia que as ligações directas de Inglaterra para esta ilha eram proporcionadas por veleiros construídos expressamente para efectuarem o trânsito de passageiros com esta região – nessa data, sustentava-se que a viagem de mar era terapêutica para os doentes pulmonares –, e que, além disso, existiam também barcos correios que saíam de Inglaterra em direcção ao Brasil via Lisboa, e, finalmente, os barcos mercantes das Índias Orientais, que saíam de Inglaterra e escalavam o Funchal durante o Outono na sua viagem de ida. Relativamente a estes últimos, o autor esclarecia ainda que se tratavam de barcos que tinham a particularidade de terem tonelagens superiores aos restantes barcos de comércio regulares, mas, que não só

tinham o inconveniente de as suas viagens serem muito demoradas, como, sobretudo, a sua navegação e frequência ser cada vez mais rara².

Esta última referência, datada de 1851, causa alguma perplexidade porquanto Silbert sublinhou que, no final da década de sessenta do século passado, a abertura do Canal de Suez foi prejudicial para a Madeira, por lhe ter retirado importância relativa no plano oceânico. Ao ponderarmos as repercussões da abertura do canal de Suez e a importância da Madeira em termos oceânicos, temos de ter presente que o Oriente não constituía um bloco homogêneo. A vastidão desta zona do globo impede que se projecte sobre ela uma visão uniforme. O encurtamento da distância entre a Europa e o Oriente não foi idêntico para todos os trajectos. A vantagem do canal de Suez sobre a rota do Cabo foi muito maior entre Liverpool e Bombaim, porque representou uma poupança de 42%, do que entre aquela cidade britânica e Yokohama, onde o benefício se reduziu para 24%, ou, finalmente, entre aquela mesma cidade e a capital australiana, que apenas poupava 8% de percurso³. Face a estes dados, não causa qualquer estranheza que o tráfego entre a Europa e a Austrália tenha registado uma cronologia de substituição da vela pelo vapor particularmente lenta⁴. Por exemplo, até o final do século passado, continuou a ser rentável exportar a lã australiana em barcos à vela através da rota do Cabo. Muito embora o tráfego entre a Europa e a Austrália tivesse continuado a usar a rota do Cabo, aquela zona do Pacífico não teve nesta época

² Robert White, *Madeira its Climate...*, pp. 101-5. Ver ainda: Albert Silbert, Un carrefour de L'Atlantique: Madère (1640-1820), *Revista de Economia e Finanças*, 1954, T. II, nº 22, pp. 34-5. A análise à tese de Silbert será objecto de maior desenvolvimento ao longo deste capítulo.

³ André Siegfried, *Suez, Panama et les routes maritimes mondiales*, Paris, 1940, p. 82.

⁴ Gerald S. Graham, The ascendancy of the sailing ship 1850-85, *The Economic History Review*, 1956, Second Series, vol. IX, number 1, August 1951, p. 81 e p. 84; Malcolm Tull, Australian Maritime History: A Progress Report, *Journal of Transport History*, 1988, Third Series, vol. 9, n.2, p. 82; Simon Ville, *Transport and the Development of the European Economy, 1750-1918*, London, 1990, pp. 53-4.

uma importância muito destacada quer no plano comercial quer em termos de atracção de emigrantes.

Em contrapartida, um dos traços marcantes da segunda metade do século passado e início do século actual foi o facto de a navegação entre a Europa e a América do Sul se ter apresentado particularmente activa. Em relação aos navios que transitavam pelo porto do Funchal, a América do Sul ocupava um lugar destacado como ponto de partida ou de destino. Esta realidade esteve associada à melhoria das condições de comércio nesta região e ao movimento ascendente de emigrantes europeus para esta zona ocorrido a partir dos anos 1881 até 1910 (ver quadro 5.2). Num plano imediatamente inferior, situou-se a navegação entre a Europa e a África Ocidental e do Sul. A navegação nestas duas rotas sofreu um crescimento assinalável a partir da década de setenta do século anterior, o qual esteve ligado à evolução económica destas duas zonas do globo.

Tornou-se evidente que as potencialidades económicas da zona atlântica sul americana passaram a ser olhadas de forma mais atenta pelos europeus a partir da década de cinquenta do século XIX. Investimentos em infra-estruturas de transporte e o estabelecimento de grandes explorações agrícolas marcaram esta fase inicial. A intensificação da urbanização europeia, verificada a partir dos anos sessenta subsequentes, criou condições para o alargamento dos mercados para os produtos agrícolas e pecuários sul americanos. Esta região pôde corresponder de modo mais activo a esta procura, nomeadamente, após as décadas de oitenta e noventa, porque beneficiou da especialização dos serviços de transporte marítimo, do aperfeiçoamento dos sistemas de conservação e da redução do custo dos fretes marítimos. Alguns anos antes, concretamente a partir de meados da década de setenta do mesmo século, assistiu-se a um aumento expressivo do movimento emigratório europeu para países desta zona, tais como a Argentina, Chile e Brasil. Embora este fenómeno tivesse tido origem na reestruturação ocorrida na agricultura europeia, as populações que se

dirigiram àqueles destinos foram cativadas pela melhoria das condições criadas pelos governos locais para o seu acolhimento, mas, sobretudo, foram ao encalce das oportunidades abertas à expansão económica desta zona do globo, a qual, no conjunto das transferências de capital efectuadas no plano internacional, se tornou notada pelo volume de investimentos estrangeiros que foi capaz de captar, designadamente, nos períodos decorrentes entre 1882 e 1890 e entre 1900 e 1913⁵.

O continente africano não acompanhou a actividade desenvolvida pela América do Sul quer na capacidade de captar investimento estrangeiro quer na de atrair emigrantes, registando em ambos os casos níveis muito inferiores. Contudo, a exploração do continente africano animou-se a partir do último quartel do século passado. A maior fatia do investimento internacional canalizou-se sobretudo para as zonas mineiras – com a África do Sul a absorver uma proporção muito vultuosa desses capitais –, tendo os Governos dessas regiões suportado grandes despesas em infra-estruturas de transporte. A partir do último quartel do século anterior, a procura de mercados para os produtos industriais europeus e a necessidade de matérias-primas por parte dos países industrializados ajudam a explicar o interesse manifestado pela exploração deste continente. Entre aquela época e 1914, a navegação que transitava entre a Europa e a costa ocidental da África ou a África do Sul teve significado no movimento de navegação que utilizou o Funchal como porto de escala⁶.

⁵ Pierre Léon, *História Económica e Social...*, pp. 540-53. Sobre a evolução do custo do transporte oceânico durante o século XIX perfilham-se duas perspectivas: a de Douglas North que propugna que as poupanças nos custos de exploração se deveram predominantemente a melhorias organizacionais (*Ocean Freight...*, pp. 536-573) e a de Charles Knick Harley que, para o mesmo efeito, coloca a tónica na nova tecnologia industrial (*Ocean Freight Rates and Productivity, 1740-1913: The Primacy of Mechanical Invention Reaffirmed*, *Journal of Economic History*, vol. 48, n.º 4, Dec. 1988, pp. 851-64).

⁶ J. Forbes Munro, *Britain in Tropical Africa, 1880-1960. Economic Relationships and Impact*, London, 1984, pp. 15-8; Nuno Severiano Teixeira, Política Externa e Política Interna no Portugal de 1890: O ultimatum Inglês, *Análise Social*, vol. XXIII (98) 1987-4.º, pp. 687-8; Pierre Léon, *História Económica e Social...*, pp. 440-4.

A compreensão da natureza e âmbito dos serviços prestados pelo porto do Funchal no abastecimento de carvão à navegação pressupõe um conhecimento prévio do fenómeno de substituição da vela pelo vapor e a consideração de que o processo de mudança tecnológica e a sua difusão se processaram de forma gradual. Embora a navegação a vapor se tenha desenvolvido a partir da década de cinquenta do século passado, no começo limitou-se a apresentar a regularidade de serviço como única vantagem sobre a navegação à vela. Com efeito, o investimento inicial no navio-a-vapor era à partida superior ao efectuado no veleiro. Além disso, apesar de os primeiros navios a vapor se caracterizarem por terem dimensões diminutas, viam a sua capacidade de transporte de carga ser ainda substancialmente reduzida pela afectação do pouco espaço disponível à armazenagem do carvão e à maquinaria, factos que comprometiam a rendibilidade da sua exploração. Após os anos sessenta do século passado, a navegação a vapor tornou-se mais veloz do que a navegação à vela. Não obstante esta evolução, os vapores encontravam-se à partida mais aptos para superar os veleiros em trajectos curtos, mantendo-se os veleiros soberanos por mais algum tempo, salvo algumas excepções, nas grandes viagens. Contudo, esta condição não provou ser eficaz em todos os casos. Em determinadas rotas, a substituição da vela pelo vapor foi acelerada pela intervenção de outros factores, como subsídios governamentais ou os contratos de correio. Idêntica função foi desempenhada pelo equilíbrio muito específico e particular que se estabeleceu entre as cargas de ida e de retorno em certas rotas. Na realidade, as condições e realidades específicas de cada rota foram determinantes para a cronologia deste processo, que além de ter assumido esta forma diversificada se processou de modo gradual. De um modo geral, o transporte de passageiros andou «à frente da carga na mudança para o vapor»⁷. A transferência da vela para o vapor na rota entre a Europa e a América do Sul recebeu um contributo particular do transporte de

⁷ Joaquim da Costa Leite, O transporte de emigrantes: da vela ao vapor na rota do Brasil, 1851-1914, *Análise Social*, vol. XXVI (112-113), 1991 (3º-4º), pp. 747-8.

emigrantes europeus que para aí se dirigiram a partir de meados da década de setenta do século passado (ver quadro 5.2)⁸. Nas duas décadas seguintes, a redução drástica do consumo de carvão, conseguida com o conjunto de outras melhorias introduzidas nos motores navais (motor de tripla e quádrupla expansão e os motores de turbina), ao reduzir o custo do vapor por comparação com o da vela, criou as condições para a intensificação do processo de transferência da vela para o vapor nas grandes viagens⁹.

Quanto ao porto do Funchal, verificamos que, no conjunto das entradas de navios, a afluência de embarcações à vela se apresentou em queda a partir da década de setenta do século passado. Esta tendência foi reforçada ao longo dos anos oitenta e noventa, a ponto de, no início do século actual, a navegação à vela que frequentava o porto do Funchal não conservar qualquer expressão face ao número e tonelagem dos navios a vapor que o aportavam. Para uma análise mais detalhada atente-se no quadro seguinte:

⁸ Sobre a explosão do fenómeno emigratório europeu para esta região ver Pierre Léon, *História Económica e Social...*, pp. 540-1. Situado numa perspectiva que privilegia os aspectos tecnológicos, Robert G. Albion defendeu a existência de uma relação entre a evolução registada na mecânica naval (especialmente no motor *compound*) e as facilidades criadas à extensão do alojamento destinado aos passageiros de terceira classe ou de proa (*Capital Movement and Transportation, The Journal of Economic History*, vol. IX, 1951, n.º 4, pp. 368-9).

⁹ Simon Ville, *Transport and Development...*, pp. 52-3; Charles K. Harley, The shift from sailing ships to steamships, 1850-1890: a Study in Technological Change and Diffusion in Donand N. McCloskey (ed.), *Essays on a Mature Economy: Britain after 1840*, Princeton, 1971, pp. 215-17 e p. 227.

Quadro 5.4

Proporção de barcos a vapor e de barcos à vela sobre o conjunto da navegação entrada no Porto do Funchal

Triénios e anos	barcos à vela %	barcos a vapor %	barcos entrados de vapor e vela (valores médios anuais)
1848	100	----	255
1851 a)	100	----	269
1854-56	82	18	196
1861 a)	67	33	170
1865-67	60	40	247
1868-70	49	51	366
1871-73	43	57	560
1875-77	38	62	598
1878-80	28	72	605
1881-83	21	79	643
1884-86	12	88	700
1887-89	11	89	676
1890-92	11	89	635
1893-95	8	92	623
1896-98	6	94	729
1899-01	6	94	1026
1902-04	4	96	1308
1905-07	2	98	1214
1908-10	2	98	1359
1911-13	1	99	1197
1914 a)	1	99	963

Fontes: Sérvulo Drumond de Menezes, *Uma Época administrativa...*, vol. II, pp. 133-39 (anos de 1847 e 1849); *Estatísticas de Comércio Externo*.

Nota: a) Ano

Relativamente à evolução das entradas de navios a vapor no porto do Funchal constatamos que as entradas tiveram um crescimento muito acentuado entre 1865 e 1873, o qual, embora denotando algum abrandamento, prosseguiu sem interrupções até 1884-6. Entre meados da década de sessenta e o fim da década de setenta do século passado, a importância do papel do Funchal como porto de escala para a navegação foi repetidamente sublinhada em documentação nacional e estrangeira em perfeita sintonia com a evolução registada nas entradas de embarcações. Em 1864, o Governador civil expendia a crença dominante relativamente ao papel desta ilha como um «porto forçado de escala» relativamente «a toda a navegação de longo curso entre a

Europa, a Costa d'África e a América»¹⁰. Três anos mais tarde, o cônsul britânico na Madeira considerava que o porto do Funchal funcionava como um depósito de carvão de importância considerável. Em 1871, a mesma entidade registava que o crescimento do movimento portuário era responsável pela subida de preços dos géneros alimentícios tomados pelos navios, e onze anos passados continuava a atribuir à eficiência e prontidão do serviço de fornecimento de carvão à navegação, a qualquer hora do dia ou da noite, o crescimento do movimento de entradas¹¹.

Uma das características fundamentais do porto do Funchal consistia no facto de a grande maioria da navegação que o utilizava para se abastecer de água, mantimentos e combustível não trazer nem levar mercadorias do Funchal. Embora não existam dados que abarquem todo o período em causa relativamente à quantidade de mercadoria carregada e descarregada, a avaliar pelos dados relativos aos anos entre 1904 e 1914 é de crer que muita da carga que transitava pelo Funchal não chegava a sair dos porões dos navios. O volume de carga descarregada (entrada) no Funchal era muito superior ao volume de mercadorias saídas, o que não deve causar surpresa se pensarmos que esta ilha tinha uma situação de grande dependência do exterior em cereais e combustíveis. Veja-se o quadro seguinte:

¹⁰ Relatório apresentado à Junta Geral do Distrito pelo Governador na sua sessão ordinária de 1864..., p. 63.

¹¹ Por ordem de referência: *Parliamentary Papers, Accounts and Papers. Commercial Reports*, vol. LXVIII [3953-VIII], 1867-8; *idem, Accounts and Papers. Commercial Reports*, Part IV, [c.1079] LXVII, 1874; *idem, Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce &c, on their consular Districts. Commercial. Part. VI*, nº 22 1883, p. 1220.

Quadro 5.5

Evolução das toneladas totais dos navios entrados e saídos e das mercadorias descarregadas e carregadas no porto do Funchal 1904-914
(valores médios anuais em toneladas)

Triénios	Entradas		Saídas	
	Toneladas totais dos navios (lastro e carga)	Mercadorias descarregadas	Toneladas totais dos navios (lastro e carga)	Mercadorias carregadas
1904 a)	3.929.170	201.387	4.316.018	16.502
1905-1907	5.163.636	196.363	4.985.257	15.703
1908-1910	6.499.050	215.368	6.290.464	16.442
1911-1913	6.540.055	186.387	6.364.965	17.216
1914 a)	5.431.262	123.153	5.356.870	26.352

Nota: a) Valores anuais.

Fonte: *Comércio e Navegação...* (vários anos).

Apesar dos dados sobre o volume de mercadorias carregadas e descarregadas no porto do Funchal incidirem sobre um período muito curto, julgamos que esta situação caracterizou todo o período decorrente entre 1850 e 1914. Com efeito, a partir de meados da década de sessenta do século passado, a quantidade de toneladas entrada em lastro era inferior à saída¹². A partir dos anos oitenta do século passado, passou-se de, um modo geral, a construir navios de maior porte. Desde essa data foi visível um aumento médio da tonelagem dos navios que escalavam o Funchal. Isto significou que o incremento da navegação de escala neste porto correspondeu a uma tendência para aumentar a percentagem de espaço vazio existente nos porões dos navios entrados ou saídos do Funchal, e que o arquipélago não tirou partido do aumento da capacidade de transporte então disponibilizada. Olhemos para o quadro seguinte:

¹² Por navio em lastro entende-se que este navega sem carga. Os vocábulos lastroada ou pedrada significam qualquer matéria pesada usada para carregar um navio a fim de este ficar em equilíbrio. Em 1895, o cônsul britânico no Funchal, ao enunciar as tarifas de alguns serviços prestados neste porto, anotava que a pedra era fornecida, para esse efeito, a 1 xelim e 9 dinheiros por tonelada inglesa (*Parliamentary Papers, Annual Series n.º 1812*, Diplomatic and Consular Report on Finance. Portugal. Report for the year 1895 on trade of Madeira, London, 1896, p. 2).

Quadro nº 5.6

Proporção do número de navios entrados e saídos com carga sobre o total do número de navios entrados e saídos e proporção do número de toneladas entradas e saídas com carga sobre o total de toneladas entradas e saídas

Triénios	Proporção do número de navios com carga/Total do número de navios		Proporção de toneladas com carga/ Total de Toneladas	
	entrados %	saídos %	entradas %	saídas %
1848 a)	93	53	92	63
1851 a)	90	52	90	48
1854-56	85	59	63	72
1861 a)	77	59	48	35
1865-67	60	33	28	9
1868-70	75	42	32	6
1871-73	45	28	18	27
1875-77	49	31	26	36
1878-80	36	37	18	50
1881-83	32	32	17	37
1884-86	27	32	17	33
1887-89	28	39	17	41
1890-92	73	43	14	45
1893-95	11	49	15	50
1896-98	22	53	14	56
1899-01	29	43	16	45
1902-04	26	58	13	32
1905-07	25	42	13	45
1908-10	27	36	18	36
1911-13	27	40	18	38
1914 a)	30	34	17	41

Fonte: Anexos A.5.1 e A.5.2.

Entre 1887 e 1895, o movimento de navios que faziam escala no porto do Funchal sofreu uma redução (ver quadro 5.4). Mas essa situação foi prevista por parte de alguns sectores da sociedade madeirense, que não se pouparam a esforços para contrariar esta tendência. Em 1884, João Augusto de Ornelas acentuava a existência de um conflito de interesses entre os portos canarianos e o porto da capital madeirense. A preocupação fundamental deste autor consistiu em demonstrar que as Canárias já se apresentavam mais competitivas do que a Madeira na capacidade de atrair a navegação: «os direitos aduaneiros de tonelagem são insignificantes [...] e o carvão de pedra é

isento de todo e qualquer imposto»¹³. Na mesma data e na mesma linha, a Câmara Municipal do Funchal sublinhava que os portos canarianos tinham passado a dispor de «condições materiais e fiscais superiores» às propiciadas pelo porto do Funchal. Com efeito, as empresas que forneciam carvão aos navios no porto do Funchal tinham, até essa data, conseguido manter bons níveis de qualidade e eficácia. Mas, a partir desse momento, passava a tornar-se imperioso «criar novos incentivos»¹⁴ que permitissem impedir o desvio dos vapores para o arquipélago vizinho. No ano subsequente, o cônsul britânico sublinhava que o Funchal tinha potencialidades não desenvolvidas enquanto porto de escala entre a Europa e os portos do oeste e sul da África, do sul da América e da Austrália¹⁵.

Uma das questões que esteve na base desta agitação ligava-se ao preço de abastecimento de carvão à navegação que passou a ser praticado no porto do Funchal a partir de 1880. A compreensão desta questão pressupõe que se enquadre a evolução da importância do Funchal enquanto porto de escala na calendarização da transferência da vela para o vapor na zona onde a Madeira se inseria. Com efeito, a intensificação da transferência da navegação à vela para a navegação a vapor, ocorrida a partir de meados da década de setenta do século passado nas rotas entre a Europa e o hemisfério sul, fez aumentar a importância do abastecimento de carvão no porto do Funchal. A outros dois arquipélagos atlânticos – Canárias e Cabo Verde – coube igual sorte, razão pela qual mantiveram com a Madeira uma acesa concorrência. O Governo português, depois de

¹³ João Augusto de Ornellas, *A Madeira e as Canárias...*, p. 10.

¹⁴ *Representação da Câmara Municipal da Cidade do Funchal ao Governo Civil de S. Magestade sobre Diversas Medidas Tendentes a conservar e animar a navegação de passagem neste porto, dos paquetes transatlânticos, Funchal, 1884*, pp. 1-2.

¹⁵ *Parliamentary Papers, Annual Series*, nº 10, vol. LVI [c.4737], 1886, p. 473.

ter isentado a importação de carvão durante as décadas de sessenta e setenta, passou a sobretaxá-la fortemente a partir de 1880, no exacto momento em que o Governo espanhol enveredou pelo caminho oposto, tomando medidas que visavam dotar as ilhas de Grã-Canária e de Tenerife de portos francos¹⁶.

Entre as razões daquela movimentação na opinião pública existia ainda, além da questão do preço do carvão, o facto de a Madeira estar na iminência de perder a vantagem de que até então tinha usufruído e que consistia na comunicação telegráfica com a Europa, África e América. Este argumento, usado pelos madeirenses na década de oitenta, era esgrimido numa atmosfera de quase determinismo, porque a cobertura telegráfica mundial, que se encontrava em expansão desde a década de setenta, sofria então novo impulso, a ponto de no início do século actual uma rede de cabos terrestres e marítimos circundarem o globo. Contudo, mesmo a este nível, existia a convicção de que as Canárias estariam no futuro em vantagem por poderem prestar serviços de comunicação por preços inferiores aos da Madeira. Na base desta crença, estava o facto de Tenerife estar ligado a Cadiz, e esta cidade estar ligada a um dos cabos que prestava os serviços telegráficos mais baratos do mundo¹⁷.

A importância das comunicações foi muitas vezes subalternizada em benefício das teses que valorizaram a evolução da mecânica e da construção naval. Na realidade, a invenção do barco-a-vapor e a descoberta do cabo submarino prestaram serviços igualmente meritórios à evolução da indústria de *shipping*. A acção do

¹⁶ O Decreto de 23 de Abril de 1880 consagrou essa inversão de política. Ao analisar-se a evolução dos direitos alfandegários de alguns produtos importados, que Pedro Lains organizou seleccionando determinados anos de acordo com a importância das alterações pautais introduzidas, constata-se que o carvão foi objecto de pesadas imposições fiscais a partir de 1886, depois de ter gozado de isenções de impostos em 1865 e em 1873 (*O proteccionismo em Portugal (1842-1913)*..., p. 490).

¹⁷ Augusto de Ornelas, *A Madeira*..., p. 25.

telégrafo fez-se sentir de forma particular ao nível da organização do transporte marítimo pois facilitou a prática comercial, nomeadamente ao nível da aceleração do ritmo com que eram feitas as encomendas e garantindo as condições de transporte, recepção e distribuição dos bens. O telégrafo, ao tornar mais ágeis os procedimentos comerciais, acabou, na prática, por rentabilizar a capacidade de carregamento das frotas mundiais. Os navios passaram a ter um maior grau de utilização, pois eram os seus proprietários que à distância escolhiam quais eram os melhores serviços para o barco, perdendo os comandantes e os agentes locais muitos dos poderes de decisão que detinham anteriormente em relação a percursos, cargas e fretes. As informações fornecidas pelo telégrafo sobre mercados e fretes mostraram-se particularmente eficazes no caso dos serviços dos cargueiros irregulares. Ao longo da segunda metade do século passado, a aplicação do vapor à navegação e o telégrafo contribuíram para a repartição dos serviços de navegação entre companhias regulares e cargueiros irregulares (*tramps*)¹⁸. Esta repartição permitiu aumentar a eficácia do transporte marítimo e melhorar a resposta ao crescimento da procura de serviços de navegação. Uma vez que a comunicação telegráfica se tornou um instrumento essencial de gestão dos navios mercantes, estes tenderiam a encaminhar-se para os portos dotados de estações que prestassem serviços em melhores condições de preço e qualidade. Canárias, ao prestar serviços telegráficos mais baratos, estaria em melhores condições para ser procurada, sobretudo por cargueiros irregulares.

No conjunto, as diligências efectuadas na década de oitenta pelas entidades públicas madeirenses revelaram a preocupação de anular a desvantagem comparativa da Madeira em relação às Canárias. Nas suas exigências, procuravam que o Governo

¹⁸ Simon Ville, Transport and Communications in Derek Aldcroft and Simon Ville, *The European Economy 1750-1914. A Thematic Approach*, Manchester, 1996, pp. 191-2. Ver ainda: Simon Ville, *Transport and the Development...*, 1990, p. 81 e C. Ernest Fayle, *A Short History of the World's Shipping Industry*, London, 1933, pp. 264-5.

central tomasse medidas que consagassem a criação de incentivos fiscais e a simplificação quer dos procedimentos aduaneiros quer dos regulamentos sanitários que impendiam sobre os navios que afluíam ao porto do Funchal. Na argumentação que aduziu, a edilidade funchalense punha em confronto as condições oferecidas neste último porto e nos de Las Palmas e Tenerife no arquipélago vizinho, da forma seguinte:

«Os direitos de carga e descarga no arquipélago de Canárias são proporcionais ao peso das mercadorias e ao número de passageiros que os vapores tomam ou deitam. No nosso porto estas mesmas embarcações se transportarem mais do que cinco passageiros ou se praticarem operações de comércio sobre mercadorias de peso excedente a vinte mil quilos pagam direitos de tonelagem e sanitários em relação à totalidade da sua arqueação. Nas mesmas ilhas das Canárias o carvão, de que os vapores se fornecem, os refrescos que tomam e todos os objectos necessários para a sua provisão ou regalia dos passageiros, são isentos de imposto. No porto desta ilha todos esses artigos são onerados com direitos e submetidos a despachos morosos que dificultam as relações com os navios, prejudicam o comércio, desgostam os passageiros e determinam as companhias a procurarem estações mais favoráveis aos seus interesses»¹⁹.

Na mesma linha, João Augusto de Ornelas intentou provar que os custos de operação nos portos do Funchal eram superiores aos das Canárias:

«Se um vapor da companhia do Cabo da Boa Esperança [...] for às Canárias, levando 6 passageiros para qualquer daqueles portos e lá tomar 200 toneladas de carvão de pedra e refrescos, tem de pagar por essa operação comercial apenas 420 réis (70 réis por cada passageiro). Mas se o mesmo vapor vier ao Funchal, terá de fazer a despesa seguinte: Pelos seis passageiros que desembarcar 157\$052, pelas 200 toneladas de carvão de

¹⁹ *Representação da Câmara Municipal...*, p. 2.

pedra que tomar (170 réis cada uma) 34\$000 réis e pelo refresco (se tomar quatro bois e duas vitelas) 6\$600 réis... »²⁰.

O Governo português atendeu algumas das reivindicações colocadas pelas entidades públicas madeirenses. A 2 de Maio de 1885 estabeleceu o *drawback* para o carvão reexportado, ou seja, os impostos pagos pela importação de carvão eram anulados e reembolsados no acto da sua revenda para abastecimento da navegação. Apesar do benefício que esta medida constituiu para o movimento marítimo do porto do Funchal, o relatório do cônsul britânico na Madeira, elaborado três anos mais tarde, continuava a afirmar que a perda de competitividade do porto do Funchal era devida ao excessivo peso dos direitos de ancoragem e tonelagem. Em 1892, a mesma fonte manifestava estranheza pelo facto de a Madeira não ter uma utilização mais intensa como porto de escala dado estar situada no curso directo dos navios para a América do Sul e Pacífico e daqueles que seguiam para ou via Cabo²¹. Entretanto o arquipélago vizinho não perdia tempo em fazer anunciar as suas múltiplas vantagens nos guias de navegação e turismo da época: «Grã-Canária. Nova Estação de Abastecimento de Carvão à Navegação e Nova Estação Telegráfica. Porto de Refúgio, Grã Canária. Porto Franco. Livre de Taxas e Encargos. A Grand Canary Coaling Company terá todo o prazer em mostrar os Planos do porto e prestar qualquer informação sobre as magníficas

²⁰ João Augusto de Ornelas, *A Madeira e as Canárias...*, pp. 18-9.

²¹ Por ordem de referência: *Parliamentary Papers, Diplomatic and Consular reports on Trade and Finance. Annual Series*, 1888, n.º 40; *Parliamentary Papers, Diplomatic and Consular reports on Trade and Finance. Annual Series*, 1896, n.º 1812.

facilidades deste Porto de Abastecimento de Carvão à Navegação, de aprovisionamento e de comunicação telegráfica por cabo, etc.»²².

As previsões efectuadas pelas entidades madeirenses relativamente ao decréscimo na afluência de navegação no porto do Funchal verificaram-se a partir de 1887, tendo esta fase estacionado em 1895 (ver quadro 5.4). Neste mesmo ano, o cônsul britânico no Funchal defendia que as Canárias atraíam grande número de navios porque possuíam vantagens superiores ao arquipélago português. Com efeito, o carvão era fornecido aos navios na baía funchalense por 18 xelins e 6 dinheiros a tonelada, quando em Tenerife o mesmo fornecimento oscilava entre 10 xelins e 6 dinheiros e 11 xelins e 3 dinheiros. O abastecimento de água fazia-se em barças sendo bombeada para os navios com um custo de 1 libra e 5 xelins por cada mil galões²³. E isto apesar de se referir que a situação ao nível dos víveres era boa – a carne, os vegetais e os frutos eram abundantes –, aspectos que, no entanto, não eram determinantes para a escolha da navegação.

Nesta data, a Associação Comercial do Funchal endereçou ao Governo um conjunto de propostas e medidas para reactivar a navegação de escala nesta cidade e travar a concorrência exercida pelas ilhas Canárias. As medidas de índole infra-estrutural não eram colocadas em saliência sendo novamente concedida prioridade às questões institucionais, burocráticas e fiscais. Por exemplo, os aspectos fiscais eram retomados através da necessidade de criação de um porto franco para alguns produtos

²² Mordey Douglas, *Grand Canary as a Health-Resort for Consumptives and others*, Liverpool, 1887 (um anúncio em anexo).

²³ *Parliamentary Papers, Diplomatic and Consular reports on Trade and Finance. Annual Series*, nº 1812, 1896, pp. 2-3; *idem, Diplomatic and Consular reports on Trade and Finance. Spain. Report for the year 1895 on Trade of Canary Islands*, nº 1828, 1896, p. 16, p. 23. Estes relatórios fornecem mais dados sobre preços e fretes de carvão relativamente a Tenerife e Las Palmas do que em relação à Madeira.

de importação e bagagens²⁴. Entre os produtos importados, o carvão assumia particular destaque, por o seu preço funcionar como um factor determinante de atracção da navegação. Relativamente a este produto procurou-se, numa tentativa de conseguir uma maior aproximação aos preços praticados por Canárias, levar mais longe as medidas tomadas em 1885 – o Decreto de 2 de Maio desse ano estabelecia o *drawback* para o carvão reexportado –, solicitando-se ao Governo a faculdade de importar livremente a sacaria usada no serviço de baldeação do carvão e a abolição dos direitos da fiscalização efectuada durante o desalfandegamento do produto, mantidas pela Lei de 1885. Além disso, o prazo que o Governo havia previsto para a isenção dos direitos de carga no porto do Funchal sobre os vapores que transportavam carvão de pedra e sobre todos os navios que não tivessem auferido subsídio do Estado estava prestes a terminar, questão entretanto resolvida pelo Decreto de 30 de Abril de 1895, que prorrogou aquela isenção por mais cinco anos²⁵. Quanto aos elementos burocráticos, acentuava-se a necessidade de se revogar a exigência de passaportes e bilhetes de residência aos estrangeiros que passassem temporadas na Madeira, visto que os turistas optavam por Canárias, que dispensavam tais formalidades. Finalmente, a atenção recaiu sobre o estabelecimento da livre cabotagem em relação à Madeira, medida que teria a vantagem de captar maior número de navios ao porto do Funchal, fazendo desta forma baixar o preço das passagens, que, por sua vez, tornaria possível a afluência de maior número de turistas.

Em 1896, ao nível das entradas de navios no porto do Funchal, tinha lugar o início de um processo de recuperação que abrandava em 1904. Esta recuperação ficou a

²⁴ *Propostas Apresentadas pela Comissão nomeada em Assembleia da Associação Comercial do Funchal a 14 de Novembro de 1894 para estudar as causas do desvio da navegação do nosso porto e afastamento de Forasteiros*, Funchal, 1895, pp. 7-12 e p. 18.

²⁵ *Idem*, pp. 8-9 e p. 18.

dever-se à remoção de alguns dos obstáculos fiscais ou burocráticos atrás enunciados – ao nível do imposto de tonelagem, do imposto sobre o carvão e menores exigências no desembarque de bagagens por parte dos passageiros –, mas teve sobretudo a ver com o facto desse período se ter caracterizado por um tráfego particularmente intenso devido à ocorrência de dois conflitos bélicos no hemisfério sul. Um dos conflitos que opôs a Espanha aos Estados Unidos entre 1897 e 1901, a propósito da revolta de Cuba, deflagrada em 1895, e outro, desenvolveu-se, entre 1899 e 1902, no sul do continente africano, em resultado do dissídio entre os Boers e os ingleses. Neste sentido, a diminuição do número de entrada de navios, ocorrida entre 1905 e 1907, significou o retomar de uma situação de normalidade. A partir de então e até 1910, assistiu-se a um novo crescimento provocado pela quarentena imposta ao porto de Tenerife. Em 1910 e 1911, foi a vez do Funchal passar por uma situação idêntica, e este facto aliado à guerra de preços desencadeada entre as empresas detentoras de depósitos de carvão em Canárias e que durou até ao final de 1912²⁶, contribuiu para tornar a redução do número de navios que escalaram o porto do Funchal particularmente saliente durante esses anos.

Na concorrência que os portos atlânticos do Funchal, Las Palmas, Tenerife e S. Vicente mantinham entre si, o preço de venda do carvão funcionava como o factor decisório na atracção dos vapores, porque reinava no sector do transporte marítimo um ambiente altamente concorrencial. Era de prever que a competitividade dos custos dos fretes assentasse na diminuição dos custos de abastecimento, com a inevitável procura dos locais que fornecessem o carvão a preços mais baratos. Os portos onde o carvão era vendido por um preço mais elevado tenderiam a ser preteridos por outros onde as condições de preço fossem melhores. No respeitante à Madeira, as omissões existentes

²⁶ Esta guerra de preços iniciou-se em meados de 1910 e terminou em 1912, conforme informação colhida nos relatórios dos consules britânicos em Canárias (*Diplomatic and Consular Reports. Spain. Report for the year 1911 on the trade and Commerce of The Canary Islands for the year 1911, Parliamentary Papers, Annual Series*, n.º 4862, 1912; *idem*, n.º 5073, 1913; *idem*, n.º 5299, 1914).

nos dados relativos à importação de carvão para o período decorrente entre 1875 e 1883 e respeitantes à reexportação para os anos compreendidos entre 1873 e 1888, não permitem avaliações claras sobre as repercussões dos impostos aduaneiros sobre o carvão criados em 1880. Os dados disponíveis mostram que, nos seis anos subsequentes a 1880, essa razão por si só não foi suficiente para limitar o número de entradas de barcos a vapor no Funchal (ver quadro 5.4). Tudo indica que este intervalo possa ser explicado pelo facto de as Canárias só terem passado a dispôr de comunicações telegráficas por cabo submarino a partir de 1884 e de terem precisado de algum tempo para tornar este serviço conhecido entre os potenciais utentes. O lapso de tempo em que as Canárias não dispunham de telégrafo acabou por beneficiar a Madeira e compensar a situação criada pelos impostos colocados à importação de carvão. Quanto à evolução registada entre 1887 e 1895, foi visível uma diminuição do número de navios entrados e uma redução do volume de carvão importado (ver quadros 5.4 e 5.7).

Não obstante a importância que, na perspectiva de concorrência entre os três arquipélagos atlânticos, a questão do preço do carvão tinha para a captação de navegação, a situação comercial vivida a par e passo pelas diferentes zonas do hemisfério sul não deixou de ter em determinados momentos uma influência menos determinante. A título de ilustração, refira-se que, no início do século actual, os cargueiros que navegavam entre a Europa e a África do Sul deixaram de se abastecer de carvão no porto do Funchal, porque o comércio de expedição se encontrava pouco animado e porque o carvão oriundo do Natal (Delagoa Bay) passou a abastecer os cargueiros que navegavam entre a África do Sul e a Europa, tendo estes deixado de escalar o Funchal no caminho de regresso²⁷. Nos casos em que havia pouca carga para transportar, os navios abasteciam-se nos portos europeus do combustível necessário

²⁷ *Diplomatic and Consular reports. Report for the 1906 on the trade and commerce of Madeira. Parliamentary Papers, Annual Series, n.º 3811, 1907; idem, n.º 4069, 1908.*

para toda a viagem. Durante o final do século passado e início do século actual, a situação da América do Sul foi distinta. Com efeito, o facto de a procura de fretes nesta região se ter mantido elevada e de esta região não dispor de carvão no seu subsolo acabou por contribuir para o florescimento do negócio de fornecimento de carvão nas ilhas atlânticas.

A reexportação de carvão por parte do porto do Funchal registou uma subida acentuada entre 1898 e 1900, que se manteve com algumas oscilações até 1909. A partir de 1910, foi visível uma tendência descendente absolutamente contrária à situação vivida em Canárias, que praticou durante esses anos preços de venda do carvão excepcionalmente baixos. Comparemos os volumes de carvão que serviram para o abastecimento da navegação num e noutra arquipélago:

Quadro 5.7

Evolução da quantidade de carvão usado na Madeira e nas Canárias para abastecer a navegação
(valores médios anuais em toneladas)

Entre os anos	Canárias		Madeira
	I	II	III
1883-1885	9.833	a)	a)
1886-1888	82.695	a)	a)
1889-1891	189.447	305.672	69.389
1892-1894	232.529	a)	a)
1895-1897	270.630	142.888	81.823
1898-1900	a)	209.837	124.477
1901-1903	a)	522.548	191.218
1904-1906	a)	539.517	139.010
1907-1909	a)	576.433	163.316
1910-1912	a)	1.186.070	142.729
1913-1914	a)	1.178.606	101.180

Fontes: I – Adolfo Loureiro, *Breves...*, pp. 156-7; II – *Parliamentary Papers*; III – *Relatório e Documentos Apresentados à Junta Geral do Distrito na sua ordinária de 1864...*, p. 66; [*Relatório e Documentos Apresentados à Junta Geral do Distrito em 1 de Março de 1875...*, pp. 30-1; *Estatísticas de Comércio Externo*.

Notas:

Em II convertemos uma tonelada inglesa por 1.016,04 Kg.

a) Dados desconhecidos. Os anos de 1891, 1897 e 1914 não se encontram contabilizados.

Dos dados relativos a II só uma pequena percentagem era fornecida pelo depósitos alemães de Canárias: 52.326 toneladas em 1906, 143.915 em 1910 e 110.240 em 1912.

Entre 1898 e 1914, a diferença registada entre a importação e a reexportação de carvão tendeu a subir. Este facto encontra explicação no aumento do consumo interno de carvão de pedra na Madeira em resultado de um reequipamento dos estabelecimentos industriais madeirenses com máquinas a vapor. Em 1900, atribuía-se maior inclinação para o emprego de carvão de pedra em fábricas de aguardente e em fábricas de moagem de cereais, dotadas de fornalhas de tipo moderno por causa da subida do preço da lenha²⁸. Apesar do crescimento verificado no consumo interno de carvão, os volumes de carvão reexportados continuaram a absorver a maior parte do produto importado conforme se pode alcançar no quadro seguinte:

²⁸ *Diplomatic and Consular reports on trade and finance. Report for the year 1900 on the Trade and Commerce of Madeira, Parliamentary Papers, Annual Series. 1901, n.º 2677.* Relativamente à Madeira, não encontramos séries de preços de lenha, mesmo nos Arquivos da Misericórdia do Funchal que consultámos para outros produtos. Neste núcleo documental, referia-se o montante global dispendido sem fazer menção da quantidade. David Justino apresenta um índice de preços da lenha onde se constata uma tendência altista entre 1895 e 1903 (*Preços e Salários...*, p. 21).

Quadro 5.8

Evolução da Quantidade de Carvão Importada e Reexportada e evolução da diferença entre a Quantidade de carvão Importada e Reexportada no Porto do Funchal
(valores médios anuais em toneladas)

Entre os anos	QI – Quantidade de Carvão Importada		QRE – Quantidade de Carvão Reexportada		Diferença entre QI e QRE
	I	II	I	II	I
1856 (a)	e)	11.856	e)	7.635	e)
1858-1859 (b)	e)	9.405	e)	6.846	e)
1863-1865	15.525 (y)	17.680	e)	14.160	e)
1866 (a)	e)	10.690	e)	9.561	e)
1873-1874	38.367 (k)	e)	e)	e)	e)
1884-1886	e)	69.184	e)	e)	e)
1887-1888	e)	52.233	e)	e)	e)
1889-1891	72.449	73.610	69.389	e)	3.060
1892-1894	63.877	64.363 (c)	65.843	e)	1.966
1895-1897	83.388	83.934	81.823	e)	1.565
1898-1900	132.031	134.150	124.477	e)	7.554
1901-1903	205.771	195.115	191.218	e)	14.553
1904-1906	148.613	151.000	139.010	e)	9.603
1907-1909	186.118	177.557	163.316	e)	22.802
1910-1912	148.773	151.338	142.729	e)	6.044
1913-14 (b)	102.340	145.525 (d)	101.180	e)	1.160

Fontes: I – *Relatório e Documentos Apresentados à Junta Geral do Distrito na sua sessão ordinária de 1864...*, p. 66; [Relatório e Documentos Apresentados à Junta Geral do Distrito do Funchal I e Março de 1875...], pp. 30-1; *Estatísticas de Comércio Externo*; II – *Parliamentary Papers* (vários anos).

Notas: Em II fizemos corresponder a cada tonelada inglesa 1.016,04 kilogramas. (Y) Respeita ao ano de 1863; (K) respeita ao ano económico; (a) Ano; (b) Biénio; (c) Compreende o biénio 1892-3; (d) Compreende o ano de 1913; (e) Dados desconhecidos.

Legenda: QI – Quantidade de carvão importada; QRE – Quantidade de carvão reexportada.

As importações de carvão tinham grande significado no movimento comercial da Madeira. Nesse sentido, podemos constatar que, em 1904, as importações totais do arquipélago atingiam 241.523 toneladas e que a importação de carvão correspondia a 63,66% (153.763 toneladas) daquela quantidade²⁹. De todo o modo, interessa ressaltar que os valores das importações de carvão constituíam uma proporção muito considerável do valor total das importações da Madeira, como se pode intuir no quadro seguinte:

²⁹ *Navegação para a Madeira e Açores. Cabotagem para a Madeira. Acta da Sessão da Comissão dos Negócios da Marinha e Ultramar. Comissão da Marinha Mercante, Lisboa, 1909, Gráfico nº 2.*

Quadro 5.9

Evolução da percentagem do valor de carvão importado sobre o valor total das importações da Madeira

Entre os anos	valor médio anual em %
1875 a)	21.37
1889-1891	19.85
1892-1894	14.86
1895-1897	16.41
1898-1900	23.53
1901-1903	25.39
1904-1906	16.69
1907-1909	18.57
1910-1912	15.59
1913-1914	12.43

Nota: a) Ano.

Fontes: Ver anexo A.5.3.

O abastecimento de carvão à navegação do porto do Funchal começou por ser exercido exclusivamente pela firma Blandy Brothers, propriedade de uma família britânica radicada na Madeira desde o início do século passado. Em 1898, estabeleceu-se um segundo depósito denominado Cory Brothers and Co. Limited. Três anos passados, intervinha a empresa Wilson Sons C. Limited no mesmo ramo de comércio³⁰. Numa Estatística Industrial, efectuada na Madeira em 1902, defendeu-se que a concorrência que se estabeleceu entre estas três empresas britânicas, provocou a descida dos preços de venda do carvão e contribuiu para atrair maior número de vapores³¹. Esta mesma interpretação ressurgiu num relatório consular britânico, datado de 1901, relativo às Canárias, onde se lia que a queda verificada na reexportação de carvão pelos portos de Grã-Canária e Tenerife, nesse ano, se tinha ficado a dever, em primeiro lugar, ao facto de se terem aí praticado preços de venda superiores aos do Funchal, invocando-

³⁰ Por ordem de referência ver Diplomatic and Consular reports on trade and finance. Portugal. Report on the Trade and Commerce of Madeira for the year 1898, Parliamentary Papers, Annual Series, n° 2333, 1899 e *idem*, n° 3057, 1903.

³¹ *Estatística Industrial. Distritos Administrativos do Funchal e Ponta Delgada...*, p. 5.

se, em segundo plano, ainda, a subida do preço do carvão no Reino Unido nesse mesmo ano³². Não foi por acaso que os anos de 1898 e 1901 foram escolhidos pelas empresas carvoeiras britânicas para se instalarem na Madeira. As empresas fornecedoras de carvão vieram ao encalce das perspectivas de negócio que nesse momento se criaram, as quais se prenderam com o excepcional volume de tráfego naval, que esteve, como já se salientou, associado à guerra hispano-americana (1897-1901) e à guerra dos Boers (1899-1901).

Até meados do século actual, os arquipélagos atlânticos tinham em comum o facto de disporem exclusivamente de depósitos de carvão pertencentes a capitais britânicos. Em 1884, a casa madeirense Blandy estendeu os seus negócios a Las Palmas, e, quatorze anos depois, Adolfo Loureiro referia que as empresas Cory e Wilson também operavam no Porto de S. Vicente, de Cabo Verde³³. Os depósitos de carvão pertencentes a capitais alemães só chegaram à Madeira em 1904 e às Canárias dois anos mais tarde. No primeiro caso, a empresa recebeu a designação de Manoel Gonçalves & Co., vindo a adoptar passados nove anos a denominação *Deutsch Kohlen Depôt*³⁴.

Entre o final do século passado e meados da primeira década do século actual, registou-se um crescimento no número de navios de bandeira alemã entrados nos

³² Diplomatic and Consular reports on trade and finance. Spain. Report on the Trade and Commerce of the Canary Islands for the year 1901, *Parliamentary Papers, Annual Series*, nº 2830, 1902.

³³ Adolfo Loureiro, *Breves Noticias sobre os Arquipélagos...*, p. 193. Sobre a casa Blandy, ver *idem*, p. 155 e ainda João Augusto de Omelas, *A Madeira e as Canárias...*, p. 15, p. 17 e p. 26.

³⁴ Diplomatic and Consular reports on trade and finance. Portugal. Report on the Trade of Madeira for the year 1904, *Parliamentary Papers, Annual Series*, nº 3475, 1905. Em 1 de Janeiro de 1913 entrou em funcionamento na ilha de Tenerife, mediante concessão do Governo espanhol, um depósito da firma alemã *Deutsch Kohlen Depôt Gesellschaft m.b.h.* (Diplomatic and Consular reports on trade and finance. Spain. Report on the Trade and Commerce of the Canary Islands for the year 1912, *Parliamentary Papers, Annual Series*, nº 5073, 1913).

portos do Funchal, Grã-Canária e Tenerife, onde companhias de navegação daquela nacionalidade mantinham depósitos de carvão para seu uso, facto que esteve relacionado com o desenvolvimento das trocas comerciais entre aquele país europeu e a América do Sul e o oeste e sudoeste da África. A concorrência entre o carvão alemão e o carvão britânico utilizado no abastecimento dos navios foi uma situação comum ao arquipélago português e ao arquipélago espanhol. No caso deste último, existem dados para o início do século actual que mostram que o carvão alemão aí vendido correspondeu a uma pequena percentagem do produto total então negociado, o qual continuou a ser maioritariamente britânico (anexo A.5.4). Em 1908, o cônsul britânico nas Canárias registava uma redução das entradas de navios alemães no porto de Santa Cruz em Tenerife, que atribuía quer à depressão do comércio de navegação alemã (que levava os navios a tomarem grandes carregamentos de carvão nos portos europeus para preencher o espaço deixado devoluto pela ausência de carga) quer à concorrência «acesa do comércio de carvão da Madeira» em geral³⁵. Nessa mesma data, o seu homólogo no Funchal constatava que a totalidade dos depósitos de carvão existentes no Funchal, incluindo o da Manoel Gonçalves e C^a, vendia um produto britânico de Cardiff³⁶. Sarah Palmer estimou que, no final do século XIX, as estações marítimas espalhadas pelo mundo consumiam 20% das exportações marítimas de carvão. Max Fletcher defendeu que a Grã-Bretanha liderou até ao fim da primeira guerra mundial o estabelecimento de depósitos de carvão destinados ao abastecimento dos vapores que seguiam rotas de longo curso. Além disso, muitas das estações de capitais não britânicos eram abastecidas por carvão oriundo do Reino Unido. Em 1913, o consumo anual dos depósitos de carvão destinados a abastecer a navegação era calculado em 80

³⁵ Diplomatic and Consular reports on trade and finance. Spain. Report on the Trade and Commerce of the Canary Islands for the year 1908, *Parliamentary Papers, Annual Series*, nº 4268, 1909.

³⁶ Por ordem de referência: Diplomatic and Consular reports on trade and finance. Portugal. Report on the Trade of Madeira for the year 1904, *Parliamentary Papers, Annual Series*, nº 3475, 1905; *idem*, nº 4254, 1909.

milhões de toneladas, e neste conjunto, o carvão britânico atingia 60 milhões de toneladas e o proveniente das colónias deste país rondava 5 milhões de toneladas³⁷.

No respeitante à navegação a vapor, a evolução mecânica, ocorrida a partir do terceiro quartel do século passado, não só foi responsável pela redução do consumo de carvão, a qual constituiu um estímulo à difusão desta tecnologia, como esteve associada à utilização de qualidades de carvão mais pobre³⁸. Com efeito, o Reino Unido possuía diversas qualidades de carvão. O carvão de Gales era reconhecido como sendo o melhor carvão para o vapor porque era denso, provocava menos fumo e era menos susceptível de combustão espontânea. Este carvão era apropriado para viagens de longa distância por causa da sua «economia em espaço de armazenagem e resistência à deterioração em climas quentes», como eram os do hemisfério sul³⁹.

Entre o início de 1910 e o final de 1912, o arquipélago espanhol foi palco de uma guerra de preços entre as empresas detentoras de depósitos de carvão, a qual foi desencadeada pelo facto de uma das sete empresas de Las Palmas ter começado em 1910 a operar com carvão do norte de Inglaterra. A voga de consumo de carvão do norte da Inglaterra foi importante no caso das Canárias porque permitiu que este arquipélago pudesse vender este produto a preços muito inferiores aos da Madeira, o que teve como

³⁷ Por ordem de referência: Sarah Palmer, *The British Coal Export Trade, 1850-1913*, in David Alexander and Romary Ommer (eds.), *Volumes, not Values, Canadian Sailing Ships and World Trade*, Newfoundland, 1979, pp. 337-9; Simon Ville, *Transport and Communications* in D. H. Aldcroft and Simon P. Ville, *ob. cit.*, p. 202 e Max Fletcher, *From coal to oil in British shipping*, *The Journal of Transport history*, New Series, vol. III, n1, February, 1975, p. 3.

³⁸ Sarah Palmer, *ob. cit.*, p. 341.

³⁹ Sarah Palmer, *ob. cit.*, pp. 335-6 e p. 340.

consequência a diminuição dos navios entrados no porto do Funchal⁴⁰. Em 1913, verificou-se o regresso à normalidade, ou seja, à celebração de um acordo que obrigava, durante um determinado período, todas as empresas de cada porto a venderem o carvão pelo mesmo preço, porque o produto do norte de Inglaterra passou a ser regularmente importado por todas as empresas deste arquipélago e a ser objecto de venda por um preço inferior ao restante⁴¹. Mas não é de excluir a hipótese de este ser mais um dos sintomas da diferença existente ao nível do tipo de navios que frequentava o porto do Funchal e os portos da Grã-Canária e de Tenerife. Esta questão prendia-se com a competição existente em certos serviços de transporte marítimo, como era o caso dos serviços efectuados por cargueiros irregulares (*tramps*) e a preocupação dos armadores em diminuir os custos de exploração. Os poucos dados existentes fazem crer que a Madeira e as Canárias não eram maioritariamente frequentadas pelo mesmo tipo de navios. Nesse sentido, em 1906, referia-se que o número de navios entrados em Las Palmas diminuía por comparação com o registado no ano anterior, devido ao facto do carvão ter sido vendido nas estações sul americanas por preços muito baixos, por força da competição que se estabeleceu entre as mesmas. Os navios que deixaram de tocar o porto da Grã-Canária eram «navios irregulares ou navios *tramp*»⁴². Na mesma linha, a mesma fonte britânica relatava, cinco anos mais tarde, que a «considerável diminuição

⁴⁰ Diplomatic and Consular reports on trade and finance. Spain. Report on the Trade and Commerce of the Canary Islands for the year 1911, *Parliamentary Papers, Annual Series*, n.º 4862, 1912; *idem*, n.º 5073, 1913; *idem*, n.º 5299, 1914.

⁴¹ *Diplomatic and Consular reports on trade and finance. Spain. Report on the Trade and Commerce of the Canary Islands for the year. Parliamentary Papers, Annual Series*, n.º 5299, 1914. Em 1913, as Canárias abasteceram a navegação com 443.565 toneladas de carvão do nordeste de Inglaterra e com 735.041 toneladas de carvão de Gales (*idem, ib.*).

⁴² Diplomatic and Consular reports on trade and finance. Spain. Report on the Trade and Commerce of the Canary Islands for the year 1906, *Parliamentary Papers, Annual Series*, n.º 3879, 1907, p. 14. Os navios *tramp* eram navios irregulares que fundeavam de porto em porto à procura de fretes remuneratórios, sem uma rota pré-definida por calendários e horários rígidos, como acontecia com os navios de carreiras regulares.

da produção de trigo da América do Sul» havia sido responsável pela redução do número de navios que na rota de regresso à América tocavam em Las Palmas, o qual era considerado «um dos portos favoritos para estes navios-silos»⁴³. Nos anos que precederam a guerra de 1914, a Madeira sentiu inexoravelmente no movimento portuário a forte concorrência exercida pelo arquipélago vizinho.

As empresas detentoras de depósitos de carvão (excepção feita à casa Blandy que era uma empresa de âmbito local com negócios em Las Palmas) possuíam uma dimensão internacional e operavam simultaneamente em diversos portos dos arquipélagos atlânticos. Estas empresas, por norma, firmavam acordos para garantir que houvesse uniformidade de preço na venda de carvão no âmbito de cada porto. Isto é, o preço era distinto nos diversos portos, mas dentro de cada um deles era idêntico qualquer que fosse a empresa a negociá-lo com o utente. Esta prática tornava-se prejudicial para determinados portos, razão pela qual Loureiro ponderou se cabia ao Governo qualquer intervenção para regular o preço de venda do carvão à navegação:

«O problema é difícil, não deve isso ocultar-se, muito principalmente dando-se o facto de serem as mesmas as firmas comerciais que negociam naquele género (carvão) em S. Vicente, em Tenerife, nas Palmas e na Madeira. Estas, pois, têm o seu interesse na venda de carvão, sendo-lhes indiferente o porto em que a venda venha a efectuar-se. Só indirectamente pode, pois, influir-se em que o preço do carvão, sem deixar de ser remunerador, não assuma valores, que excluam a frequência dos navios. O que, porém o Estado pode e deve directamente fazer é amenizar e

⁴³ Diplomatic and Consular reports on trade and finance. Spain. Report on the Trade and Commerce of the Canary Islands for the year 1911, *Parliamentary Papers, Annual Series*, nº 4862, 1911, p. 20.

suavizar quanto possível os regulamentos aduaneiros, marítimos e sanitários...».⁴⁴

Na base da questão da competitividade do porto do Funchal face aos restantes portos das ilhas atlânticas entroncavam-se problemas muito importantes. A diferença existente no preço do frete dos barcos carvoeiros para a Madeira, Canárias e S. Vicente não era apenas determinada pela distância a que estes três arquipélagos se encontravam dos países fornecedores. Desde o final do século passado que os vapores carvoeiros que abasteciam os diversos portos dos arquipélagos atlânticos levavam de volta para o norte da Europa as frutas e os vegetais do arquipélago vizinho. O facto das Canárias oferecerem aos navios carga de retorno garantia-lhes à partida um preço de frete para o carvão inferior ao praticado pelos outros arquipélagos que não gozavam dessa prerrogativa, o que, por sua vez, tinha repercussões sobre o preço de venda do carvão. Mas esta questão tinha também um reverso. As companhias de navegação também investiam em actividades subsidiárias, como armazéns de frio, hotéis, minas, depósitos de carvão, entre muitos outros aspectos. Uma das companhias britânicas que seguiu esta actuação foi a Elder Dempster, que operou fundamentalmente na costa oeste da África. O facto de esta sociedade ter estado ligada a um grande depósito de carvão instalado em Las Palmas fê-la envolver-se na promoção da exportação de bananas daquele arquipélago⁴⁵. Este exemplo serve apenas para ilustrar até que ponto é que a

⁴⁴ Adolfo Loureiro, *Breves Notícias sobre os Arquipélagos...*, p. 207. A empresa Corys Madeira Coaling C.º L.td, num anúncio de 1901, apresentou-se como uma filial de uma empresa sediada em Cardiff, no sudoeste da Inglaterra, que era proprietária de cinco minas de carvão e detentora de depósitos em locais como Tenerife, São Vicente, Buenos-Aires, Pernambuco, Rio de Janeiro, entre outros (Augusto Forjaz Pereira Sampaio (dir), *A «Madeira» Ilustrada, número único comemorativo da visita de Sua Magestade El-rei o Senhor Dom Carlos I e de sua Augusta Esposa e Rainha Senhora Dona Maria Amélia*, Funchal, 1901, s.p.).

⁴⁵ P. N. Davies, *The Impact of the Expatriate Shipping Lines on the Economic Development of British West Africa*, *Business History*, vol. XIX, n.1, 1977, p. 11. A este propósito, lê-se, num relatório britânico de 1892 relativo a Tenerife, que os «carvoeiros deixam a ilha em lastro, e muitos regressam directamente para Inglaterra e ficariam muito agradecidos se tivessem carga que pudessem levar. É inteiramente devido a este crescimento rápido das comunicações que o comércio de frutas perecíveis se desenvolveu. O desenvolvimento deste comércio no futuro passa pelas

actividade de abastecimento de carvão à navegação e às companhias de transporte marítimo se podia interligar, seleccionando determinados ramos de negócios e certos locais para efeitos de investimento. No caso de Canárias, essa interligação contribuiu decisivamente em determinado momento para dinamizar um sector de produção agrícola para exportação. Entre o final do século passado e a primeira guerra mundial, as Canárias conseguiram manter vivo quer esse negócio de exportação de produtos agrícolas quer o de abastecimento de carvão.

Numa situação concorrencial, como a dos três arquipélagos atlânticos, as empresas propendiam a instalar depósitos de carvão onde fosse possível praticar preços mais baixos, porque dessa forma ficavam garantidas as condições de expansão do negócio. Como referimos, a prática nas Canárias de preços inferiores na venda de carvão decorria do facto de este arquipélago propiciar carga de retorno aos navios carvoeiros. Pelo contrário, a Madeira e Cabo Verde pouco ou nada forneceram a este nível. Por seu turno, o baixo preço de carvão atraía maior número de navios. O crescimento da procura de combustível criava as condições para que novos postos de abastecimento se instalassem. A probabilidade de competição entre as empresas detentoras de depósitos de carvão tendia a crescer na proporção em que o seu número aumentava, e quanto maior fosse a competição entre as empresas maior seria a vantagem dos compradores, os quais, atraídos por melhores condições, surgiam em maior número. A este respeito, no período que decorreu entre 1904 e 1913, a evolução dos arquipélagos da Madeira e de Canárias não foi idêntica. Enquanto o primeiro manteve o mesmo número de empresas em actividade, o segundo viu esse número

facilidades de armazenagem, etc., que as companhias de navegação devem ser induzidas a oferecer, e deve ser lembrado que os barcos devem estar especialmente adaptados para a nova exportação de frutas da África do Sul, e que os mesmos barcos devem fazer o abastecimento de carvão quer da Madeira quer de Tenerife» (Reports on subjects of General and Commercial interest. Social and Economical condition of the Canary Islands, *Parliamentary Papers, Miscellaneous Series*, n.º 246, 1892, p. 14).

praticamente duplicar ⁴⁶. O capital estrangeiro demonstrou durante esses anos um interesse em investir no arquipélago espanhol vizinho, que não encontrou paralelo na Madeira.

Enquanto se registava o desenvolvimento do negócio de abastecimento à navegação no arquipélago vizinho, a Madeira via essa oportunidade passar-lhe ao largo. Entre a década de oitenta do século passado e as vésperas da primeira guerra mundial, foram efectuadas diversas iniciativas com o objectivo de contrariar esta situação. Diversos sectores da vida económica e política madeirense procuraram, entre outras acções, obter do Governo o reforço do desagravamento fiscal que impedia sobre a actividade portuária, medida tida como uma das vias que podia travar a competição exercida pelos portos de Las Palmas e Tenerife.

Esta política de incentivos começou por ser objecto de uma iniciativa legislativa levada a cabo, em 18 de Dezembro de 1883, pelo visconde de Ribeira Brava, através da criação de um porto franco. Este projecto previa isenções para os equipamentos e operações que pudessem facilitar o abastecimento de combustível à navegação (peças e maquinarias destinadas à construção e manutenção de embarcações a vapor, guindastes, carros e sacos para transporte de carvão), o próprio de carvão de pedra e os produtos madeirenses ou importados necessários ao abastecimento dos navios. Além disso, os direitos de tonelagem passariam para 45 réis por cada tonelada,

⁴⁶ Em 1904, o número de depósitos de carvão existente na Grã-Canária era de cinco, sendo todos eles britânicos. No ano subsequente, passaram a ficar acompanhados por outro da propriedade da Companhia de Navegação Alemã Woermann, mas, em 1912, o seu número total já era de sete. Em 1913, o conjunto das duas ilhas, Grã-Canária e Tenerife, tinha em operação nove depósitos britânicos e dois alemães (Diplomatic and Consular reports on trade and finance. Spain. Report on the Trade and Commerce of the Canary Islands for the year 1912, *Parliamentary Papers, Annual Series*, nº 5073, 1913).

sendo isentas destes direitos bem como dos direitos sanitários as embarcações que entrassem e saíssem com passageiros, as que não descarregassem ou as que carregassem mais de quarenta toneladas de carga, e, finalmente, aquelas que fizessem quaisquer operações de baldeação de carga ou refrescos⁴⁷. No ano subsequente, o deputado madeirense, Gonçalves de Freitas, propôs igualmente a isenção de impostos e direitos tanto de importação como de exportação de forma a remover os obstáculos ao movimento portuário⁴⁸. Nesse ano, foram apresentados no Parlamento dois projectos de Lei. O projecto de Lei nº 100 foi elaborado pela comissão da fazenda e baseado no projecto nº 96-E (respectivamente, de 11 e 9 de Maio) e defendia a necessidade de «isentar de qualquer imposto ou direito de porto, ancoragem ou de doca, os vapores que» demandassem «as ilhas adjacentes com o único fim de se abastecerem de carvão». Aquela comissão considerou estas pretensões porque entendia que era preciso evitar que a navegação se abastecesse em portos estrangeiros e porque «já o Decreto de 3 de Dezembro de 1868 e as cartas de Lei de 27 e 28 de Dezembro de 1870 tinham isentado não só de direitos de tonelagem, mas também de impostos sanitários os navios de qualquer classe, que entrando nos nossos portos não praticassem nenhuma operação comercial». E ainda, porque «em harmonia com o pensamento e a letra destas leis, se resolvera pela Direcção Geral das Alfândegas, em portaria de 3 de Março de 1871, que não estavam sujeitas, na alfândega do Funchal, às Leis de 27 e 28 de Dezembro de 1870, as embarcações que tendo entrado por escala naquele porto recebessem encomendas, provenientes da agricultura e da indústria, uma vez que os volumes não

⁴⁷ *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, sessão de 22 de Dezembro de 1883, pp. 1850-1.

⁴⁸ *Idem*, sessão de 28 de Janeiro de 1884, pp. 149-50.

excedessem na sua totalidade 20 metros cúbicos»⁴⁹. O deputado D. José Saldanha foi um apoiante destas posições, sustentando, na mesma data, que «a vida, o futuro desenvolvimento e a prosperidade do porto do Funchal, e portanto da ilha toda» dependiam fundamentalmente da simplificação dos procedimentos administrativos e da diminuição da carga fiscal no Funchal, isto é, de se criar um «porto franco» sob pena dos investimentos portuários então autorizados ficarem improdutivos⁵⁰.

Estas iniciativas, levadas a cabo em 1883 e 1884, com vista à criação de um porto franco no Funchal foram contemporâneas dos projectos de Mariano de Carvalho e Emídio Navarro para estabelecer um porto franco em Lisboa. A idealização deste investimento em infra-estruturas portuárias e de armazenagem em Lisboa assentava num cenário de captação de capitais norte-americanos atraídos pelas vantagens em utilizar o porto da capital portuguesa para armazém e transbordo de trigo, madeira e petróleo que se destinavam ao mediterrâneo contrariando dessa forma as condições de comercialização favoráveis usufruídas pelos produtos congéneres russos. Este projecto pressupunha ainda que se Portugal celebrasse um acordo comercial com o Brasil teria condições de atrair capitais privados deste país para serem aplicados numa rota de navegação regular entre as duas nações⁵¹. Aliás, nesta última perspectiva, a iniciativa do porto franco em Lisboa era encarada como o prolongamento de uma pretensão do Brasil

⁴⁹ *Idem*, sessão de 17 de Maio de 1884, p. 1659 e pp. 1659-60. O projecto 96-E foi assinado por Filipe de Carvalho, Manuel José Vieira, barão de Ramalho, António José d'Ávila, Gonçalves de Freitas, Manuel de Arriaga e Cactano de Carvalho.

⁵⁰ *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, 17 de Maio de 1884, p. 1659.

⁵¹ Pedro Lains, *A Economia Portuguesa...*, p. 167; Mariano Pina, *Os Planos Financeiros do Sr. Mariano de Carvalho*, Lisboa, 1893, pp. 74-7. Álvaro Poppe referiu-se a esta questão no Parlamento embora patenteando algumas imprecisões ao nível das datas em que tiveram lugar estes eventos (*Diário da Câmara dos Deputados*, sessão de 20 de Julho de 1912).

a quem conviria um entreposto em Portugal para o café, ou para o seu tabaco ou mesmo para o seu cacau.

Em 1913, tais necessidades eram tidas como solvidas por parte do Brasil, através de medidas como o envio dos produtos em *cargo-boats*, que, utilizando os navios como armazéns, tornavam dispensáveis os portos de transbordo de mercadorias. Desta forma, os produtos brasileiros foram encaminhados para os locais situados junto aos grandes centros de consumo (Alemanha, no caso do tabaco). Embora houvesse quem interpelasse os responsáveis políticos da época pelas demoras e delongas em fixar o figurino do porto franco de Lisboa, resta saber se não foi o aparecimento do navio-armazém (*cargo-boats*) que acabou por definir e decidir esta questão. A respeito do café brasileiro, o deputado Cerqueira Rocha confirmava esta perspectiva nestes termos: «... os entrepostos do café são os *cargo-boats*, donde saiem os comboios que os levam às torrefações. O Brasil para o café não precisa de entreposto em Lisboa. A situação modificou-se»⁵². O aparecimento dos cargueiros afastou o interesse do Brasil e dos Estados Unidos da América do Norte da utilização do porto de Lisboa como entreposto de mercadorias.

Naquela data, as premissas da discussão do tema da criação de um porto franco em Lisboa foram desde logo enunciadas pelo deputado José Barbosa ao classificá-la de «experiência». Esta experiência não poderia fazer esquecer que, subjacentes à criação de um porto franco, estavam as «necessidades de um dado momento económico e histórico». Foi na senda do reconhecimento deste princípio que por duas vezes as condições da economia impuseram o termo do porto franco de Lisboa, mesmo considerando a sua geminação com espaços aduaneiros como o Grão-

⁵² *Diário da Câmara dos Deputados*, sessão de 12 de Fevereiro de 1913, p. 32 e ver as intervenções de José Barbosa, Álvaro Poppe em *idem*, *ib.* e p. 30.

a quem conviria um entreposto em Portugal para o café, ou para o seu tabaco ou mesmo para o seu cacau.

Em 1913, tais necessidades eram tidas como solvidas por parte do Brasil, através de medidas como o envio dos produtos em *cargo-boats*, que, utilizando os navios como armazéns, tornavam dispensáveis os portos de transbordo de mercadorias. Desta forma, os produtos brasileiros foram encaminhados para os locais situados junto aos grandes centros de consumo (Alemanha, no caso do tabaco). Embora houvesse quem interpelasse os responsáveis políticos da época pelas demoras e delongas em fixar o figurino do porto franco de Lisboa, resta saber se não foi o aparecimento do navio-armazém (*cargo-boats*) que acabou por definir e decidir esta questão. A respeito do café brasileiro, o deputado Cerqueira Rocha confirmava esta perspectiva nestes termos: «... os entrepostos do café são os *cargo-boats*, donde saiem os comboios que os levam às torrefações. O Brasil para o café não precisa de entreposto em Lisboa. A situação modificou-se»⁵². O aparecimento dos cargueiros afastou o interesse do Brasil e dos Estados Unidos da América do Norte da utilização do porto de Lisboa como entreposto de mercadorias.

Naquela data, as premissas da discussão do tema da criação de um porto franco em Lisboa foram desde logo enunciadas pelo deputado José Barbosa ao classificá-la de «experiência». Esta experiência não poderia fazer esquecer que, subjacentes à criação de um porto franco, estavam as «necessidades de um dado momento económico e histórico». Foi na senda do reconhecimento deste princípio que por duas vezes as condições da economia impuseram o termo do porto franco de Lisboa, mesmo considerando a sua geminação com espaços aduaneiros como o Grão-

⁵² *Diário da Câmara dos Deputados*, sessão de 12 de Fevereiro de 1913, p. 32 e ver as intervenções de José Barbosa, Álvaro Poppe em *idem, ib.* e p. 30.

Pará, Angola e Bolama⁵³. José Barbosa abordou a questão do porto franco em Lisboa na evolução recente da vida política portuguesa, começando por dissecar os objectivos prosseguidos pelo Brasil, na década de oitenta do século passado, para concluir que – estando ultrapassados os projectos de criação de uma situação dominante no comércio entre a América e a Europa – a sua conveniência e oportunidade em 1913 eram a de servir «a exportação colonial»⁵⁴.

Os interesses coloniais encontravam-se também subjacentes à defesa efectuada em 1909 por Roque da Costa relativamente à criação de um porto franco em Cabo Verde. Este autor, a propósito da hipótese dos portos continentais de Leixões e Lisboa, mostrou-se contrário àquele instrumento de política económica, porque não eram locais onde «morriam» linhas de navegação mas portos de escala. Mas, em contrapartida, as provas dadas pelos portos atlânticos de Tenerife e Las Palmas desde que haviam sido tornados portos francos, levaram a que propugnasse uma solução idêntica para Cabo Verde. Esta sua escolha foi determinada pela constatação da existência de um conjunto de condições ímpares naquele arquipélago, que o tornavam particularmente adequado para esse efeito. A primeira, prendia-se com o facto de a concorrência de produtos estrangeiros não causar qualquer prejuízo sobre uma indústria local inexistente. A segunda, relacionava-se com as condições de segurança naturais do porto que facilitavam a adopção de eventuais soluções técnicas tendentes ao seu apetrechamento infra-estrutural. A terceira, ressaltava da sua posição geográfica, a meia viagem entre a Europa e o hemisfério sul, a qual predestinava este porto para ser um fornecedor de serviços de abastecimento à navegação e para ser um entreposto de

⁵³ *Diário da Câmara dos Deputados*, sessão de 12 de Fevereiro de 1913, p. 29. Tal experiência era, aliás, encarada e tida como «duvidosa» e «platónica» e corresponderia a uma necessidade «psicológica» da população (*idem*, p. 32). Ver ainda: *idem*, sessão de 14 de Fevereiro de 1913, pp. 14-6.

⁵⁴ *Diário da Câmara dos Deputados*, sessão de 12 de Fevereiro de 1913, p. 29 e p. 32.

mercadorias africanas (e adentro destas, das provenientes das colónias africanas portuguesas), sul americanas, australianas e europeias. Este conjunto de características era de tal maneira privilegiado que o mesmo autor defendeu que, «além da construção propriamente do porto», cumpria «proporcionar em S. Vicente comodidades e distrações aos passageiros em trânsito, dotando a cidade de iluminação, jardins, passeios, encanamento de água potável e diversões locais...»⁵⁵. Onze anos antes, Afonso Loureiro mostrara-se favorável à criação de um porto franco em Cabo Verde porque esse instrumento de política fiscal reforçaria a apetência de S. Vicente para se desenvolver como porto de escala. No entanto, este autor observava que neste arquipélago as carências ao nível do saneamento básico, das infra-estruturas de comércio e de alojamento não cativavam a permanência do passageiro em trânsito ou do turista. Entre 1898 e 1909, Roque da Costa pôde constatar que os depósitos de carvão de S. Vicente «se têm ido transferindo para Canárias»⁵⁶.

A questão do porto franco da Madeira deixou-se envolver em contornos mais diversificados. Com efeito, após as iniciativas desencadeadas em 1883-1884, aconteceu que, em 1911, a firma Leça Gomes e C^a. apresentou aos Ministros das Finanças, Fomento e Marinha um requerimento onde solicitava a concessão de uma zona franca em «terra e no mar, com armazéns gerais francos de mercadorias estrangeiras e nacionais» e que ficaria sediada no sítio do Gorgulho a oeste do porto do Funchal⁵⁷. Esta firma predispunha-se a efectuar a suas expensas uma série de obras

⁵⁵ Constantino Roque da Costa, *Problemas da Economia Nacional. Agricultura, Commercio e Navegação de Portugal nas suas relações com o mercado mundial*, p. 349 e pp. 344-8 e Adolfo Loureiro, *Breves...*, p. 201.

⁵⁶ Por ordem de referência Adolfo Loureiro, *Breves...*, pp. 48-50; Constantino Roque da Costa, *Problemas...*, p. 349.

⁵⁷ Este requerimento foi efectuada no Funchal a 11 de Dezembro de 1911 (Diário da Câmara dos Deputados, sessão 15 de Maio de 1912, pp. 4-5).

entre as quais se destacavam as necessárias à implantação de docas de reparação, a construção de planos inclinados e cais de desembarque e a instalação de guindastes⁵⁸. Em 13 de Maio subsequente, os deputados Manuel Gregório Pestana Júnior, Carlos Olavo e Francisco Corrêa Herédia (visconde da Ribeira Brava) apresentaram um projecto que previa quer aquela concessão quer a autorização de expropriação dos terrenos necessários à construção dessa infra-estrutura. Os ministérios a quem o requerimento da firma Leça Gomes e C^a. foi endereçado, pediram pareceres aos seus serviços, os quais, de um modo geral, se mostraram favoráveis a este projecto. O Director da Alfândega do Funchal defendeu inclusivamente que se a Madeira possuísse armazéns gerais francos teria condições para se transformar num centro exportador de frutas e flores⁵⁹. No mesmo sentido se pronunciou o Director de Obras Públicas, Adriano Augusto Trigo, ao defender que a zona franca podia constituir «um poderosíssimo auxílio à agricultura da Madeira, facilitando-lhe a saída em larga escala dos variadíssimos produtos do seu solo ubérrimo, principalmente frutas, que hoje se torna impossível exportar para o estrangeiro em concorrência com as do vizinho arquipélago das Canárias onde não existem as peias e embaraços fiscais que infelizmente se encontram na Madeira»⁶⁰. A ideia de fomentar a agricultura madeirense através de um instrumento económico como uma zona franca no Funchal foi muito acentuada ao longo do debate ocorrido no Parlamento nos anos de 1912 e 1913.

Mas a discussão então ocorrida no Parlamento não se cingiu a esta questão, tendo-se o debate centrado na escolha da melhor localização para o entreposto de

⁵⁸ *Idem*, p. 8.

⁵⁹ *Idem*, p. 5. Ver ainda *idem*, sessão de 14 de Fevereiro de 1913, p. 11.

⁶⁰ *Diário da Câmara dos Deputados*, sessão de 5 de Maio de 1912, p. 7.

mercadorias coloniais. A par dos partidários da criação de um porto franco em Cabo Verde e daqueles que se pronunciavam no sentido da criação de um porto franco em Lisboa, o deputado Américo Olavo defendeu que, tendo o país «as finanças avariadas», a experiência do porto franco deveria fazer-se não em Lisboa mas no Funchal, que apresentava inúmeras vantagens para o efeito⁶¹. O ponto de vista deste deputado assemelhava-se ao veiculado pelo Director de Obras Públicas do Funchal, Adriano Augusto Trigo, o qual, no seu parecer, defendia que a zona franca nas condições solicitadas em 1912 «... faria alargar consideravelmente as relações comerciais do porto do Funchal no respeitante aos géneros importados das nossas colónias, que já demandam em larga escala este porto (refere-se ao Funchal) para daqui serem reexportados para os principais mercados da Europa... »⁶².

No Parlamento debateu-se de forma acesa se a opção de criação de um porto franco em Lisboa excluía a criação de um porto franco no Funchal. A discussão sobre este último ponto (devido à iniciativa dos parlamentares da Madeira, efectuada em 1912⁶³), levou a Câmara de Deputados a analisar também as eventuais interferências resultantes desta medida entre o espaço económico e tecido industrial madeirense e o restante território nacional. Desta polémica resultou aliás, a essência dos fundamentos da negação de um porto franco no Funchal, sendo o grosso da argumentação produzido por José Barbosa, o qual assentou, desde logo, que «está Lisboa sob as vistas do Governo Central, que é o fétiche da nossa terra»⁶⁴. Deste

⁶¹ *Diário da Câmara dos Deputados*, sessão de 12 de Fevereiro, p. 13 e *idem*, sessão de 14 de Fevereiro de 1913, p. 15 e p. 10.

⁶² *Diário da Câmara dos Deputados*, sessão de 5 de Maio de 1912, p. 7.

⁶³ *Diário da Câmara dos Deputados*, sessão de 12 de Fevereiro de 1913, p. 30.

⁶⁴ *Idem*, p. 29.

postulado decorriam os principais argumentos contra o estabelecimento de um porto franco na Madeira. Em primeiro lugar, não dispunha de uma «grande população consumidora». Em segundo lugar, não possuía condições que possibilitassem o desenvolvimento de certas indústrias. Em terceiro lugar, nem mesmo o facto de a Madeira se poder transformar numa escala importante de navegação com a abertura do canal de Panamá, se configurava como factor decisivo enquanto necessidade de um porto franco. Em quarto lugar, Canárias não servia de exemplo:

«Não vale a pena demonstrar que não há paridade entre a situação de Canárias e da Madeira. É sabido que as Canárias não deveram o desenvolvimento da sua agricultura exclusivamente ao porto franco. Data o fomento de Canárias de antes do porto franco. Legislou-se acerca das facilidades indispensáveis à agricultura das Canárias. Sabem V. Ex.^{as} ! que o respectivo projecto foi apresentado ao parlamento espanhol e largamente discutido. [...]. Formaram-se comissões de agricultores, de fora de Madrid, e, no Ateneu, numa reunião famosa, tiveram os promotores da ideia o apoio de todas as associações reunidas. Em poucos dias, o governo dava isenção a tudo que fosse para desenvolvimento das Canárias»⁶⁵.

O desenvolvimento de Canárias, ainda segundo este deputado, resultou, não da indústria, mas dos «favores concedidos ao carvão». Leia-se: isenções aduaneiras e facilidades no embarque e desembarque. Além disso, cerca de uma vintena de anos antes (1892), o relatório do cônsul britânico em Canárias referia que, nos últimos quarenta e cinco anos, tinham sido construídas 200 milhas de estradas e que o Governo havia recentemente aprovado planos para a extensão da rede existente. A mesma fonte frisava que o envio expedito de fruta para a Europa pressupunha a sua colocação em

⁶⁵ José Barbosa, *Diário da Câmara dos Deputados*, 14 de Fevereiro de 1912, p. 12. Anote-se que esta matéria se encontra tratada num livro de Silvela sobre as relações hispano-americanas.

boas condições nos navios, o que excluía o seu transporte às costas de homens ou de animais⁶⁶.

Mas, ainda segundo a opinião de José Barbosa, «a navegação desviou-se das nossas terras única e exclusivamente pela nossa incúria, e difícil é agora trazê-la por simples actos legislativos». Uma vez que era previsível que os produtos susceptíveis de serem apresentados no porto franco de Lisboa fossem o cacau – «que, com o açúcar, a indústria transforma em chocolate» – e a cortiça, a hipótese de localização da indústria da produção de chocolate na Madeira determinaria a colocação «desta parte do território português, em que existe esse regime de monocultura, em condições de manifesta e invencível superioridade». Concluía este deputado que «as medidas legislativas só têm influência quando determinadas pelas necessidades económicas» e não seria o estabelecimento de um porto franco que resolveria a questão da monocultura da cana que era considerada «anti-económica sob todos os aspectos»⁶⁷. Após a revisão do regime sacarino, ocorrida em 1911, sabia-se que o regime de isenções que regulava a exportação de açúcar madeirense seria fortemente limitado decorridos sete anos sobre esta data.

Em reforço desta tese, militou o deputado Ezequiel de Campos defendendo que a monocultura da Madeira não se transformaria em policultura com o porto franco, mas «com educação comercial». Logo, entendia também que «o entreposto de todos os géneros coloniais» devia ser em Lisboa. A Madeira, segundo o mesmo deputado, devia «cuidar do seu regime económico natural, e esse é o do fornecimento dos géneros que

⁶⁶ Reports on subjects of General and Commercial interest. Social and Economical condition of the Canary Islands, *Parliamentary Papers, Miscellaneous Series*, n.º 246, 1892, p. 14.

⁶⁷ Por ordem de citação: *Diário da Câmara dos Deputados*, sessão de 12 de Fevereiro de 1913, p. 29; *idem*, p. 31; *idem*, 14 de Fevereiro de 1913, pp. 12-3 e p. 16.

produz e o aperfeiçoamento ou criação das indústrias subsidiárias para a exportação desses géneros. Não pode nunca pensar em ter um regime industrial intenso, porque para isso lhe falta tudo, desde os centros consumidores às tradições». A Madeira carecia de «melhorar o porto comercial. Complete-se o porto e estabeleça-se uma zona especial para as frutas, e ter-se-ão servido os interesses da Madeira»⁶⁸.

A Lei nº 265 que foi aprovada pelo Congresso da República em 24 de Julho de 1914, acabou por autorizar o Governo a adjudicar, por concurso, a construção e exploração duma zona franca na ilha da Madeira, nos termos das bases gerais estabelecidas para a instalação de um porto franco em Lisboa pela Lei de 13 de Junho de 1913. Esta autorização legislativa fixou condições favoráveis à participação dos potenciais interessados porquanto exigia como depósito prévio, para efeitos do concurso a realizar, o montante de 10.000 e não 50.000 escudos, como preceituava a base terceira do artigo terceiro do regime fixado para o porto de Lisboa. O prazo da concessão não poderia exceder o período de sessenta anos, ficando desde logo autorizado, na zona franca a criar, o exercício de «todas as operações de beneficiação, empacotamento e transformação dos géneros do arquipélago da Madeira, *excepto o vinho*, em outros produtos comerciáveis»⁶⁹. A isenção de direitos aduaneiros foi consignada para o embarque, desembarque e conservação de produtos e bens em depósito, o qual nunca poderia exceder o prazo de dois anos. No entanto, o cacau e o azeite não destinados a conservas ficaram excluídos desta isenção, constituindo esta ressalva uma excepção ao regime fiscal dos armazéns gerais francos, aprovado pelo Decreto de 27 de Maio de 1911, cujas restantes disposições se aplicariam à zona franca a criar.

⁶⁸ *Diário da Câmara dos Deputados*, sessão de 14 de Fevereiro de 1913, pp. 17-8.

⁶⁹ Cfr. artigo 3º da Lei nº 265, de 24 de Julho de 1914, s.n.

Esta proposta teve o grande mérito de mostrar que a Madeira retomava velhos projectos para criar estímulos ao seu desenvolvimento. Os incentivos fiscais à indústria e às actividades portuárias – sectores frágeis cujo reforço era encarado como a forma de diversificar a economia madeirense – constituíam a base dessa receita, e eram, em certa medida, o culminar do processo reivindicativo expresso na década de oitenta do século passado, o qual, por sua vez, entroncava na aspiração de criação de um porto franco veiculada desde o primeiro quartel do mesmo século. A zona franca criada em 1914 (até porque entretanto sobreveio um conflito mundial) consumiu-se como mera medida legislativa...

As iniciativas parlamentares dos deputados madeirenses para a criação de um porto franco, assentaram na crença de que nesta ilha se reuniam um conjunto de condições, em virtude da acção desenvolvida quer pela iniciativa empresarial quer pela administração pública, que justificavam que se procurasse aprofundar as regalias fiscais que foram sendo obtidas do Governo Central. Entre as acções de iniciativa empresarial constaram os investimentos em depósitos de carvão que a Madeira conseguiu captar e manter entre o final do século passado e o início da primeira guerra mundial. Além destas, constavam ainda os hotéis, as pensões, as quintas para proporcionarem alojamento aos turistas e os diversos tipos de empreendimentos comerciais que contribuíam para propiciar lazer e entretenimento aos passageiros em trânsito. No respeitante aos investimentos públicos, incluíam-se os respeitantes ao saneamento básico, ao abastecimento de água potável e ao embelezamento da cidade, que se encontravam então em fase de programação ou execução. A vitalidade patenteada pela acção dos agentes privados e pela intervenção dos poderes públicos locais fundamentou as diligências dos representantes parlamentares madeirenses. Estes acreditavam que dada a importância económica que a navegação de escala, o trânsito de passageiros, as actividades turística, comercial e portuária tinham na economia madeirense esta só teria a lucrar se fosse criado um porto franco.

As questões fiscais estiveram longe de ser as únicas soluções adiantadas para inverter a tendência que se verificou no período decorrente entre 1887 e 1914 de os portos da Grã-Canária e de Tenerife registarem um elevado grau de crescimento quer no movimento naval quer no negócio de abastecimento de carvão que não encontrou paralelo na Madeira (ver quadros 5.4 e 5.6 e A.5.5). Na época, adiantaram-se diversas explicações para esta evolução. Razões de índole geográfica impediam que a Madeira pudesse tirar mais partido dessa situação. A insuficiência dos investimentos em infra-estruturas portuárias e da iluminação costeira tinham a mesma consequência. A escassez de investimentos em estradas, irrigação e saneamento básico concorreu para impedir a captação do investimento estrangeiro em áreas tão diversas como a agricultura para exportação ou o turismo.

Em 1884, ao pretender-se comparar as condições de competitividade dos arquipélagos atlânticos para atraírem a navegação, usou-se um argumento que assentava no facto de o arquipélago das Canárias ocupar «uma posição geográfica muito vantajosa para os correios de África» que passavam entre as suas ilhas⁷⁰. Nem a evolução da mecânica naval, que fez aumentar a autonomia de combustível do motor do navio e tornou necessário espaçar a distância entre as estações de carvão – aspecto que quanto muito poderia ter sido benéfico a Cabo Verde –, nem a pequena distância existente entre a Madeira e as Canárias, nem o facto de os correios de África terem continuado a escalar o Funchal, justificaram a valia deste argumento.

Saber se o apetrechamento dos portos de Las Palmas e Tenerife influenciou sobre a captação de navios em trânsito, ou se a falta de infra-estruturas operacionais do Funchal foi decisiva para impedir o seu porto de tirar partido das oportunidades criadas

⁷⁰ *Representação da Câmara Municipal...*, p. 3.

impõe alguma ponderação. O apetrechamento dos portos da Grã-Canária e de Tenerife obedeceu à linha dos investimentos espanhóis neste tipo de infra-estruturas, a qual foi distinta da orientação seguida por Portugal⁷¹. Em 1884, João Augusto de Ornelas, ao analisar as condições concorrenciais oferecidas pelos portos das ilhas Canárias de Tenerife e Las Palmas por comparação com as propiciadas pela Madeira, não esqueceu o grau de insegurança deste último em relação àqueles. Na realidade, desde o início da década de oitenta que o Governo espanhol vinha efectuando investimentos de grande envergadura no seu arquipélago atlântico. Em 1883, iniciou a construção de uma gigantesca infra-estrutura portuária em Grã-Canária (que concluiu no início da década subsequente) e, dois anos decorridos sobre aquela data, iniciou obras de menor alcance na beneficiação do porto de Santa Cruz de Tenerife⁷². Um plano de iluminação costeira foi igualmente posto em prática durante este período⁷³. Mas os investimentos não se circunscreveram a obras portuárias e essa foi uma das razões importantes da evolução ocorrida no arquipélago vizinho.

Em 1895, a Associação Comercial do Funchal defendeu, como grande prioridade de investimento estrutural, a iluminação das costas do arquipélago através do cumprimento do Decreto de 27 de Junho de 1882. Esta necessidade foi reconhecida porque se considerava que «uma das causas da decadência deste porto» provinha «da falta de faróis», visto «as costas e portos das ilhas Canárias» serem «dotados de

⁷¹ Ver a análise sobre o investimento em infra-estruturas portuárias no Funchal na Introdução.

⁷² Reports on subjects of General and Commercial interest. Social and Economical condition of the Canary Islands, *Parliamentary Papers, Miscellaneous Series*, nº 246, 1892, p. 12. Trata-se de um relatório relativo às ilhas Canárias.

⁷³ Em 1886, entrou em funcionamento um farol de 1ª classe na extremidade sul da ilha de Grã-Canária, o qual se previa que fosse detectável a partir do mar a uma distância de vinte milhas (Diplomatic and Consular reports on trade and finance. Spain. Report on the Trade and Commerce of the Canary Islands for the year 1885, *Parliamentary Papers, Annual Series*, nº 5, 1886). Cinco anos mais tarde, instalava-se em Aboma, Tenerife, um farol dotado de um grupo de três feixes de luz e visível em condições normais a 16 milhas (*idem*, nº 2830, 1892).

excelente iluminação»⁷⁴. A construção do porto do Funchal não foi ventilada neste documento porque estavam em curso, desde a década de oitenta, obras conducentes à sua beneficiação.

Em 1898, ao explicar as razões da preferência demonstrada pela navegação em relação a Canárias em detrimento dos outros dois arquipélagos atlânticos, Adolfo Loureiro não conferia demasiada importância à qualidade das infra-estruturas portuárias daquele arquipélago. Em seu entender, aquela preferência ficava a dever-se a uma série de razões, tais como o preço do abastecimento do carvão à navegação e o conjunto de comodidades e facilidades que eram oferecidas aos utentes destes portos – referia-se a procedimentos sanitários e aduaneiros simplificados, água potável de boa qualidade e barata e oferta de formas de lazer em cidades dotadas de infra-estruturas modernas⁷⁵.

Em contrapartida, em 1884, os deputados madeirenses no Parlamento e diversos sectores da opinião pública insular expenderam o argumento de que dos investimentos em infra-estruturas portuárias estava dependente o aumento do tráfego do porto do Funchal. Na realidade, importa lembrar que o final do século passado foi marcado por grandes progressos ao nível da mecânica e da tecnologia naval que tornaram tecnicamente viável a construção de navios de grande tonelagem. Os meios existentes para apoiar a movimentação dos grandes transatlânticos dentro dos portos e facilitar o manuseamento das cargas e descargas destinavam-se a criar condições que facilitassem as operações de molde a que os navios ficassem aí retidos o mínimo de tempo possível para dessa forma se salvaguardarem as economias de escala conseguidas

⁷⁴ Adolfo Loureiro alertou para a importância desta questão (*Breves Notícias...*, pp. 46-7). Sobre a construção do porto do Funchal, ver Introdução.

⁷⁵ Adolfo Loureiro, *Breves Notícias...*, p. 198.

no transporte em alto mar⁷⁶. Mas importa ter presente que, de um modo geral, a modernização da maioria dos portos mundiais se fez de forma lenta e que a melhoria da operacionalidade dos portos não se resumiu à implantação de infra-estruturas portuárias. Meios operacionais, como os rebocadores ou os guindastes, deram contributos muito importantes para tornar menos demorada a estadia dos grandes transatlânticos nos portos⁷⁷.

As obras de beneficiação do porto do Funchal, terminadas em 1895, não o dotaram de um elevado grau de apetrechamento, mas, apesar disso, desde essa altura, não só o movimento do porto não decresceu como a tonelagem dos navios que visitavam o Funchal tendeu a aumentar. Em 1907, os vapores de elevada tonelagem tinham o predomínio sobre os restantes: na categoria das 1.000 a 2.000 toneladas contavam-se 1.129 navios, na das 500 a 100 o número de navios baixava para 21 e na categoria até 500 toneladas esse número era de 32⁷⁸. Donde se conclui que o desapetrechamento do porto do Funchal não constituiu um obstáculo para que os navios de grande porte continuassem a utilizá-lo. Uma vez que assim foi, interessa averiguar, no caso deste porto, quais eram as operações e actividades que o caracterizavam e qual era o tipo de navios que o visitavam. O centro da questão residia no facto de o Funchal não ser um porto de mercadorias mas um porto de escala. Em portos de escala, como os das ilhas atlânticas, os custos das manobras de rebocar um navio para o fazer atracar a um cais de acostagem não era compensador face à natureza das operações aí efectuadas,

⁷⁶ C. Knick Harley, *Ocean Freight Rates...*, pp. 865-7.

⁷⁷ C. Knick Harley, *Ocean Freight Rates...*, p. 867. Sobre o carácter lento da modernização portuária, ver (S. P. Ville, *Transport and the Development...*, p. 54).

⁷⁸ Adolfo Loureiro, *Breves Notícias...*, p. 157.

as quais podiam ser executadas através de formas alternativas que dispensavam infra-estruturas de grande envergadura.

As empresas abastecedoras da navegação no Funchal tiveram o mérito de se adaptar à evolução do tráfego naval neste porto, nomeadamente criando essas formas alternativas de fazer chegar o combustível, a água e os mantimentos aos navios. A exemplo do que sucedia noutros portos, estas empresas ocupavam-se do fornecimento de todos estes elementos⁷⁹ e funcionavam igualmente como agentes e como consignatários de companhias de navegação – a Blandy e a Corys mantinham ligações, sobretudo com companhias britânicas, e a Manoel Gonçalves efectuava negócios predominantemente com companhias germânicas. Isto significa que, para além de representarem estas companhias para efeito da resolução de formalidades burocráticas cada vez que um dos seus navios fazia escala na Madeira e de efectuarem o comércio da venda de passagens para os viajantes, também se ocupavam do abastecimento de carvão do navio por um preço contratado anualmente. O preço de fornecimento de carvão aos navios que não se encontravam abrangidos pelo contrato era sempre mais elevado.

Mesmo depois das obras portuárias concluídas em 1895, os transatlânticos continuaram a fundear ao largo da baía. Qualquer navio antes de entrar no porto podia comunicar a uma das empresas quais as suas necessidades e contratar o seu abastecimento. Este efectuava-se ao largo do porto através de uma multiplicidade de pequenas embarcações que lhe faziam chegar água, víveres e carvão e faziam o transporte de passageiros para terra. As empresas de abastecimento de carvão à navegação além de deterem depósitos de carvão em terra, utilizavam barcas e pontões

⁷⁹ *Anuário – Almanach Comercial da Indústria...* (vários anos).

(navios desmastreados funcionando como depósitos de carvão) para abastecerem os navios. Este abastecimento, segundo Loureiro, processava-se da seguinte forma:

«O carvão ensacado e pronto a ser embarcado, achava-se depositado a bordo de barcaças, as quais, mal lança ferro o navio que pretende fornecer-se de combustível, são levadas por um rebocador a atracarem ao navio recém chegado, fazendo-se assim rapidamente o fornecimento de carvão que precisa. Sendo em maior quantidade, pode este ser recebido directamente dos pontões, ou depósitos flutuantes, a que os navios entrados vão atracar. Quando ali estive, havia chegado [...] um navio de ferro, de 4.000 toneladas, para pontão de carvão»⁸⁰.

Quando o abastecimento se processava através de barcaças, as sacas eram transbordadas pelo esforço braçal de um conjunto de homens para dentro dos navios. No caso do Porto de S. Vicente, onde este sistema se encontrava montado em moldes muito semelhantes ao da Madeira, Loureiro referiu que, em 1898, se chegava a conseguir efectuar o embarque de uma quantidade superior a quatrocentas toneladas de carvão em dez horas de trabalho⁸¹. O facto de o carvão ser fornecido em sacas com um peso certo permitia uma conferição rápida do volume de abastecimento e contribuía para racionalizar esta operação. Quando o navio acostava ao pontão, as necessidades de mão-de-obra eram menores porque o transbordo do carvão se fazia com recurso a um guindaste existente a bordo do navio. Nessa data, existia no porto do Funchal grande número de barcaças. De acordo com os meios de cada navio podiam ser descarregados

⁸⁰ Adolfo Loureiro, *Breves Notícias sobre os arquipélagos...*, 1897, p. 14.

⁸¹ *Idem*, p. 197.

diariamente cinquenta a quatrocentas toneladas. A capacidade das barcaças era de 10 a 12 toneladas para a generalidade das mercadorias e de 100 para o carvão. As tabelas deste serviço eram de 10 xelins por tonelada para as barcaças, acrescidos de 1 xelim e dois dinheiros por tonelada de acordo com a natureza da carga⁸².

Apesar de, em 1884, João Augusto de Ornelas ter discorrido sobre as inúmeras vantagens do Puerto de la Luz na Grã-Canária e ter referido que, «nas imediações do molhe», se estavam a construir «grandes armazéns para depósitos de carvão de pedra»; estando «também quasi terminados depósitos flutuantes de 150 toneladas, para facilitar o fornecimento dos navios, e já» existirem «três depósitos flutuantes» para levarem «água instantaneamente aos costados dos navios, pondo-a a bordo por preços modicíssimos»⁸³, quinze anos depois Loureiro reduzia a importância destes melhoramentos. Este autor descrevia que os navios mal assomavam o porto eram pilotados e conduzidos ao seu fundeadouro onde ficavam estacionados, sendo de imediato assediados por uma multiplicidade de «pequenos barcos e de pequenos vapores que vinham trazer-lhes tudo quanto os navios podiam querer». Na sua opinião, o abastecimento do carvão aos vapores devia manter-se inalterado por os «meios» serem «prontos e expeditos». Na Grã-Canária, as empresas que prestavam o abastecimento à navegação possuíam depósitos em terra quer de alimentos quer de combustíveis, e o depósito existente no molhe não tinha provado bem até essa data por não ser suficientemente estanque à entrada de água do mar. Mas prosseguia o seu entendimento nestes termos:

⁸² Diplomatic and Consular reports on trade and finance. Portugal. Report on the Trade of Madeira for the year *Parliamentary Papers, Annual Series*, nº 1812, 1896, pp. 2-3; Diplomatic and Consular reports on trade and finance. Spain. Report on the Trade and Commerce of the Canary Islands for the year 1895, *Parliamentary Papers, Annual Series*, nº 1828, 1896. Estes relatórios fornecem mais dados sobre preços e fretes de carvão relativamente a Tenerife e Las Palmas do que em relação à Madeira.

⁸³ João Augusto de Ornelas, *A Madeira e as Canárias...*, p. 28.

«É sabido que o meio mais simples, rápido e cómodo para esta operação de receber carvão, é o dos depósitos flutuantes, a que os navios vão acostar, ou a que a estes atraquem. Servindo-se de guindastes de bordo, os navios recebem sem demora o carvão preciso para a viagem, que nunca é em grande quantidade. O cais e os complicados aparelhos de carga e descarga de carvão usados no Tine, por exemplo, e nos grandes portos de carvão, só para aqueles grandes volumes de exportação são apropriados.

As pequenas quantidades de combustível, que os navios recebem para uma parte da sua viagem, não justificam o tempo perdido, e mesmo a despesa a que seriam obrigados para atracar aos cais. **É por isso que o serviço de abastecimento de carvão, nos portos de escala, se faz sempre por meio de pontões e barças, ficando os navios em pleno porto e largando somente ferro no fundeadouro. Sob este ponto de vista, tanto em S. Vicente, como na Madeira, o serviço está bem montado, e nada fica a dever ao que se pratica nas Palmas e em Santa Cruz de Tenerife...».**⁸⁴

Os serviços de abastecimento prestados pelas empresas sediadas no Funchal ligadas a actividades portuárias aumentaram os seus níveis de eficácia. Em 1906, atribuíram-se as melhorias efectuadas no equipamento dos estaleiros de construção naval às «maiores exigências» colocadas pela actividade crescente do porto do Funchal. A descarga de mercadorias no porto era efectuada através do transbordo dos navios para batelões ou grandes barcas. Nesta data, o porto do Funchal nas actividades de descarga, depósitos de carvão de pedra, estaleiros e cabrestantes passou a dispôr de onze geradores movidos a vapor, dos quais, quatro estavam afectos a guindastes de descarga e, destes, um efectuava descargas marítimas e outro procedia à descarga de carvão de

⁸⁴ Adolfo Loureiro, *Breves Notícias...*, pp. 197-8, s.n. .Ver ainda p. 155.

pedra⁸⁵. Na Madeira, três das quatro empresas que abasteciam a navegação também se dedicavam à reparação e construção naval. Estas empresas, em qualquer dos portos onde se instalavam, eram obrigadas a fixar pessoal especializado, mormente estrangeiro, para atender às avarias mecânicas que surgiam nos navios em trânsito. As actividades destas empresas acabavam por estender-se a outros sectores afins relacionados com a vida interna dos locais onde se encontravam e por terem ainda o mérito de familiarizar os trabalhadores locais com métodos e tecnologias modernas para a época. Além disso, entre as suas funções, assumia também particular destaque a construção e reparação das barcaças que eram utilizadas no serviço de abastecimento aos navios, dos batelões usados na carga e descarga de mercadorias e das lanchas usadas no embarque e desembarque de passageiros⁸⁶. Em suma, as actividades ligadas ao apoio e ao abastecimento da navegação tiveram a função de gerar muitos empregos no próprio porto do Funchal. Os trabalhadores, envolvidos na carga e descarga de carvão, eram geralmente remunerados a níveis muito acima da média dos salários quer agrícolas quer industriais regionais. Em 1858, referia-se que o jornal do «grande número de trabalhadores» ocupados na carga e descarga de carvão era de 300 réis⁸⁷. Cinquenta e três anos mais tarde, relatava-se que 450 trabalhadores dos estabelecimentos de abastecimento de carvão às embarcações existentes no porto do Funchal (os quais no ano subsequente tinham diminuído para 400) haviam feito greve para conseguir um aumento do seu jornal de 600 para 800 réis⁸⁸. Para além deste

⁸⁵ Vitorino Santos, Relatório..., *B.T.I.* n.º 7, p. 8, p. 10 e pp. 16-19.

⁸⁶ *Almanaque de Lembranças Madeirenses para o ano de 1911, 4.º ano*, Funchal, 1911, p. 72; *Estatística Industrial. Distritos Administrativos do Funchal e Ponta Delgada...*, p. 5.

⁸⁷ *Relatório sobre o Estado da Administração Pública dos Distritos Administrativos do Continente e Ilhas Adjacentes*, Lisboa, 1859, p. 12.

⁸⁸ Vitorino Santos, Relatório..., *B.T.I.*, n.º 75, pp. 38-9; *idem*, Relatório..., *B.T.I.*, n.º 86, pp. 34-5. O número de empregados na actividade de transporte de carvão de pedra era significativo se tivermos em conta que em 1912 a

núcleo, existiam ainda os empregos criados pelo abastecimento de água e de víveres aos navios, bem como nas lanchas que transportavam os passageiros entre o cais e o navio.

As necessidades e a natureza do apetrechamento de um porto variavam de acordo com as operações que aí eram praticadas. O porto do Funchal não tinha uma vocação comercial. A sua principal função era a de prestar os serviços de abastecimento da navegação e de proporcionar algumas horas de lazer aos passageiros em trânsito. O mero facto do movimento naval ter crescido (embora de forma modesta quando comparado com Canárias) neste porto prova que as operações aqui efectuadas não foram prejudicadas pelo escasso grau de apetrechamento do porto. Este crescimento prova ainda que houve um aumento da procura de determinados serviços que recebeu uma resposta adequada.

Tudo indica que as Canárias ao aplicarem, a partir do último quartel do século passado, uma política concertada de investimentos públicos (nos portos, na iluminação costeira, nas infra-estruturas urbanas, em estradas e na irrigação), de incentivos fiscais e medidas administrativas conseguiram atrair capitais privados para negócios tão distintos como depósitos de carvão, hotéis ou explorações de produtos agrícolas para exportação⁸⁹. As actividades que os investimentos em sectores diversificados, e não exclusivamente em infra-estruturas portuárias, foram dinamizando acabaram por tornar os portos de Las Palmas e Tenerife atractivos para a navegação de

população fabril do distrito não excedia as 3.547 pessoas (*idem*, p. 33). Em 1907, dava-se como média de salário nas fábricas rurais de aguardente 400 réis acrescidos de vinte réis para o caso da do Torreão (*idem*, Relatório..., *B.T.I.* n.º 26, mapa n.º 3, p. 19). Os salários agrícolas eram inferiores.

⁸⁹ Nos últimos anos do século passado, os relatórios consulares britânicos respeitantes a Canárias anotaram o aumento dos investimentos britânicos em explorações agrícolas para produtos de exportação (Report on Agriculture in Las Palmas, *Parliamentary Papers, Miscellaneous Series*, n.º 451, 1898, p. 4).

escala⁹⁰. O desenvolvimento da fruticultura e da horticultura propiciou carga de retorno aos navios carvoeiros, facto que fazia baixar os preços dos fretes e o próprio preço de venda do carvão aos navios que demandavam os portos de Canárias, fazendo afluir, por sua vez, maior número de navios. Estes portos tiraram partido das oportunidades criadas pelo aumento da procura de serviços de abastecimento e apoio à navegação que se faziam sentir nas rotas entre a Europa e o hemisfério sul. No entanto, apesar de ser importante frisar que, no respeitante a Canárias, a política de fomento se diversificou por diversos sectores, talvez não fosse despropositado recordar que a área agrícola, o volume de população, em suma, a dimensão económica das Canárias era superior à da Madeira, o que acabava por traduzir-se num mercado mais vasto e na oferta de melhores condições para o investimento.

As obras concluídas no porto do Funchal em 1895 não resolveram todas as insuficiências deste porto. Esse é o sentido das reivindicações efectuadas no Parlamento pelos deputados madeirenses em 1912. Nessa data, continuava-se a pedir melhorias no cais da cidade, comprovando-se que o embarque e desembarque de passageiros não ficara solucionado de forma integralmente satisfatória. Mas, a novidade da reivindicação residiu no facto de se ter passado a acentuar a necessidade de se resolverem as carências do porto ao nível comercial – mostrava-se a escassez de guindastes e a inexistência de armazéns quer para os produtos que afluíam de todos os pontos da ilha por via marítima quer para a recepção e expedição de mercadorias para o exterior –, porquanto a preocupação dessa época consistia em encaminhar a economia para a exportação de frutas⁹¹.

⁹⁰ Estes elementos colocavam as Canárias em vantagem sobre a Madeira e em maior grau sobre S. Vicente (Adolfo Loureiro, *Breves Noticias...*, p. 15, p. 34, pp. 48-50, pp. 199-200 e pp. 207-8).

⁹¹ Cfr. Introdução.

5.2 – O Trânsito de Passageiros

O transporte de passageiros foi um dos aspectos que serviu para acelerar a transferência da navegação à vela para a navegação a vapor. O decurso das décadas de setenta e oitenta do século passado correspondeu a um período de grande movimentação intercontinental de pessoas, tendo o número de passageiros transportados por via marítima sofrido um forte aumento. Na navegação que passava pelo porto do Funchal o trânsito de passageiros assumia um assinalável destaque. Essa foi a razão pela qual muitos relatos do século passado conferiram grande importância a este movimento enquanto factor dinamizador do comércio local. Os navios procuravam abastecer-se neste porto de água, víveres e carvão, enquanto os passageiros deambulavam algumas horas pelas redondezas da cidade antes de retomarem a viagem. Uma parte substancial destes passageiros transitava na rota que criava maior movimento marítimo, a qual navegava entre a Europa e a América Latina e entre esta e aquela; eram emigrantes. Tudo indica que a substituição da vela pelo vapor no tráfego de passageiros tomou algum incremento nesta rota justamente a partir da década de setenta do século passado em sintonia com a intensificação do fenómeno emigratório para esta área do globo. Posteriormente, nos primeiros anos do século actual, uma diminuição muito acentuada no preço das passagens associada a uma redução no tempo de viagem, entretanto possibilitada pelo desenvolvimento naval, foi ao ponto de permitir que trabalhadores europeus (*os golondrinas*) repartissem o seu ano de trabalho entre a Europa e a América do Sul em tarefas agrícolas sazonais⁹². Detenhamo-nos no quadro seguinte:

⁹² J.D. Gould, European Inter-Continental Emigration, 1815-1914: Patterns and causes, *Journal of European economic History*, Winter, 1979, 8(3), p. 611 e p. 613; W. Woodruff, *Impact...*, p. 241.

Quadro 5.10

Evolução do número de passageiros em trânsito no porto do Funchal

Quadriénios	número de passageiros
1884-1887	20.199
1890-1893	40.270
1894-1897	56.555
1898-1901	78.685
1902-1905	92.957
1906-1909	126.792
1911 a)	137.326

Fontes: *Inquérito sobre a situação económica...*, p. 206; Adolfo Loureiro, *Os portos marítimos de Portugal...*, pp. 154-5; Vitorino Santos, *Relatório...*, *B.T.I.*, nº 75, p. 16.

Nota: a) Ano.

Não obstante o facto de muitos destes passageiros que transitavam pelo porto do Funchal em direcção à América do Sul serem emigrantes, uma parte deles tinha poder económico para consumir os produtos locais. Neste sentido, em 1858, referia-se que os «vapores da companhia transatlântica», que transportavam «malas entre Inglaterra e o Brasil», alimentavam na Madeira um «comércio útil»:

«Recebiam [...] muitos refrescos, legumes verdes, hortaliças e frutas; e como os vapores transportavam sempre grande número de passageiros, começava a bordo, apenas fundeavam no porto, um comércio proveitoso, porque aí se vendiam por bons preços, bordados e outros trabalhos de agulha, obras elegantes de marcenaria, grande quantidade chapéus e outros artefactos de palha...»⁹³.

À parte os navios da rota entre a Europa e a América do Sul, estavam ainda os que, a partir do final do século passado, se deslocavam em navios correios britânicos em direcção à África do Sul. Pereira de Matos, ao analisar o tráfego marítimo euro-

⁹³ *Relatório sobre o Estado da Administração Pública nos Distritos Administrativos do Continente e Ilhas Adjacentes em 1858...*, p. 12.

africano dessa época, sublinhava o contraste existente entre o atraso característico das linhas que serviam a costa ocidental da África (onde constavam companhias secundárias, como a British and African Steam Navigation Co., Afrikanisch Woerman Linie e a Companhia belga Fraissinet) e o esplendor das que serviam a colónia inglesa do Cabo, que se haviam modernizado para dar resposta à procura registada no âmbito do transporte de passageiros. A frequência das ligações entre Inglaterra e Capetown era grande, porquanto, por volta de 1900, saíam mensal e regularmente daquele país em direcção a esta cidade – e apenas reportando-se à Castle Mail e à Union Co – cerca de dez paquetes, dos quais só uma parte escalava regularmente o Funchal. As próprias companhias procuravam angariar clientes entre as pessoas que se encontravam deslumbradas com as riquezas dos minérios sul-africanos e, neste sentido, efectuavam anúncios onde se podia ler, por exemplo, «rumo às minas de ouro e diamantes da África do Sul»⁹⁴. Embora, o movimento de navios correios que transitavam entre a Europa e a África do Sul fosse quantitativamente pouco expressivo, a regularidade com que se processava essa passagem e o poder económico de muitos dos seus passageiros tornavam-no significativo para a actividade comercial da cidade do Funchal.

Concomitantemente assistiu-se, a partir do início do século actual, ao incremento da navegação de recreio ou de cruzeiro em paquetes de luxo. As exigências de consumo deste tipo de passageiros foi claramente sentida na época. Em 1901, refere-se que no início de cada ano existia apenas um cruzeiro entre Nova Iorque e o Oriente que passava pela Madeira. Em 1910 e 1914, menciona-se que, além dos navios luxuosos da Cunard Line e da White Star Line, que navegavam entre os Estados Unidos e o Mediterrâneo, e que faziam escala na Madeira durante todo o ano, excepção feita ao Verão, outras carreiras regulares, como a Peninsular e a Oriental, faziam excursões

⁹⁴ A. Pereira de Matos, *A Marinha do Comércio*, T.I, Porto, p. 234. O autor refere que os navios da Castle Mail tinham capacidade para transportar 150 a 170 passageiros de 1ª classe e 100 a 160 na 2ª classe.

especiais em determinadas épocas do ano. Nestes cruzeiros empregavam-se normalmente barcos muito luxuosos e o circuito incluía além da Madeira e das Canárias, Portugal Continental, Espanha e o Mediterrâneo⁹⁵.

Os hoteleiros Reid, que exerceram um papel destacado no turismo madeirense durante o último quartel do século passado e primeiros anos do século actual, procuraram tirar partido das oportunidades criadas pelo turismo de escala. Em 1889, aproveitavam o curto espaço de quatro horas em que os turistas permaneciam na cidade do Funchal para os fazer visitar uma quinta situada no Caminho do Meio, na zona leste da baía ou para fornecer um almoço num dos seus hotéis (o Carmo Hotel), seguido de um passeio ao Monte. Em 1891, proporcionavam uma carreira de autocarros entre a baía e um hotel de luxo que haviam mandado construir aos visitantes que aí quisessem permanecer durante esse tempo de espera. Poucos anos decorridos, tinham criado uma tarifa para um circuito completo de distracção do passageiro em trânsito: « a bordo fornece-se bilhetes pelo preço de 2\$000 réis a qualquer passageiro, que gozará do seguinte: lancha a vapor para terra, carro do cais à estação do elevador (uma cremalheira) ao Monte (uma localidade sobranceira à cidade), almoço ou jantar nos Hotéis Reid, [...] carro do Monte ao Pombal, e lancha para bordo»⁹⁶. No início do século actual, existia outra unidade hoteleira no Monte que prestava o mesmo tipo de

⁹⁵ Por ordem de referência ver: A.J.Biddle, *Land of the wine being an account of the Madeira Island at the beginning of the Twentieth Century, and from a new point of view*, vol. I, Philadelphia and San Francisco, 1901, pp. 138-9; Adriano Trigo e Aníbal Trigo, *Guide and Plan...*, pp. 57-61; A. F. Jardim, *Madeira. The Pearl of the Atlantic*, Lisbon, 1914, cap. Routes to and From Madeira. No início do século actual, certos autores chamam a atenção para o facto de os viajantes americanos serem aqueles que maiores lucros deixavam nos países que visitavam. O valor económico do «excursionismo» e as preocupações em atrair a navegação internacional inserem-se nesta linha de preocupações (Constantino Roque da Costa, *ob. cit.*, pp. 354-62).

⁹⁶ Alberto Artur Sarmiento, *O Funchal, Quadricentenário...*, Anúncio – «hotéis Reid», s.p..

serviços⁹⁷. Todas estas iniciativas não se desprendiam do embrionário fenómeno turístico madeirense.

5.3 – O Turismo

A Madeira, enquanto centro de turismo, viu a sua importância crescer ao longo do século XIX e início do século actual. Em termos económicos e num plano genérico, o turismo implica, a um tempo, a procura e a produção ou oferta de serviços. De entre estes dois aspectos, o primeiro possui um pendor eminentemente dinâmico e diz respeito às motivações da procura e às faculdades de transporte – aspectos que nos nossos dias estão a cargo dos agentes de viagens e das transportadoras. A produção e oferta de serviços contém uma dimensão mais estática e contempla como sectores mais relevantes a acomodação, os restaurantes, os locais de lazer e divertimento e os estabelecimentos comerciais. No seu conjunto, apresenta-se como uma indústria de serviços, cujo valor económico significativo se fica a dever à sua capacidade para criar empregos e ao contributo que, enquanto percentagem sobre as exportações, dá à balança de pagamentos do país ou região em que se desenvolve⁹⁸.

Até ao final do século actual, a motivação principal dos que procuravam a Madeira assentava nas virtudes do seu clima de Inverno. Os antecedentes do turismo

⁹⁷ William and Alfred Reid, *Madeira. A Guide Book of Useful Information. With illustration and Maps*, London, 1889, 1st issue, p. 23 e p. 26; *idem*, fifth issue, p. 39; A. J. D. Biddle, *The Land of the wine...*, vol. II, p. 125. Sobre os serviços prestados pelo Monte Palace Hotel, ver Adriano A. Trigo e Anibal A. Trigo, *Guide and plan of Funchal...*, p. 2 do anexo.

⁹⁸ Sobre o fenómeno turístico em geral, ver: A. Robinson, *A geography of Tourism*, London, 1976, pp. 4-27.

madeirense são devedores da tendência que perpassou pela medicina para prescrever tratamentos com águas minerais e com a água do mar. Quanto aos primeiros, conquanto que praticados desde a antiguidade, passaram a ser recomendados de forma alargada pelos médicos da Europa continental a partir do século XVII. Este facto contribuiu para transformar os tratamentos termais numa moda, com a conseqüente necessidade de prospecção de novas fontes de água e de desenvolvimento de diversas estâncias. A voga deste fenómeno só atingiu a Inglaterra no século subsequente. Os britânicos tiveram a qualidade de imprimir às suas estâncias termais (Spas) marcas que as distinguiram das congéneres continentais. O espírito britânico expressava-se numa forma própria – algo jovial – de encarar a doença. As estâncias de Bath, Tumberge Wells e Epsom sobressaíram duma multiplicidade delas – com importância, dimensão e características distintas – pela qualidade dos serviços prestados e selecção da clientela. Estas estâncias começaram igualmente a evidenciar-se, a partir de certa altura, por razões ligadas aos prazeres sociais e às diversões. Paralelamente, durante o século XVIII, emergiu uma corrente na medicina defensora das virtudes terapêuticas do banho de mar, o que fez emergir uma diversidade de estâncias marítimas que cedo se tornaram concorrentes das termas – Brighton, no final do século XVIII, por exemplo, tornou-se rival de Bath porque passou a atrair a corte. As estâncias balneares começaram a copiar o modelo das *spas* ao disporem de pessoal para organizar os tempos livres dos seus clientes e ao propiciarem passeios, salas de convívio, bibliotecas, salas de baile e concertos. No final do século XIX, Blackpool (uma criação da classe média) foi mais longe na tentativa de acabar com a imagem enfadonha que estava associada a estas estâncias. A voga do banho-de-mar tendeu a suceder às termas. Em França, a evolução foi semelhante e a ida às águas (com Aix-les-Bains a ocupar um lugar cimeiro) acabou por ceder o espaço às

estações balneares que foram surgindo a partir do segundo quartel do século passado, tendo Dieppe e Biarritz como principais emblemas⁹⁹.

A presença dos ingleses na economia da Madeira e a frequência das ligações marítimas entre a Madeira e o Reino Unido justificaram o seu protagonismo como organizadores, divulgadores e utentes dos serviços turísticos da ilha. Este fenómeno surgiu de início como uma resposta ao facto de, durante o século XIX, os médicos terem adoptado para as doenças pulmonares, e, em particular, para a tuberculose, a mudança de ares. A suavidade do clima da Madeira, evidenciada na uniformidade da temperatura entre o dia e a noite e a ausência de grandes amplitudes térmicas entre as estações, tornavam-na assiduamente recomendada. Em 1811, William Gourlay surpreende-se com a inexistência de um estudo sobre o clima desta ilha, quando esta se tem tornado um refúgio para os doentes tísicos britânicos que têm procurado escapar «ao rigoroso Inverno no seu próprio clima». Com efeito, o interesse por esta terra tinha redobrado nos últimos tempos, porque «o sul da Europa se encontrava inacessível» por causa dos acontecimentos militares que caracterizaram essa época¹⁰⁰. Em 1821, sublinhava-se que a «Madeira [...] adquiriu um interesse acrescido através da recomendação do seu clima, por experiência médica, aos doentes ingleses, no caso em que o ar do seu país deixa de ser-lhes benéfico...»¹⁰¹.

Durante a primeira metade do século passado, a divulgação da Madeira passou a ser feita em cartas e guias destinados a serem consultados pelos doentes. A

⁹⁹ Philippe Ariès e Georges Duby, *História da Vida Privada...*, vol. 4, p. 231.

¹⁰⁰ William Gourlay, *Observations on the natural History, climate...*, pp. 2-6.

¹⁰¹ *An History of Madeiras with a series of twenty-seven coloured engravings. Illustrative of the costumes, Manners, and occupations of the inhabitants of the Islands*, London, 1821, p. IV.

maior parte destes textos foi escrita sem intenções comerciais, tendo como seus autores pessoas que haviam visitado a ilha e que procuravam transmitir a sua própria experiência, muito embora tivesse existido, num ou noutro caso, intenções claras de publicidade deliberada, como aconteceu com um texto editado na década de quarenta onde os interesses de uma companhia inglesa de navegação se encontravam bem explícitos¹⁰². Nestes guias e cartas misturam-se recordações de estadias felizes marcadas pela calma e quietude de uma terra onde o tempo parecia ter parado com as preocupações de transmitir ao potencial visitante da ilha um conjunto de informações. O critério de selecção dessas informações deixava subentendida a intenção do autor em calcular situações e em tentar familiarizar o interessado com o meio insular para que nada fosse deixado ao acaso. Até aos anos oitenta, uma das referências mais assíduas era a que se relacionava com a lista dos médicos disponíveis para atender os visitantes estrangeiros, sendo alguns deles de outras nacionalidades ou madeirenses diplomados no exterior¹⁰³. Além disso, as recomendações sobre o alojamento, o pessoal doméstico, a disponibilidade ou indisponibilidade de certos bens e artigos eram tidas como informações importantes num momento em que as funções de *agentes de viagem* ainda eram embrionárias.

Esta literatura, porque maioritariamente escrita por cidadãos britânicos, recorria a muitas comparações entre o *modus vivendi* do turista na Madeira e a vida em

¹⁰² Em causa está o livro de John Osborne (*Guide to the Madeiras, Azores, british west Indies, and Northern South-America, compiled from documents specially furnished by agents of the Royal Mail Steam Packet Company and other authentic sources. With a description of the passage across of the isthmus of Panama*, London, 1843) que foi compilado a partir de documentos fornecidos pelo agentes da Royal Mail Steam Packet Company.

¹⁰³ *An Historical Sketch of the Island of Madeira. Containing an Account of the original discovery and first colonization. Present Produce-State of Society and Commerce*, London, 1819, p. 47; John Osborne, *ob. cit.*, pp. 22-3; *Madeira a Brief Letter of Advice to an Invalid, By an Ex-Invalid*, London, 1859, p. 5; C.A. Mourão Pita, *Madère. Station Médicale Fixe. Climat des plaines, climat des Altitudes*, Paris, 1889, p. 91. Sobre os médicos alemães que exerceram clínica na Madeira, ver: Eberhard Axel Wilhelm, *Visitantes de Língua Alemã na Madeira (1815-1915) Islenha*, n°6, Jan-Jun., 1990, p. 49.

muitas das estâncias termais inglesas. Em 1834, procurava-se desfazer a ideia de que a Madeira era estupidamente «enfadonha», explicando que o «Funchal, a exemplo de todas as pequenas cidades, possuía uma sociedade restrita e limitada o que lhe acaba por trazer uma certa monotonia». No entanto, advertia-se que esta «queixa» se adaptava «a toda a pacata e mediana estação termal Inglesa para onde o doente se retirasse». Em matéria de divertimentos, o teatro era pouco atractivo mas existiam em média três ou quatro festas por semana em casas de portugueses ou de ingleses. A manhã podia ser ocupada em salas de leitura públicas, em bilhares, passeios a cavalo e a pé, tiro ao alvo e ténis. O estudioso podia frequentar as «bem apetrechadas» bibliotecas dos mercadores estrangeiros que se encontravam sempre abertas e o artista podia dispor de paisagens apeladoras do sonho¹⁰⁴. Com efeito, a Madeira teve a felicidade de ser pintada por muitos visitantes britânicos numa época em que a tradição aguarelista inglesa dava particular ênfase ao registo espontâneo da natureza. Esta ilha, com os seus contrastes paisagísticos, a diversidade dos seus cenários marítimos e montanhosos, os diferentes tipos de vegetação e a frequente oposição entre a luminosidade e a neblina, permitia ao artista romântico uma liberdade de expressão tão grande que o levou por vezes a conferir um valor emocional à paisagem. Os múltiplos aspectos etnográficos da ilha também foram objecto da atenção destes artistas. No final da década de cinquenta do século passado, o desenho continuava a ser um dos divertimentos dos visitantes: «Não preciso dizer muito sobre divertimentos porque o vosso objectivo é o sossego. Não temos teatro, ópera, corridas-de-cavalos, ou qualquer coisa de muito excitante. Temos passeios de barco, organizam-se pic-nics» e passeios e fazem-se sessões de desenho

¹⁰⁴ *A Letter to an invalid about to visit Madeira*, London, 1834, pp. 10-1.

(*sketching parties*). O tempo também podia ser ocupado com aulas de música e línguas e com a leitura numa biblioteca que aceitava subscritores¹⁰⁵.

Com efeito, os visitantes encontravam na natureza uma alternativa à ausência dos divertimentos próprios dos grandes centros. Além do aguarelista, o naturalista e o botânico dispunham de material à discrição para prosseguirem as suas pesquisas. Durante o século passado, a fauna e a flora madeirense foram objecto de muitos estudos por parte quer de naturalistas de profissão quer de cientistas amadores. Entre outros, foi o caso de Paul Langerhans, um médico e cientista alemão conhecido no campo da anatomia patológica, que residiu na Madeira entre 1875 e 1878 para se tratar da tuberculose, que explicou, no seu *Handbook for Madeira*, que a atenção que dedicou ao estudo científico dos vermes marinhos se ficou a dever a querer contrariar a impressão de viver numa *ilha prisão*. Aos que tinham alguma formação científica e que tivessem de permanecer na ilha por razões idênticas às suas, recomendou que não cedessem à inactividade porque existia «trabalho suficiente para muitos indivíduos semi-inválidos» em muitas áreas, o qual era «uma oportunidade bem-vinda para dar sentido e propósito a uma vida»¹⁰⁶.

O facto de, na publicidade comparada da Madeira, as estâncias termiais inglesas serem as mais focadas ficou a dever-se à nacionalidade inglesa de muitos dos autores dos guias de viagem. Em 1859, analisava-se a imagem da Madeira do modo seguinte:

¹⁰⁵ *Madeira. A Brief Letter of advice to an invalid...*, p. 5.

¹⁰⁶ Björn M. Hausen, Paul Langerhans and the Islands, *Islenha*, n.º 7, Jul-Dez., 1990, p. 29.

«Existe uma noção muito disseminada em Inglaterra que o Funchal é um grande hospital, e que ninguém pode deslocar-se sem deparar com um doente em estado avançado. Esta noção não corresponde à realidade, em primeiro lugar, 300 visitantes (a estimativa da época) formam um número muito pequeno numa cidade de 16.000 habitantes; segundo, metade destes são familiares ou amigos dos doentes; terceiro, os restantes cento e cinquenta, ou três quartos, passeiam-se tão animadamente, que é difícil acreditar que são doentes. Vós vereis mais doença e miséria nas nossas ruas de Bath, Cheltenham e Torquay do que no Funchal, em toda a estação»¹⁰⁷.

Mas, segundo Barral, o médico que acompanhou a Imperatriz do Brasil à Madeira, um dos meios aconselhados desde há muito no tratamento da tuberculose era a «mudança de clima, de localidade, de habitação». A lista de localidades que citou, no início da década de cinquenta, dava uma imagem das alternativas que se colocavam aos pacientes principalmente durante o Inverno: «... em Inglaterra, Undercliff, Hastings, Brighton, Torquay, Dawlish, Sidmouth, Exmouth, Salcombe, Pensance, Flushing, Clifton; em França, Montpellier, Marselha, Hyères, Pau, e outras localidades da Provença; em Itália, Niza, Piza, Roma, Nápoles, e ultimamente Lago de Como e Veneza; em Alemanha e Bélgica, algumas das muitas localidades das suas águas minerais; em Espanha Málaga; no Mediterrâneo as Ilhas Jónias, Malta e o Egipto têm sido recomendadas e procuradas [...]. Diversas Ilhas Atlânticas têm sido nestes últimos tempos experimentadas com o mesmo fim; as Canárias» estiveram nesse caso assim como a Madeira¹⁰⁸.

¹⁰⁷ Madeira. *A Brief Letter...*, p. 8.

¹⁰⁸ F.A. Barral, *Notícia sobre o Clima do Funchal e sua Influência no Tratamento da Tísica Pulmonar*, Lisboa, 1854, pp. 9-10.

Entre 1848 e 1852, aumentou a afluência de doentes à Madeira. O ambiente conturbado que se viveu em Itália entre esta época e o início da década de setenta do século passado, aliado ao aumento das comunicações entre a Madeira e o norte da Europa pode, até certo ponto, explicar algumas das mudanças registadas na clientela que durante esses anos passou a escolher a Madeira como destino turístico. O facto de entre as celebridades se contarem personalidades como a Imperatriz Dona Amélia do Brasil no início da década de cinquenta e a mulher do Imperador da Áustria, Francisco José, no Inverno de 1860 para 1861, levou Garnier a afirmar, por essa altura, que, no conjunto, estimado acima de trezentos estrangeiros, que visitava a ilha, contavam-se «soberanos, príncipes, artistas, sábios e principalmente médicos...»¹⁰⁹. Com efeito, muitos dos visitantes que passaram pela Madeira não eram os frequentadores de medianas e anódinas estâncias termais britânicas, mas antes clientes habituais de Itália, a qual, segundo Barral, «foi em todos os tempos procurada [...] como reunindo um clima suave e um céu puro...». Neste contexto, fazia a defesa do clima da Madeira para os doentes pulmonares por registar temperaturas médias superiores às do sul de França e de Itália¹¹⁰. Ao prosseguir nesta comparação, conseguia transformar a falta de divertimentos existentes na Madeira numa das suas vantagens:

«A falta de divertimentos e distrações que no Funchal muitos lamentam, é ainda no nosso modo de entender uma das suas vantagens para os doentes. As galerias, os museus, os monumentos, os teatros, e também outros atractivos das cidades de Itália, têm mais de uma vez sido acusados

¹⁰⁹ P. Garnier, *Itinéraire de Paris à Madère*, Publication de l'Union Médicale, Octobre, 1859, p. 11. Relativamente ao número de alemães que visitavam a ilha, sabe-se que, entre 1842 e 1844, o seu impacto era muito escasso, dez anos depois passava para um número superior a quarenta e no Inverno de 1860 para 1861, contando com o séquito que acompanhou Sissi, esse número ultrapassava os 120 (Eberhard Axel Wilhelm, *A Madeira entre 1850 e 1900*. Uma Estância de Tísicos Germânica, *Islenha*, n.º 13, Jul-Dez, 1993, p. 120).

¹¹⁰ F.A. Barral, *ob. cit.*, p. 9 e pp. 252-8.

de concorrer para resfriamentos, cansaços, irregularidades, recaídas e exacerbações de moléstias que já iam tomando melhor face. [...] A monotonia e regularidade de uma vida simples e sem grandes emoções, e sobretudo sem cansaço, é o que convém aos doentes mais afectados de moléstia de peito. [...]. Nós queríamos melhores estradas, passeios mais bem entrecidos e calculados, alguns divertimentos durante o dia [...]; queríamos um país mais feliz e que não apresentasse a cada passo cenas de miséria e degradação; mas estamos muito longe de desejar ali a agitação, aliás agradável e divertida, de algumas estâncias águas minerais alemães»¹¹¹.

Até o final do século passado, era usual os visitantes da Madeira praticarem estadias prolongadas que duravam seis e mais meses. A chamada época alta decorria entre os meses de Outubro e Maio. Não obstante o número dos chamados *habitantes sazonais* não ser muito expressivo, a produção e oferta de serviços que lhes era propiciada tendeu a crescer e a aperfeiçoar-se. O alojamento foi um dos aspectos onde se registou uma clara evolução. Neste sentido, em 1819, registava-se que os doentes ingleses que «estavam constantemente a chegar» eram acomodados em «diversas casas de hóspedes», mantidas «por ingleses muito respeitáveis». Estes, «na sua maior parte», haviam sido «desafortunados nos seus interesses comerciais» e «como aqui não existiam «leis de falência eles não» tinham «outro recurso de onde obter um modo de vida»¹¹². Trinta e dois anos mais tarde, observava-se que o número de visitantes e o número de casas de hóspedes – nessa data, havia dezassete casas e destas apenas uma tinha um proprietário com nome nacional – haviam crescido nos últimos tempos. Três

¹¹¹ F.A. Barral, *ob. cit.*, pp. 262-3.

¹¹² *An Historical Sketch of the Island...*, p. 46. Nessa data, os custos de alojamento oscilavam entre 3 e 4 guinéus (um guinéu equivalia a 21 shelins) por semana, incluindo todas as despesas (*idem, ib.*).

anos depois, não só se constatava que o número destas casas era avultado como se sublinhava que era «uma das mais fortes recomendações do Funchal»¹¹³. Eberhard Axel Wilhem, num estudo sobre um botânico alemão que viveu na Madeira entre 1855 e 1857, referia que, nessa época, «iam surgido, [...], algumas *boarding-houses* dirigidas por portugueses, visitadas, na maior parte das vezes, pelos conterrâneos vindos de Lisboa ou do Rio, devido ao seu estado de saúde. Lá habitavam igualmente, muito contentes, alguns alemães. Em regra, as casas portuguesas eram muito baratas, custando mensalmente trinta a quarenta dólares, ao passo que as inglesas exigiam cinquenta a sessenta dólares». A qualidade da alimentação destas casas era afamada. Excelentes eram as refeições numa casa onde quer Schacht quer Isabella de França ficaram hospedados no Funchal e que esta última considerou ser uma das mais caras da Rua da Carreira¹¹⁴.

Em alternativa a esta forma de alojamento, os visitantes recorreram, até ao final do século passado, ao aluguer de casas e quintas¹¹⁵ que pertenciam a nacionais e a estrangeiros. Em 1819, registava-se que o seu preço era inferior ao praticado em Londres, porque sobre o aluguer não recaíam taxas. No entanto, a solução de alugar casa, em geral uma quinta nos arredores da cidade, ocorria quando se procurava maior

¹¹³ Reginald Fowler, *Hither and Thither; or Sketches on both Sides of the Atlantic*, London, 1854, p. 4. Ver ainda: Robert White, *Madeira. Its Climate and scenery...*, pp. 111-2. Em 1859, indicava-se que o alojamento numa casa de hóspedes custava 6 a 8 libras por mês, mas com pensão completa o preço era o mesmo de um hotel inglês, ou seja, 20 a 30 libras (*Madeira, a brief letter of advice to an invalid*, p. 4).

¹¹⁴ Eberhard Axel Wilhelm, As experiências do botânico alemão Hermann Schacht (1855-1857): Um ano e meio na Madeira, *Isleña*, n.º 8, 1991, p. 83. O livro de Schacht intitulava-se *Madeira und Tenerife mit ihrer Vegetation. Ein Bericht an das Kgl. Preuss [=Königlich Preubische] Ministerium für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten – nebst einen Anhang: Eine Kurze Schilderung meiner Reise und meines Aufenthaltes auf den Inseln (=Madeira e Tenerife com a sua vegetação. Um relatório para o ministério Real Prussiano para os negócios Agrícolas – juntamente com um apêndice: uma pequena descrição da minha viagem e estada nas Ilhas)*, Berlim, 1859. Isabella de França descreveu a forma como ficou hospedada (*ob. cit.*, p. 51 e p. 53).

¹¹⁵ Casa de dimensões variáveis, circundada de jardins e possuindo ou não área agrícola.

sossego, um modo de vida mais livre e individualizado ou quando «a família era suficientemente extensa que compensasse fazê-lo». Em 1844, as casas mobiladas podiam ser alugadas por um preço entre 100 a 300 dólares ou entre 60 a 200 libras por estação, a qual decorria entre Outubro e Maio. Na mesma linha, oito anos mais tarde, anunciava-se, num guia sobre a Madeira, uma lista de 65 quintas para alugar escalonadas pelo preço que custavam por estação. Destas, seis tinham um preço inferior a 50 libras, 12 medeavam entre 50 e 75 libras, 13 oscilavam entre 75 e 100 libras, 15 entre 100 e 125 libras, 8 entre 125 e 150 libras, 7 entre 150 e 200 libras e 4 acima de 200 libras. Nessa data, esclarecia-se que «se o Funchal» tinha «habitações muito dispendiosas» também tinha outras de terceira e quarta ordem, ainda boas e acessíveis a fortunas muito modestas. Em 1859, publicitava-se que as casas para alugar aos visitantes eram abundantes, sendo as rendas estipuladas de acordo com o seu tamanho e situação (cota a que se encontravam). «Uma pequena casa de duas salas, dois ou três quartos de dormir talvez mobilada custava 40 a 60 libras; as maiores com seis a doze quartos custavam de 60 a 150 libras e algumas atingiam 250 libras». As casas podiam ser alugadas mobiladas ou por mobilar, sendo que neste caso ou os inquilinos traziam as mobílias dos países de origem ou recorriam aos serviços locais dos alugadores de móveis¹¹⁶.

A opção pelo aluguer punha questões ao nível da gestão da casa. Em 1834, esclarecia-se que as qualidades de trabalho e a disponibilidade dos elementos masculinos locais para as tarefas domésticas era grande. Além disso, aconselhava-se as senhoras ou as famílias a trazerem consigo criadas inglesas mas, «não muito novas»... Quinze anos depois, induzia-se que os criados na Madeira eram tão bons ou tão maus

¹¹⁶ Por ordem de referência: *An Historical Sketch...*, p. 48; John Osborne, *Guide to the Madeiras...*, p. 20; Robert White, *Its climate and scenery...*, pp. 188-90; F.A.Barral, *ob. cit.*, p. 266; *Madeira, A Brief Letter of Advice to An invalid, by an Ex-Invalid...*, p. 4; Reginald Fowler, *ob. cit.*, pp. 10-1.

como em qualquer outra parte e aconselhava-se o visitante a fazer-se acompanhar de um serviçal fiel, mas advertia-se para não se trazerem vários porque era mais fácil criarem atritos com os portugueses ou causarem dificuldades ao aprovisionamento da casa por se queixarem de tudo o que não era inglês. No início da década de oitenta, Helen Taylor, que se instalara na Quinta Perestrelo, no Funchal, contratara um cozinheiro, uma criada e dois homens de rede para a transportarem nos seus passeios pela ilha. Estes também iam diariamente buscar água do mar para os banhos, água potável à fonte do Palácio de S. Lourenço, além de se ocuparem do jardim, entre outras tarefas. Esta autora constatara que no Inverno havia pouca variedade de emprego para os homens, daí estes se candidatarem a uma série de serviços que eram gerados pelos visitantes¹¹⁷.

Quanto ao comércio, anotava-se, no final da segunda década do século XIX, que muitos dos comerciantes da ilha eram ingleses, entre eles existindo casas respeitáveis estabelecidas há muito. Ao estabelecer-se a comparação entre o custo de vida da Madeira com o de Londres, defendia-se que os bens essenciais eram mais baratos e que os luxos eram inferiores em um terço¹¹⁸. Em 1834, sublinhava-se que as lojas do Funchal apresentavam um aspecto pouco alegre. Os estabelecimentos de Rutherford and Grant, John Unwin e William Newton tinham a vantagem de vender toda a espécie de artigos ingleses¹¹⁹. Em 1851, procurava-se informar as pessoas da desnecessidade de transportarem do seu país bens alimentares e roupas «como se fossem fazer uma grande viagem», porque muitos desses artigos podiam ser adquiridos

¹¹⁷ Helen Taylor, *Madeira: Its Scenery...*, p. 4, p. 30, p. 193 e p. 229.

¹¹⁸ *An Historical Sketch...*, p. 58 e p. 48.

¹¹⁹ 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*, London, 1838, p. V.

na Madeira por um preço levemente superior ou igual ao de Inglaterra¹²⁰. Três anos depois, indicava-se que quase todos os artigos podiam ser adquiridos no Funchal, onde existiam excelentes farmácias – uma decorada ao estilo inglês – negócios de tecidos, mercearias e papelarias, entre outras lojas. Alguns dos estabelecimentos comerciais eram da propriedade de ingleses, mas noutros, apesar de os proprietários serem portugueses, não só falavam aquele idioma como efectuavam muitos dos seus fornecimentos em Inglaterra¹²¹. Os negociantes ingleses radicados na ilha mantinham muito contacto com os visitantes, porque era costume incumbirem-se da satisfação de cartas de crédito que lhes tivessem sido endereçadas. Segundo descrições do início dos anos cinquenta, as melhores lojas ficavam situadas na parte baixa da cidade. Algumas haviam passado por melhorias recentes, mas os direitos que impendiam sobre a importação de vidro dificultavam renovações de fundo na sua aparência. Muitas lojas tinham «pinturas a toda a volta com os objectos que» supostamente eram vendidos no seu interior. Algumas tinham «inscrições em inglês assim como em português»¹²². Em 1859, Francisco de Paula Campos de Oliveira atribuiu a disseminação das medidas inglesas na ilha da Madeira à presença de turistas ingleses durante a estação de Inverno. Este facto levava-o a imaginar que sendo estes turistas «os maiores entusiastas e os maiores amadores de belezas naturais e majestosas que esta ilha apresenta [...] não lhes

¹²⁰ Robert White, *ob. cit.*, p. 118. Este autor refere que a mercearia situada na Rua do Aljube, n.º 2, propriedade de W. and Wilkinson's, recebia pickles e outros artigos de Inglaterra. J. Payne (no n.º 1 da Rua dos Ingleses) vendia vidro. Toda a descrição de roupas poderia ser adquirida quer na British Warehouse quer na Glasgow and Manchester Warehouse (F. Wilkinson and C.º) situadas na Travessa da Alfândega. Esta última tomava a seu cargo o serviço de encomenda de livros e periódicos de Inglaterra que recebia pelos navios postais que se dirigiam ao Brasil. Além de se recomendarem quatro lojas portuguesas (Bastos e C.º, e F. Luiz Pereira na Rua dos Mercadores, F. Gomes e filho na Rua do Bettencourt e Vitorino Nogueira no n.º 20 do Largo de S. Sebastião) fazia-se notar a boa qualidade dos chapeleiros, alfaiates, fazedores de sapatos e botas (*idem*, pp. 120-1).

¹²¹ *Madeira, a Brief Letter...*, p. 5 e p. 7. Em 1843, assinalava-se a abundância de peixe e vegetais (John Osborne, *ob. cit.*, p.20).

¹²² Isabella de França *ob. cit.*, p. 64.

seria desagradável se todos os habitantes dela falassem antes a língua inglesa do que a portuguesa»¹²³. Em 1901, Cupertino Faria defendia «que em geral todos os estabelecimentos de comércio da cidade do Funchal», obedeciam «a uma certa grandeza e luxo, com especialidade as farmácias que são um modelo no género, mesmo superiores às de Lisboa e Porto»¹²⁴. Ao nível do comércio parece ter-se verificado uma evolução, a qual foi paralela à ocorrida no plano turístico. Ou seja, no tempo em que os turistas se instalavam em quintas, muitas lojas procuravam abastecê-los dos mesmos artigos que consumiam nos seus países de origem. Mas, a partir do trânsito do século passado para o actual cresceram as denominadas lojas para turistas que vendiam artesanato e produtos locais, as quais rivalizavam no estrangeirismo e bizarria dos seus nomes: África Haus, Bazar Brasileiro, Louvre Bazar, Manchester Bazar, The Bit Man, The Burlington Arcade, The Charlton, entre outros¹²⁵.

A partir de meados da década de setenta do século XIX, os médicos passaram a defender as virtudes dos climas secos e quentes para a terapia da tuberculose. Esta argumentação fundamentou as posições tomadas em 1887 por Mordey Douglas em prol de Las Palmas, nas Canárias, e em detrimento da Madeira¹²⁶. Em 1895, um relatório consular britânico relativo às Canárias após recomendar a consulta do guia turístico intitulado «Brown's Madeira and Canary Islands», defendia que o arquipélago espanhol oferecia mais vantagens do que a ilha porque possuía excelentes

¹²³ Francisco de Paula Campos e Oliveira, *Relatório das Comparações das Medidas Antigas...*, p. 463.

¹²⁴ José Cupertino Faria, *O arquipélago da Madeira: Guia Descritivo...*, p. 182.

¹²⁵ *Anuário – Almanach Commercial da Indústria...*, (vários anos).

¹²⁶ Por ordem de referência: Théodore Williams, *Étude sur les Effets des Climats Chauds dans Le Traitement de La Consommation Pulmonaire basée sur l'Analyse de deux cent cinquante et une observations*, trad. de Émile Nicolas-Duranty, Paris, 1875, pp. 30-1.

estradas, dispunha de uma diversidade de ilhas para visitar dotadas de climas diferenciados¹²⁷.

Pouco tempo depois, os pareceres médicos passaram a inclinar-se para a defesa da benignidade dos ares estimulantes da montanha. Isto significou, por outras palavras, que a estância de Inverno madeirense com o seu clima marítimo, húmido, suave e sem grandes amplitudes térmicas passou a sofrer a concorrência de um leque muito mais alargado de locais. Esta questão foi tratada, em 1904, pelo cônsul britânico nesta ilha desta forma:

«Antigamente era muito grande a proporção de estrangeiros que se aventuravam a uma grande e maçadora viagem à Madeira, consistindo em pessoas que de uma forma ou de outra sofriam de tuberculose. Nos nossos dias ainda existem defensores de que um clima ameno, uniforme é relaxante para esses casos, mas a tendência é, como toda a gente sabe, no sentido oposto; e o ar frio, seco, revigorante de Engadine ofoscou o da Madeira, com o seu clima sem Inverno e uma atmosfera quente...».¹²⁸

Em face desta aparente contrariedade, detectou-se nas forças económicas madeirenses uma vontade verdadeiramente nevrótica de adaptar a oferta de serviços turísticos às transformações havidas na expectativa que os clientes de uma estância de Inverno como a Madeira esperavam usufruir no tocante à matéria de lazer. Este foi o sentido da iniciativa levada a cabo em 1894 pela Associação Comercial do Funchal para

¹²⁷ Diplomatic and Consular reports on Trade and Finance. Spain. report for the year 1895 on Trade of Canary islands, *Parliamentary Papers, Annual Series*, n.º 1828, 1896.

¹²⁸ *Diplomatic and Consular reports. Report on the year 1905 on the Trade and Commerce of Madeira, Parliamentary Papers, Annual series*, n.º 3475, 1906.

solicitar apoios governamentais para que se utilizasse a «climatologia de montanhas com a criação de sanatórios de saúde» e para que se aproveitasse o clima das zonas baixas para erguer «sanatórios de litoral»¹²⁹. A diversidade climática da ilha permitia explorar as diversas vertentes da terapia do final do século. Decorridos sete anos sobre aquela iniciativa da Associação Comercial, por altura da deslocação do rei D. Carlos à Madeira, Copertino de Faria, baseando-se nas teses médicas de Jacound, que via nas baixas pressões atmosféricas das grandes altitudes virtualidades terapêuticas para a tísica pulmonar, defendia que o Tesouro lucraria com a criação dos sanatórios nesta ilha¹³⁰. Esta pressão de sectores económicos pode estar na origem das concessões efectuadas em 1903 ao consórcio alemão liderado pelo Príncipe de Hohenlohe, que lhe consignavam a garantia de preferência durante um prazo de quinze anos sobre qualquer empresa que pretendesse levar a cabo uma iniciativa da mesma natureza. Em 1905, abriam-se as portas de um sanatório de altitude para doentes ricos (a Kurhaus Sant'Anna) e de um outro para doentes pobres no Monte (Marmeleiros), ambos da propriedade daquele consórcio. O projecto de construção de um Kurhotel de litoral sobre as Quintas Vígia, Pavão e Bianchi, localizadas no sul do Funchal, não foi levado à prática¹³¹.

Estas evoluções no campo da medicina não tiveram como consequência que a Madeira tivesse desaparecido do mapa turístico mundial, porque paralelamente a

¹²⁹ *Propostas apresentadas pela Comissão nomeada em Assembleia da Associação Comercial do Funchal a 14 de Novembro de 1894 para estudar as causas do Desvio da navegação do nosso porto e afastamento de forasteiros*, Funchal, 1895, pp. 12-13.

¹³⁰ José Copertino de Faria, *ob. cit.*, p. 50.

¹³¹ Sobre a chamada questão dos Sanatórios ver: Nelson Veríssimo, *A questão dos Sanatórios da Madeira*, *Islenha*, nº 6, Jan.-Junho, 1990, pp. 124-44. Relativamente à polémica desencadeada em torno da indemnização pedida em 1907 por este consórcio ao Governo, ver ainda *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, sessão nº 16, de 19 de Janeiro de 1907, pp. 191-8.

sociedade e a economia internacional sofriram profundas transformações que acabavam por ter repercussões no fenómeno turístico desta ilha. Com efeito, os tempos livres que haviam estado durante muitos séculos associados em calendários religiosos, foram-se tornando autónomos à medida que a secularização foi ganhando terreno nas sociedades contemporâneas. Enquanto assim sucedia, ia tomando forma uma nova atitude face ao lazer e ao divertimento¹³². Por outro lado, a evolução técnica registada durante o século passado criou maiores facilidades de transporte e propiciou melhorias nas comunicações que tiveram como efeito aumentar substancialmente a mobilidade das pessoas. Nesta mesma linha, esteve uma observação de um advogado americano que se recolheu na Madeira, cerca de 1854, por razões de saúde: «hoje em dia quase toda a gente é cosmopolita, caminhos-de-ferro e barcos a vapor aniquilam a distância, e Pequim ou as Montanhas Rochosas estarão em breve dentro do compasso de uma extensa «vacation tour»¹³³. Além disso, a acentuação da urbanização europeia também não deixou de dar o seu forte contributo para que um número crescente de cidadãos se sentisse predisposto a mudar periodicamente de ares. A evolução social e económica ocorrida nas sociedades industrializadas permitiu que faixas cada vez mais largas da classe média urbana tivessem possibilidades de aspirar e concretizar o gozo do descanso em locais distintos daqueles onde permanentemente habitavam, sendo as suas escolhas diversificadas quer em termos de turismo interno quer externo. Algumas interpretações sociológicas chamaram a atenção para a influência que o movimento cultural do romantismo exerceu sobre o fenómeno do turismo. Com efeito, os esquemas racionais da produção industrial moderna geraram o desejo de uma liberdade alternativa que muitas vezes se escondia sob a capa da ideia de mudança. A procura de «algo diferente» era encarada como uma «compensação por utopias não preenchidas». O século XIX

¹³² A. Robinson, *A Geography of Tourism*, London, 1976, pp. 4-27.

¹³³ Reginald Fowler, *Hither and Thither...*, pp. 1-2.

continuou a cultivar o gosto herdado do século anterior pelas viagens associadas ou não à prática de explorações para fins científicos e coloniais, tendo-se produzido uma literatura sobre estes temas que dispunha de um vasto público. Os aspectos ideológicos, devedores do romantismo, contribuíram para conferir consistência ao fenómeno turístico emergente¹³⁴.

A saúde e o turismo estiveram até ao final do século passado de mãos dadas na criação e manutenção de estâncias termais e de estâncias balneares para vários gostos e posses, criando modas em torno das mais elegantes, mas, ao cidadão com dinheiro restava sempre a possibilidade de se tornar *turista* – palavra que o Larousse novecentista definiu como aquele que viaja por prazer e ociosidade. Este último aspecto tendeu a desenvolver-se em detrimento daquela vertente, e o surgimento de publicações da envergadura do *Guide Michelin* (1900) ou de operadores turísticos como o *Touring Club de France* (1890)¹³⁵ ou a *Thomas Cook* em Inglaterra, constituem provas das alterações registadas nas sociedades europeias no final do século passado.

No caso da Madeira, verificou-se que o decréscimo do afluxo de doentes, provocado pela crítica às virtualidades terapêuticas da ilha, foi progressivamente compensado pelo crescimento do número de viajantes imbuídos destas motivações modernas. Em muitos outros locais aconteceu uma evolução semelhante. Certas estâncias termais, balneares ou de montanha que começaram por recolher os seus créditos no campo da saúde acabaram por adaptar-se à mudança de motivações daqueles que as visitavam – Davos, na Suíça, começou por dever os seus créditos às

¹³⁴ A. Andreas Bodenstedt, Has Agrotourism a chance against mass tourism? Reletheoretical implications in *New routes for Leisure. Actas do Congresso Mundial do Lazer/world Leisure Congress*, Lisboa, 1994, pp. 171-2.

¹³⁵ Philippe Ariès e George Duby (dir.), *História da Vida Privada*, 1990, vol. n.º 4, pp. 228-9 e p. 232.

virtudes terapêuticas do seu clima e acabou por transformar-se numa estância de Inverno¹³⁶. Apesar dos ataques da medicina ao benefício dos climas temperados para os doentes pulmonares, ocorridos em meados da década de setenta do século passado, a voga do turismo de Inverno na costa mediterrânica francesa – com Nice a ocupar um lugar cimeiro – datava da década precedente, tendo a expressão *Côte d'Azur* surgido apenas em 1877¹³⁷. Com efeito, as motivações daqueles que pretendiam mudar de ares passando um Inverno num clima suave não eram um exclusivo dos doentes tuberculosos e muitas pessoas, saudáveis ou não, aderiram a este local contribuindo para a sua projecção. Justamente em meados da década de setenta, Ramalho Ortigão, em duas das suas obras, discorre sobre a adesão da medicina e dos pacientes à terapia da mudança de ares, a qual pressupunha o lazer, o divertimento e a vida social. Esta receita era aplicável a todo o tipo de doenças, incluindo a vaga neura e o ligeiro cansaço intelectual

138.

Em 1888, numa fase em que as motivações do visitante que procurava a Madeira se encontravam em fase de transição – pois continuava a haver doentes e começavam a surgir verdadeiros turistas –, Herédia, sem excluir os elementos climático-terapêuticos, dava muito relevo aos aspectos do lazer e da beleza paisagística da ilha:

«É considerável o número de estrangeiros de diferentes países que vão residir na Madeira durante o Inverno [...]. A importância económica

¹³⁶ A. Robinson, *A Geography of Tourism...*, pp. 4-27.

¹³⁷ Philippe Ariès e Georges Duby, *História da vida Privada...*, vol. nº 4, p. 232.

¹³⁸ Ramalho Ortigão, *Banhos das Caldas e Águas Minerais*. Porto, 1875, pp. 21-2; *idem*, *As Praias de Portugal, Guia do Banhista e do Viajante*, Porto, 1876, p. 17 e p. 21.

deste facto é tamanha, que não há que poupar despesas para dar comodidades, facilidades em tudo àqueles hóspedes, tornando-lhes de todos os modos agradável a sua residência ali, sempre de todos os modos atraente o país. Bastaria o número considerável de hotéis de primeira ordem, e de casas particulares que há no Funchal, preparadas para alugar aos estrangeiros, para explicar até que ponto a riqueza pública se ressentiria do desaproveitamento das vantagens com que a natureza dotou a ilha, pelo respeito às suas condições climatéricas»¹³⁹.

Uma das acções que este político considerava prioritária era a reparação de caminhos e a construção de casas de abrigo junto dos «pontos de vista arrebatadores» para que as belezas da ilha pudessem ser desfrutadas. Em seu entender, estas medidas tinham «interesse geral» por causa da «receita que a pobre terra liquida(va) como **hotel de saúde do mundo**»¹⁴⁰. Com efeito, desde o início da década de oitenta do século passado foram visíveis na Madeira diversos indícios de industrialização da actividade turística. Nessa época, ao tornarem-se mais frequentes as comunicações com o Cabo, as pessoas que faziam escala na Madeira, quer na ida quer na vinda dessa cidade, muitas vezes faziam estadias de uma ou duas semanas. O discurso dos textos publicitários da Madeira durante essa época passou a encobrir as preocupações com a saúde e a sublinhar as informações sobre os passeios ao interior da ilha. O alojamento também passou por grandes transformações. Além de terem surgido diversos hotéis, muitos, segundo Helen Taylor, passaram «por uma grande revolução nos seus arranjos e gestão», primando muitos deles pelo conforto. Em contrapartida, havia diminuído

¹³⁹ A.C. Herédia, *Observações sobre a situação económica...*, pp. 35-6.

¹⁴⁰ *Idem*, p. 40, s.n..

radicalmente o número de famílias que tomavam hóspedes. Aquela autora limitava-se a citar duas hospedarias (Mrs. Newton, na Rua das Pretas e Miss Luscomb nos Ilhéus) que sugeria como adequadas aos turistas com poucas posses. Quanto às casas ou quintas assentava que o seu aluguer era mais caro do que anteriormente, acontecendo o mesmo com as provisões, mas que, no conjunto, as despesas de manutenção de uma casa continuavam a ser menores do que em Inglaterra ou outros locais¹⁴¹.

A capacidade das hospedarias era, regra geral, muito pequena, não passando nuns casos de um a dois quartos¹⁴², mas a dos hotéis também era diminuta. Em 1889, Mourão Pita referia que William Reid, detentor de uma cadeia de quatro hotéis (Edimbourg, Santa Clara, Milles-Carmo e German), estava a construir um «grande hotel» no Ribeiro Seco, que foi aberto ao público dois anos depois e que dispunha de 70 quartos, fora os aposentos destinados aos criados que muitas vezes acompanhavam os hóspedes e bem como os do seu próprio pessoal¹⁴³. Além desta informação, lê-se, num guia de 1909, que o hotel Jones dispunha de 25 quartos. No ano subsequente, Adriano Trigo registava que o Reid's Palace (ou New Hotel) possuía 150 quartos, o Bella Vista podia acomodar 50 hóspedes, o Central 56, o Universal 100 hóspedes em 50 quartos, o Mondariz 15 em 10 quartos, a Quinta Almeida 16 hóspedes, o Belmonte 20 e o Monte

¹⁴¹ Helen Taylor, *Madeira: Its scenery...*, p. IX, p. 16, p. 233 e p. 235.

¹⁴² *Idem*, p. 16.

¹⁴³ Por ordem de referência: C.A.Mourão Pita, *Madère Station médicale...*, p. 90; *Diário de Noticias do Funchal*, 16 de Setembro de 1891.

Palace 40 hóspedes. Power, em 1914, registava que o hotel Atlântico que havia sido construído em 1898 sofrera aumentos em 1913 (ver Anexo)¹⁴⁴.

Este tipo de dados fornecem uma ideia da reduzida capacidade de algumas unidades hoteleiras, mas, não dão uma ideia exacta do número de camas existentes na Madeira, a exemplo do que, em 1895, o cônsul britânico nas Canárias fez em relação a Las Palmas, onde calculava existirem 500 camas – dois dos excelentes hotéis (o Santa Catalina e o Metrópole) então construídos com capitais ingleses, dispunham de capacidade para 150 hóspedes, mas, além disso, as vilas e hospedarias continuavam a ter muita procura¹⁴⁵. A questão da estatística do número de turistas na Madeira deve ser vista com muitas reservas, pois apenas dispomos de algumas indicações fornecidas pelos censos da população (que relativamente à população flutuante ou transeuntes referia 1.097 em 1864 e 206 em 1878 e contabilizava quanto a estrangeiros – adentro da categoria da população de facto – 601 em 1890, 890 em 1900 e 1.195 em 1911¹⁴⁶) e por estimativas facultadas pelos guias turísticos elaborados pelos próprios visitantes da ilha. Relativamente a estas últimas, observe-se o quadro seguinte:

¹⁴⁴ Por ordem de referência: Eugene Jones, *A Handy Guide to Madeira Containing a Synopsis of useful and necessary information for intending visitors*, London, 1909, p. 19; Adriano A. Trigo e Anibal A. Trigo, *Guide and Plan of Funchal...*, pp. 26-30; C.A. Power, *Tourist's Guide to the Island of Madeira*, London, 1914 (anúncio).

¹⁴⁵ Diplomatic and Consular reports on Trade and Finance. Spain. report for the year 1895 on Trade of Canary islands, *Parliamentary Papers, Annual Series*, nº 1828, 1896. Nesse ano, considerava-se o afluxo de turistas ao arquipélago espanhol - cujo número era estimado em 2.000 - um factor de prosperidade do arquipélago espanhol (*idem, ib.*).

¹⁴⁶ *Estatística de Portugal. População e Censo no 1º de Janeiro de 1864*, Lisboa, 1868; *Estatística de Portugal. População e Censo no 1º de Janeiro de 1878*, Lisboa, 1881; *Censo da população do Reino de Portugal. No 1º de Dezembro de 1890*, Lisboa, 1900; *Censo da População do Reino de Portugal no 1º de Dezembro de 1900*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1901; *Censo da População do Reino de Portugal no 1º de Dezembro de 1900*, Lisboa, 1913.

Quadro 5.11

Evolução do número estimado de Turistas que passaram pela Madeira

Anos	Número de Turistas
1851	300-400
1859	mais de 300
1876	446
1885	126
1886	207
1887	232
1895	2350
1909-10	mais de 3.000
1911	6.068

Fontes: Robert White, *Madeira, Its Climate...*, p. 101; P. Garnier, *Itinéraire...*, p. 11; [*Relatório do Governador Civil à Junta Geral do Distrito do Funchal em 1 de Março de 1877...*], p. 20; *Inquérito sobre a situação...*, p. 206; Parliamentary Papers, Diplomatic and Consular Reports. Portugal. Report for the year 1895 on Trade and Commerce of Madeira, Annual Series, nº 1812, 1896, p. 2; Eugène Ackermann, *L'île de Madère considérée au point de vue scientifique et économique, Rixheim (Alsace)*, 1910, p. 4; Mota Prego, *Notas Sobre Portugal...*, vol. I, p. 399; Vitorino Santos, *Relatório...*, *B.T.I.*, nº 75, p. 10.

Estes dados só adquirem significado quando confrontados com a evolução havida no turismo madeirense entre 1850 e 1914. Em 1904, o cônsul britânico no Funchal aludia a estas mudanças frisando: a «classe e o tipo de visitante» é diferente de há uns anos atrás, visto «o número de doentes que passa o Inverno aqui forma uma pequena percentagem da invasão de estrangeiros que procuram a Madeira por causa do calor e do sol sem preocupações com questões de saúde. Comparativamente poucos desta classe passam o Inverno aqui; muitos deles apenas passa as suas férias – são 'holiday makers' – e vêm por um mês e até menos, com bilhetes de retorno baratos obtidos em muitas das companhias de navios a vapor que tocam regularmente no Funchal»¹⁴⁷.

Com efeito, a partir do final da década de setenta do século passado, a duração da viagem entre a Inglaterra e a Madeira tendeu a sofrer uma redução

¹⁴⁷ *Diplomatic and Consular reports. Report for the year 1904 on Trade of Madeira, Parliamentary Papers, Annual Series*, 1905, nº 3475.

substancial relegando para o passado os oito a doze dias de viagem dos veleiros do início da segunda metade do século passado. A duração da viagem era importante, porque permitia, nas palavras daqueles hoteleiros, «o recreio da mudança ou do prazer» aos que apenas tivessem a possibilidade de retirar «uma ou duas semanas às suas ocupações» porque a ilha estava agora (1911) em média a quatro dias de viagem de Inglaterra. Este aspecto surgia indissociado da transformação da Madeira «numa estância para pessoas cansadas e esgotadas, não do turista médio, mas daqueles para quem a total tranquilidade intelectual» era «impossível», e procuravam «distracção em prazeres simples (*fresh interests*)». Em 1890, Rendell observava que a Madeira era cada vez mais utilizada e apreciada por pessoas saudáveis, activos homens de negócio a precisar de «mudança»¹⁴⁸. Os dados sobre o preço das passagens marítimas não são muito frequentes. Em 1882, anotava-se que as tarifas de ida e volta entre a Inglaterra e a Madeira custavam 31 guinéus porque tinham sido objecto de grande redução. Oito anos depois, Rendell voltava a registar a mesma tendência descendente, não sem sublinhar que os preços das passagens eram ainda elevados¹⁴⁹. O discurso publicitário dos guias turísticos dirigia-se fundamentalmente aos viajantes ingleses mas sabemos que o turismo alemão na Madeira teve, no final do século passado e início do século actual, alguma importância a ponto de existir um hotel de pequena dimensão que se especializara no acolhimento de turistas provenientes deste país.

As referências dos guias turísticos compõem a imagem de que, no final do século passado e início do actual, o Funchal mantinha comunicações regulares, variadas

¹⁴⁸ Por ordem de referência: Robert White, *Madeira. Its Climate...*, pp. 101-2; William and Alfred Reid, *A Guide Book...*, First Issue, p. 30; *idem*, Third Issue, [1911], p. 3; J.M. Rendell, *Concise Handbook of the Island of Madeira*, London, 1890, p. 9.

¹⁴⁹ Por ordem de referência: *The Island of Madeira: Extract from «The Licensed Victualler's Gazette»...*, pp. 3-4 e J.M. Rendell, *ob. cit.*, pp. 17-9.

e frequentes com várias cidades inglesas, alemãs, dos países baixos e do mediterrâneo. A análise das informações fornecidas por estas fontes mostram que, a partir da década de oitenta, se registou um aumento dos navios que passaram a escalar regularmente o Funchal assim como uma maior diversificação das procedências dos mesmos. Apesar desta imagem, o número de navios procedentes do norte da Europa não registou um aumento significativo. Com efeito, os dados relativos ao número de navios entrados no porto do Funchal por procedências e destinos só se encontram disponíveis a partir do início dos anos oitenta do século passado. Relativamente às entradas, podemos notar que os primeiros treze anos do século actual corresponderam a um aumento do número de total de navios que escalaram o Funchal. Este aumento teve a particularidade de ser acompanhado de um fenómeno de diversificação ao nível das procedências. Se observarmos as procedências por países, constatamos que o número de navios provenientes de Inglaterra se manteve muito elevado embora em decréscimo. Paralelamente, assistiu-se ao crescimento do número de entradas de navios oriundos da Alemanha e da Espanha. Se fizermos uma análise por grandes áreas geográficas, constatamos que, entre 1900 e 1913, se verificou um crescimento importante (por ordem decrescente) do número navios procedentes da América do Sul e da Europa mediterrânica. Embora o crescimento registado nos navios procedentes da Europa do norte fosse modesto, o seu número manteve-se muito significativo por comparação com os restantes. Observemos o quadro seguinte:

Quadro 5.12

Índices do número de navios entrados no porto do Funchal procedentes de diversos países e áreas geográficas entre 1881 e 1914

Anos	Total Entradas Totais	Países			Áreas Geográficas		
		Grã-Bretanha	Alemanha	Espanha	América do Sul	Europa do Norte	Europa mediterrânica
1881	100	100	100	100	100	100	100
1882	104	104	300	109	140	106	105
1883	98	95	414	91	160	100	88
1884	115	90	314	90	217	94	93
1885	110	77	529	17	203	85	33
1886	103	75	729	78	150	86	85
1887	96	58	1100	91	140	76	99
1888	106	63	1257	113	140	83	113
1889	115	62	1400	114	207	88	120
1890	105	54	929	142	200	72	140
1891	95	65	571	87	187	77	93
1892	99	68	714	148	207	80	149
1893	95	63	671	139	193	74	148
1894	95	63	786	131	163	75	133
1895	102	67	757	131	130	79	130
1896	107	70	714	177	247	81	177
1897	113	72	586	217	250	82	226
1898	138	69	614	200	320	80	222
1899	128	66	471	194	310	75	202
1900	202	106	457	199	493	124	243
1901	190	96	500	205	673	110	229
1902	235	118	529	209	1.027	138	250
1903	219	109	429	209	787	119	201
1904	197	90	914	187	1.080	108	185
1905	197	78	857	197	1.127	100	196
1906	201	73	643	175	1.277	94	193
1907	214	83	514	175	1.097	111	199
1908	225	73	543	188	1.470	93	200
1909	240	74	486	204	1.487	101	215
1910	218	103	529	130	1.023	124	133
1911	152	53	429	157	640	73	163
1912	236	71	543	270	1.027	98	295
1913	214	61	286	166	1.007	83	211
1914	161	68	100	103	717	77	134
	100=639	100=425	100=7	100=77	100=30	100=434	100=82

Fontes: *Estatísticas de Comércio Externo* (vários anos)

Legenda: A Europa do norte inclui a Alemanha, Grã-Bretanha, Bélgica, Holanda, Rússia, Noruega, Áustria, Dinamarca e Suécia. A Europa mediterrânica compreende a França, Itália, Espanha e Turquia.

Dados relativos a procedências.

Em 1898, era visível o entusiasmo do cônsul britânico no Funchal relativamente às perspectivas criadas ao nível turístico pelo aumento do tráfego entre a Europa mediterrânica e a América do sul:

«Uma nova linha de navios regulares italianos escolheu a Madeira como um dos seus portos de escala.

Esta linha – 'A Ligure Brasileira' – presta um serviço mensal de Génova ao Pará e Manaus, tocando no caminho em Marselha, Barcelona, Tanger, Lisboa, e Funchal.

A tarifa de Génova para este porto é de 250 liras ou 10 libras (com vinho incluído), e é de esperar que um certo número destes doentes das Rivieras Francesa e Italiana, que acham as mudanças de temperatura muito grandes lá também se sintam tentados pela rota directa e barata para o clima estável da Madeira. Estes navios recebem um subsídio de ambos os governos italiano e brasileiro»¹⁵⁰.

O aumento da oferta de centros de turismo fez com que os guias turísticos passassem a frisar as vantagens comparativas da Madeira face aos destinos concorrentes. Uma das facetas frequentemente detalhada foi a da comparação dos custos de estadia nesta ilha com o de locais com características turísticas afins. Nesta linha, em 1882, sublinhava-se que os três hotéis do senhor Reid, além de igualarem «qualquer hotel de primeira qualidade europeu», apresentavam vantagens no plano financeiro:

«A tarifa também é extremamente razoável, pois uma pessoa singular pode viver bem por 3 libras por semana. Com efeito, é um grande erro supor que a Madeira é uma estância onde só os ricos se podem dirigir. [...] o custo de vida da ilha sendo, como nós afirmamos, muito moderado, muito mais do que em qualquer das nossas termas inglesas em moda, ou das estâncias favoritas de Nice e Mentone. Se os ingleses pudessem ser levados a tomar consciência sobre o paraíso que a Madeira é, nós estamos seguros de que muitos fariam dela a sua estância de Inverno»¹⁵¹.

¹⁵⁰ *Parliamentary Papers, Diplomatic and Consular Reports. Portugal. Report on Trade for the year 1898 on the trade and Commerce of Madeira, Annual series, n° 2333, London, 1899, p. 2.*

¹⁵¹ *The Island of Madeira: Extract from «The Licensed Victualler's Gazette»..., pp. 3-4.*

Em 1904, continuava-se a afirmar que os preços dos hotéis ainda eram razoáveis, mas, em contrapartida, os das quintas tinham-se tornado verdadeiramente proibitivos e não paravam de subir. Nessa altura, era difícil encontrar uma quinta mobilada por menos de 100 libras por ano, sendo estes valores agravados caso o tempo de estadia fosse inferior. Além disso, quer o preço das provisões quer o dos serviços de pessoal doméstico era mais caro do que o praticado no início da década anterior¹⁵². Nesta época, os irmãos Reid, que além de hoteleiros também eram intermediários no aluguer de quintas e na colocação de pessoal doméstico aos estrangeiros que as ocupavam, observaram que o número dos serviçais que falavam inglês e que se encontravam familiarizados com o modo de vida britânico se apresentava estacionário. Em 1909, Koebel sublinhava que o custo de vida nesta ilha era inferior ao da Riviera¹⁵³.

Nas vésperas da guerra, enfatizava-se, num guia turístico, que o afluxo de visitantes crescia de dia para dia, razão pela qual a lista de hotéis, restaurantes e de locais de diversão não podia permanecer «actualizada por muito tempo». As belezas naturais e o clima desta ilha eram cada vez mais apreciados e procurados. O progresso do turismo na Madeira era uma realidade, os hotéis ou eram ampliados ou surgiam novas unidades, ao que acrescia a entrada em funcionamento de cafés, restaurantes e até um casino (ver anexos A.5.6 e A.5.7). Nessa época, A. F. Jardim opinava que muitos dos locais turísticos que rivalizavam com esta ilha eram «puras estâncias de prazer, às vezes de natureza algo artificial...»¹⁵⁴. Embora se publicitasse a mensagem de que a ilha

¹⁵² *Diplomatic and Consular reports. Report for the year 1904 on Trade of Madeira, Parliamentary Papers, Annual Series, 1905, n° 3475.*

¹⁵³ Por ordem de referência: William and Alfred Reid, *A Guide Book...*, First Issue, pp. 12-3 e p. 22; *idem*, Fifth Issue, p. 37; Koebel, *Madeira: Old and New*, London, 1909, p. 139 e p. 189.

¹⁵⁴ A.F. Jardim, *Madeira. The Pearl...*, cap. Accomodation..., (texto não paginado).

preservava um *old world charm*, por não ter sofrido um processo de industrialização, esta autenticidade era contraposta à escassez de divertimentos e actividades culturais. A fim de anular uma certa imagem tristonha e antiquada da ilha, a iniciativa privada procurou divulgar uma ideia moderna para a época e que se prendia com a excelência do banho-de-mar em águas do sul, como eram as desta ilha¹⁵⁵. Além disso, os poderes públicos incumbiram a Junta Agrícola da Madeira de estimular a iniciativa privada a erguer mais hotéis, casinos, e campos de golfe. No entanto, a atenção deste organismo centrou-se no estudo e construção de estradas de turismo¹⁵⁶.

A qualidade e o «serviço luxuoso dos hotéis» eram reconhecidos desde 1901¹⁵⁷. Esta evolução prendia-se com a transformação havida desde o final do século passado na motivação do turista que visitava esta estância e que o cônsul britânico no Funchal sintetizou desta forma:

«Esta incessante ida e vinda de estrangeiros – que dispendem em cadeiras, vimes, bordados, aluguer de carros e cavalos – traz mais dinheiro à

¹⁵⁵ Diplomatic and Consular Reports. Report on the Trade and Commerce of Madeira for the year 1909, *Parliamentary Papers, Annual Series*, 1910, nº 4466. Ver ainda: William and Alfred Reid, *A Guide Book...*, pp. 12-14; *idem*, Third Issue, p. 11 e p. 13; *idem*, (s.d), fifth issue, p. 7.

¹⁵⁶ A Junta Agrícola da Madeira foi criada por um Decreto de 11 de Março de 1911 e regulamentada por Decreto de 15 de Maio do ano seguinte. Sobre a atenção dedicada ao turismo por esta entidade ver: Fernando Silva e Carlos de Menezes, *Elucidário...*, vol. II, pp. 190-1 e *Sindicância à Junta Agrícola da Madeira realizada pelo Juiz Secretário da Procuradoria da República, junto da Relação de Lisboa, Dr. Francisco de Mendonça*, Lisboa, 1917, p. 6, p. 8. As estradas lançadas foram a da Encumeada de S. Vicente e Terreiro da Luta ao Santo da Serra.

¹⁵⁷ Por ordem de referência: A.F. Jardim, *Madeira. The Pearl...*, (texto não paginado); Vitorino Santos, *Relatório...*, *B.T.I.* nº 75, p. 16; José Copertino de Faria, *O arquipélago da Madeira...*, p. 182.

ilha do que um número inalterável de doentes que passava todo o Inverno aqui vivendo a vida de doentes»¹⁵⁸.

5.4 – Conclusão

As transformações ocorridas no turismo madeirense coincidiram no tempo com a tendência para o sector dos serviços portuários adquirirem maior peso na economia madeirense. Além do número de turistas, a situação ao nível dos navios e dos passageiros em trânsito pelo Funchal apresentou um crescimento sensível entre o final do século passado e a primeira guerra mundial. Em 1908, Mota Prego observou que o peso do sector do turismo e dos serviços portuários era significativo para a economia do arquipélago. Nessa data, efectuou cálculos para estimar o valor deste rendimento que integrava na balança de pagamentos, na rubrica das exportações. Nas suas estimativas, estabelecia em 50\$000 réis quer a despesa de abastecimento de cada navio quer a de cada turista e em 1\$500 a receita deixada por cada passageiro em trânsito pelo Funchal.

Se nos baseassemos nestas estimativas para calcular retrospectivamente o abastecimento da navegação – multiplicando o número de navios entrados por 50\$000 réis – teríamos de ter presente que, no período anterior à década de setenta, a proporção de navios à vela era muito elevada o que tornava esta observação menos rigorosa. Com efeito, a estimativa de Mota Prego relativa ao abastecimento de cada navio, pela data em que foi efectuada (1909), pressupõe a contabilização do fornecimento de combustível a um navio a vapor. Este aspecto constituía de longe a proporção mais significativa do custo total do abastecimento de um navio desse tipo. O dispêndio

¹⁵⁸ *Diplomatic and Consular reports. Report for the year 1904 on Trade of Madeira, Parliamentary Papers, Annual Series, 1905, nº 3475.*

médio de cada navio no abastecimento de carvão no porto do Funchal, calculado a partir dos dados fornecidos pelas Estatísticas de Comércio Externo (dividindo o resultado da diferença entre o valor da reexportação e o da importação pelo número de barcos entrados) não confere com a estimativa de Mota Prego. Com efeito, no período decorrente entre 1890 e 1914, os valores obtidos relativamente ao custo médio do abastecimento de cada navio em carvão ultrapassam a verba de 50\$000 réis, a qual incidia sobre o abastecimento total de cada navio. Retenha-se o quadro seguinte:

Quadro 5.13

Evolução da despesa de abastecimento de carvão por navio entre 1889 e 1914
(v.m.a)

Anos	Diferença entre os valores da reexportação e da importação de carvão (valor em mil réis)	Número de barcos	Despesa de abastecimento de carvão por navio (valor em mil réis)
1889 a)	13.553	652	20
1890-1892	187.480	568	330
1893-1895	138.442	572	242
1896-1898	155.374	707	220
1899-1901	229.142	1.018	225
1902-1904	769.598	1.301	592
1905-1907	509.750	1.246	409
1908-1910	482.657	1.407	343
1911-1913	371.684	1.242	299
1914 a)	232.823	984	237

Fonte: *Estatística de Comércio Externo... (vários anos)*

Legenda: a) Anos; V.m.a – valor médio anual.

Esta questão levou-nos a ponderar estimativas, como a de José Copertino de Faria, que, em 1901, afirmava que o abastecimento de cada um dos transatlânticos que escalava o porto do Funchal deixava «para cima de 200 libras» (ou seja, cerca de 900

mil réis)¹⁵⁹. Perante esta incerteza torna-se impossível estimar, a partir dos dados fornecidos por Mota Prego, a proporção do valor do fornecimento de carvão do navio face ao valor do abastecimento global desse mesmo navio. Mas, a par destas estimativas, existiram ainda outras que conviria analisar. Com efeito, em 1884, João Augusto de Ornellas defendia que a actividade portuária significava uma verba anual para a Madeira de 400.000\$000 réis, repartida por hotéis, carros, cavalos, homens de rede, industriais e comerciantes de produtos artesanais e bordadeiras¹⁶⁰. Quatro anos mais tarde, escrevia-se que cada passageiro em trânsito deixava na Madeira 1 libra (4\$500 réis) e que passavam anualmente pelo porto do Funchal cem mil passageiros, o que correspondia a um acréscimo de 50.000\$000 réis em relação ao valor anterior. A mesma fonte referiu igualmente que cada turista gastava em média 1.000\$000 réis (ver quadro 5.14)¹⁶¹. Todas estas estimativas possuem margens de insegurança e pecam por excesso em relação às estimativas de Mota Prego, mas têm o mérito de nos fazer reflectir sobre o relevo e a importância que o sector do turismo e da actividade portuária passaram a ter na economia madeirense.

Não obstante as ressalvas sobre o custo do abastecimento de cada navio, optámos por utilizar retrospectivamente as pressuposições de Mota Prego com a finalidade de observar a evolução da importância adquirida pelo sector do turismo e da actividade portuária na economia da ilha. Apesar das suas falhas, esta estimativa possui o mérito de nos fornecer o acesso a uma imagem de conjunto (baseada num critério homogéneo) sobre os diferentes aspectos – a despesa efectuada por cada passageiro em

¹⁵⁹ José Copertino de Faria, *O arquipélago da Madeira...*, p. 190.

¹⁶⁰ João Augusto de Ornelas, *A Madeira e as Canárias...*, p. 9.

¹⁶¹ *Inquérito sobre a situação...*, p. 23 e pp. 43-4.

trânsito, cada turista e cada navio – que não encontramos em mais nenhuma fonte. As ordens de valores que obtivemos sobre a evolução da percentagem da receita do turismo e da dos serviços portuários sobre o valor das exportações (que incluía o valor daquelas receitas), embora tenham um significado aproximativo, permitem concluir que, em 1911, aquelas receitas eram a expressão de três vezes e meia superiores aos montantes verificados em meados da década de oitenta. Entre 1884-7 e 1911, as receitas provenientes do turismo e dos passageiros em trânsito apresentaram níveis de crescimento significativos embora os pontos de partida correspondessem a resultados diminutos. Entre 1906-9, a receita relativa ao abastecimento da navegação era sêxtupla da registada entre 1854-6. O ano de 1911 apresentou um número de entradas de navios muito baixo por causa da situação em que se encontrava o comércio de carvão nas Canárias. Se em alternativa a este dado tomássemos o valor médio anual entre 1911 e 1914 relativo ao número de barcos entrados, teríamos 1.218 barcos e uma receita de 60.900\$000. Este valor mostra que, entre 1906-9 e 1911-14, houve uma redução da receita proveniente da navegação, mas não tão acentuada como a constante do quadro que passamos a observar:

Quadro 5.14

Estimativa da evolução das receitas do sector do turismo e dos serviços portuários da Madeira
Unidade=mil réis

Anos	I Exportação e receita do sector dos serviços v.m.a.	II Receita do turismo v.m.a.	III Receita dos passageiros v.m.a.	IV Receita dos navios v.m.a.	V Proporção da receita de II, III e IV reunidos sobre I %
1854-6				9.983	
1865-7				12.350	
1875-7				29.917	
1884-7	949.218	10.000 (a)	30.299	33.950	7.82
1906-9	2.495.663	150.000 (b)	190.188	70.350	16.45
1911	1.764.200 (c)	303.400 (c)	205.989 (c)	48.650(c)	24.03 (c)

Fontes: Ver quadros 5.10, 5.11, A.5.1, A.5.2. e A.1.1 do capítulo primeiro e *Notas Sobre Portugal...*, vol. I, p. 399.

Notas: V.m.a – valor médio anual; a) Convencionou-se em 200 a média do número de turistas, porque os dados relativos a 1884 são omissos; b) Os dados entre 1906 e 1908 são omissos; c) Trata-se de um valor anual.

Legenda: II – média do número de turistas a multiplicar pela despesa efectuada por cada turista (50\$000 réis); III – média do número de passageiros a multiplicar pela despesa efectuada por cada passageiro (1\$500 réis); IV – média do número de navios a multiplicar pela despesa efectuada por cada navio (50\$000); V – Percentagem do valor dos serviços (soma de II, III e IV) sobre a média do valor das exportações adicionado ao valor dos serviços.

Uma vez que sabemos que o número de barcos entrados no porto do Funchal evoluiu de 679 em 1884-7 para 1.364 em 1906-8 e que, relativamente aos portos de Las Palmas e Tenerife, entre 1883-5 e 1906-8, o número de barcos entrados passou de 734 para 8.277, podemos concluir que, no primeiro caso, o crescimento foi da ordem 100,8% e que, no segundo, foi de 1.028% (anexo A.5.5). Esta constatação leva-nos a ponderar que se a taxa de crescimento da navegação de escala na Madeira tivesse sido idêntica à de Canárias, entre os anos de 1906 e 1908, em vez do valor médio anual de 1.364 barcos, estes teriam sido de 6.296. Caso se tivesse verificado esta situação, a receita proveniente do serviço de abastecimento à navegação não teria sido de 60.900\$000 réis mas antes 314.800\$000, ou seja, um valor cinco vezes superior ao verificado. Segundo esta hipótese, se se tivesse registado por arrastamento um efeito multiplicador da mesma ordem ao nível das receitas provenientes do turismo e dos passageiros em trânsito, a Madeira teria uma economia onde estes sectores ocupariam, certamente, um peso na balança de pagamentos superior aos produtos do sector

agrícola, os quais constituíam nessa época as exportações de maior valor. Dito de outro modo: a estrutura da economia seria distinta da que realmente então caracterizava este arquipélago.

Embora este cenário possa ser atraente nomeadamente se apreendido de forma simplista, há que não perder de vista que nos referimos ao facto de Canárias ter desenvolvido a exportação de frutícolas e hortícolas e de essa orientação ter tido grande importância no desenvolvimento da sua actividade portuária, porque propiciava carga de retorno aos navios carvoeiros provenientes do norte da Europa. A Madeira, entre outros aspectos não dispunha de um porto de mercadorias, a acessibilidade da sua produção agrícola era deficiente por causa das carências ao nível da rede viária e a água de irrigação canalizada era insuficiente para propiciar a esta ilha uma viragem para a fruticultura. O arquipélago espanhol investiu ao longo do século passado nestes domínios, enquanto a Madeira não o fez, pelo menos de forma comparável. Em 1915, Hinton contestava a viabilidade da hipótese da Madeira passar a dedicar-se à exportação de frutas como alternativa à redução da cota de exportação de açúcar para o continente, definida desde 1911. Esta política que considerava «filha da campanha Hinton e do pseudo-fomento colonial» era descrita nestes termos:

«A si mesma se enganava insensivelmente com as imaginações fáceis de uma teoria de gabinete para ficar tranquila. Formava a concepção errónea de que a Madeira estava entregue à monocultura sacarina. Concluía logo que se devia lá estabelecer a policultura, para bem dela própria e do continente. Confiou-se mesmo esta empresa à Junta Agrícola da Madeira. A única ideia que no fim pareceu praticável aos transformadores foi a de substituir progressivamente a cana pelas árvores de fruto».

E prosseguia:

«Mas substituir a lavoura sacarina das zonas ricas é impossível. É impedido isso pela assombrosa divisão e carestia da propriedade, pela mediocridade ou pequenez dos capitais, pela escassez do trabalho e pela

grandeza dos salários. A cultura de fruteiras seria muito limitada, difícil, dispendiosa e tardiamente remuneradora.

A Madeira, nunca poderá ser um notável centro produtor de frutas capazes de coexistir, quanto mais de competir vantajosamente, com as da Europa e as da América do Norte. Os próprios bananeirais só poderão ir cobrindo de novo terrenos restritos – os mais ricos de húmus e de águas e os mais abrigados dos ventos»¹⁶².

O relevo desta questão prende-se com o facto de nas Canárias a exportação de frutícolas ter ajudado e ter sido simultaneamente apoiada pelo desenvolvimento da actividade portuária. Silbert, noutra perspectiva, defendeu, a propósito da Madeira, que quer o desenvolvimento quer a diminuição da exportação do vinho estiveram associados ao papel atlântico da Madeira em dois contextos respectivos, séculos XVII e XVIII até 1821 no primeiro caso, e período subsequente no segundo caso. Em seu entender, a disseminação da navegação a vapor e a abertura do canal de Suez foram responsáveis pelo facto de os navios que efectuavam as rotas da América do Norte e das Antilhas e do Oceano Índico terem deixado de escalar a Madeira. Aquelas «duas grandes rotas do vinho», entretanto desaparecidas, desempenharam um papel muito importante no declínio da exportação vinícola insular. De igual modo, a coincidência no tempo entre as doenças da vinha e o progresso da navegação a vapor aliado à abertura do Canal de Suez foram acontecimentos fatais para a retirada do espaço de colocação deste produto no mercado internacional. Embora este arquipélago tivesse passado a estar situado «longe do centro do oceano» não sofreu propriamente uma diminuição drástica na sua importância marítima, pois continuou a ser um porto muito frequentado. Mas, o movimento portuário que conseguiu manter foi o resultado das modificações ocorridas na circulação oceânica depois de 1850 e da extensão das trocas internacionais. Os novos mercados do vinho só parcialmente ocuparam o lugar dos

¹⁶² [A. Quirino de Jesus] *A nova questão Hinton...*, pp. 22-3.

antigos dado que o «mundo atlântico que fez viver a Madeira era um mundo ultrapassado»¹⁶³.

A tese de Silbert é criticável pelo facto de exagerar o impacto dos factores tecnológicos no exercício da actividade de transportes marítimos. Com efeito, a divulgação da navegação a vapor e a abertura do canal de Suez tiveram um impacto mais gradual do que este autor prevê. A circunstância de o mundo atlântico se ter modificado, da circulação oceânica e das trocas internacionais se terem alterado merecem uma atenção marginal por parte deste autor. No caso da Madeira, o importante é analisar se face à evolução ocorrida no sistema de trocas internacionais e na navegação oceânica, este arquipélago foi capaz de se adaptar e tirar partido das oportunidades com que se deparou.

No respeitante à exportação vinícola, em nosso entender, este arquipélago adaptou-se à configuração do mercado internacional própria deste sector durante o período decorrente entre 1850 e 1914¹⁶⁴. Além disso, a Madeira não tinha grandes possibilidades para reverter radicalmente a agricultura que lhe permitisse exportar um produto frutícola ou hortícola que funcionasse como carga de retorno dos navios que a visitavam e não dispunha de infra-estruturas viárias e portuárias adequadas às exigências comerciais de uma actividade deste tipo. Além disso, as questões atinentes aos custos de produção e comercialização, bem como as dificuldades em assegurar níveis de qualidade estáveis e elevados que permitissem a colocação deste género de

¹⁶³ Albert Silbert, *Un Carrefour de L'Atlantique: Madère (1640-1820)...*, pp. 34-5.

¹⁶⁴ Ver capítulo II.

produções no mercado internacional não eram menos relevantes¹⁶⁵. Contudo, no período decorrente entre 1850 e a primeira guerra mundial, a forma como o porto do Funchal soube captar a navegação de escala, desenvolver os serviços de apoio aos passageiros em trânsito e adaptar a oferta turística às sucessivas exigências da procura – explorando as vantagens da benignidade do seu clima e as belezas da sua paisagem – revelou um elevado grau de adaptação às oportunidades que foram surgindo. Ao nível portuário, a Madeira conseguiu coabitar com a concorrência de outros portos atlânticos ao especializar-se no apoio à navegação de escala de passageiros. No plano do turismo, esta ilha conseguiu enfrentar a multiplicação da diversidade de oferta turística (de que a ligação entre o desenvolvimento das estâncias mediterrânicas e abertura do Suez foram só um pequeno exemplo) que se operou paralelamente ao crescimento da importância do lazer na sociedade contemporânea. Este conjunto de aspectos contrariam o que Silbert considerou ser a separação do destino da ilha do destino do oceano¹⁶⁶.

O desenvolvimento turístico e portuário acabou por constituir na Madeira um instrumento de políticas sociais, porque envolveu investimentos públicos em infra-estruturas de transporte, em saneamento básico, em redes de distribuição de água ao domicílio, em iluminação pública e no ajardinamento e embelezamento da cidade, que acabaram por beneficiar a população residente. A iniciativa privada investiu na produção de serviços, criando novas oportunidades de emprego numa sociedade onde os sectores tradicionais não registavam perspectivas de exportação dos seus produtos muito promissoras. Os negócios rentáveis desta ilha giravam em torno das agências de

¹⁶⁵ Os efeitos da distância na configuração do comércio foram tratados por Pedro Lains. Este autor baseou-se no exemplo das importações de vinho por parte da França e Alemanha para defender que «a distância entre produtores e mercados potenciais era seguramente um outro factor determinante da intensidade do comércio internacional» (Pedro Lains, *A Economia Portuguesa no século XIX...*, p. 109).

¹⁶⁶ Albert Silbert, *Un Carrefour de L'Atlantique: Madère (1640-1820)...*, p. 28.

turismo, do abastecimento de carvão à navegação, das lojas de câmbio, dos hotéis, e das lojas para turistas, que, na sua maior parte, eram da propriedade de estrangeiros. Nas palavras do cônsul britânico no Funchal, «a aparente prosperidade da ilha», em 1904, era «geralmente devida não a dinheiro feito aqui mas realizado em qualquer outra parte e gasto aqui»¹⁶⁷.

Nas vésperas da primeira guerra mundial as receitas provenientes do abastecimento à navegação e do turismo e das despesas efectuadas pelos passageiros em trânsito correspondiam a um quarto do valor total das exportações (ver quadro 5.14). Estas actividades apresentavam-se em crescimento desde a década de oitenta do século passado e esta situação por si só prova que a Madeira soube tirar partido das oportunidades propiciadas pelo espaço atlântico onde se encontrava inserida.

¹⁶⁷ *Diplomatic and Consular reports. Report for the year 1909 on Trade of Madeira, Parliamentary Papers, Annual Series, nº 4466, 1910.*

ANEXOS

A.5.1

Navegação à vela entrada e saída no porto do Funchal

Anos	Entradas				Saídas			
	Carga		Lastro		Carga		Lastro	
	nº navios	Toneladas	nº navios	Toneladas	nº navios	Toneladas	nº navios	Toneladas
1843	231	46.579	23	5.234	192	42.268	69	11.938
1848	238	44.034	17	3.805	134	30.430	119	18.040
1851	242	48.310	27	5.230	144	37.786	131	18.414
1854	184	28.909	4	730	105	20.038	85	10.651
1855	142	20.576	16	6.354	82	16.573	73	9.060
1856	126	24.251	10	3.140	64	12.924	71	13.352
1861	104	6.060	10	801	60	1.112	64	3.974
1865	140	7.961	—	—	33	498	103	6.957
1866	48	1.675	97	5.308	48	1.675	97	5.307
1867	145	8.158	15	1.241	43	1.623	118	7.168
1868	143	8.693	14	1.819	47	1.816	109	7.387
1869	154	9.407	18	2.186	46	1.980	126	9.370
1870	180	30.209	15	1.683	54	2.079	70	9.647
1871	178	10.204	16	2.796	68	3.582	164	11.324
1872	209	14.104	28	4.352	34	2.247	198	15.345
1873	270	18.993	22	2.034	71	4.277	223	15.887
1875	212	15.226	23	2.334	66	3.484	176	15.117
1876	217	16.672	21	2.071	39	2.590	189	15.253
1877	177	12.407	21	3.624	44	3.036	150	11.783
1878	163	13.649	13	1.868	42	3.219	134	13.138
1879	131	9.942	37	5.269	28	2.578	145	12.973
1880	122	35.328	9	3.018	19	5.168	110	33.219
1881	135	32.992	14	8.392	24	5.300	126	33.619
1882	135	36.800	26	12.062	24	3.853	137	41.834
1883	79	23.822	19	8.446	23	4.275	75	28.128
1884	74	18.288	17	7.197	39	10.571	56	16.415
1885	67	14.687	15	7.473	19	5.133	51	14.363
1886	75	17.325	14	10.497	27	6.957	49	16.735
1887	56	13.256	9	4.148	32	6.856	37	7.398
1888	63	12.101	12	7.827	20	4.113	49	13.865
1889	61	13.007	20	6.663	23	5.009	55	13.822
1890	60	12.401	11	4.086	22	5.468	49	10.878
1891	50	12.337	12	11.823	24	5.538	23	7.989
1892	50	11.825	19	5.527	22	5.014	41	9.542
1893	39	11.691	12	9.714	22	5.278	35	16.981
1894	44	10.110	11	5.764	24	5.293	33	11.421
1895	26	5.889	21	17.168	19	4.633	30	19.212
1896	24	7.033	19	25.796	10	3.361	30	28.946
1897	16	4.329	23	25.641	15	4.910	27	25.946
1898	37	9.510	12	11.395	25	6.809	24	12.246
1899	34	9.963	21	17.147	18	4.949	36	22.617
1900	68	24.988	13	7.624	23	6.512	60	26.628
1901	30	7.942	9	4.681	30	7.843	8	4.802
1902	50	14.044	3	3.609	14	4.269	36	13.505
1903	33	22.048	1	221	34	22.315	2	123
1904	50	12.217	16	18.585	5	1.255	54	27.451
1905	18	6.683	11	11.851	3	756	19	15.075
1906	12	3.770	12	11.614	5	1.211	25	1.613
1907	17	4.445	11	10.245	7	1.487	22	13.415
1908	15	4.559	8	7.817	2	256	23	12.886
1909	16	3.813	8	6.135	6	1.381	23	10.705
1910	9	2.905	7	2.010	4	878	14	4.762
1911	11	2.581	4	2.607	1	290	19	6.216
1912	7	3.398	3	648	1	456	6	1.396
1913	6	2.242	3	856	2	573	9	3.107
1914	7	3.308	5	1.008	2	1.308	10	3.008

Fontes: A.H.M.O.P., Direcção Geral do Comércio, Agricultura e Manufacturas. Repartição do Comércio, 3ª secção, caixa 7, Mapas do Movimento de navegação nos diversos portos portugueses enviados pelas capitánias (o mapa relativo ao ano de 1852 foi enviado pelo capitão do porto do Funchal à Direcção do Comércio e Indústria em 3 de Janeiro de 1854); *idem, ib.*, caixa 8, Mapas dos navios entrados e saídos nos diversos portos portugueses enviados pelas Alfândegas (o mapa relativo ao ano de 1852 foi enviado pelo do capitão do porto do Funchal à Direcção do Comércio e Indústria em 15 de Junho de 1859); *Estatísticas de Comércio Externo...*, (vários anos).

Nota: 2,830 metros cúbicos de arqueação equivalem a uma tonelada.

As embarcações arribadas não se encontram contabilizadas.

A.5.2

Navegação a vapor entrada e saída no porto do Funchal

Anos	Entradas				Saídas			
	Carga		Lastro		Toneladas		Lastro	
	nº navios	Toneladas	nº navios	Toneladas	nº navios	Toneladas	nº navios	Toneladas
1854	18	15.972	6	6.374	18	15.961	6	6.586
1855	22	18.906	10	10.636	28	29.533	1	887
1856	6	5.340	45	40.694	51	27.779	10	6.998
1861	27	719	29	6.599	47	2.437	9	1.874
1865	29	1.510	39	5.188	17	1.041	25	4.071
1866	27	1.716	73	25.305	31	310	71	23.920
1867	53	1.798	74	21.261	62	1.135	66	19.497
1868	65	1.904	85	26.028	81	1.198	87	27.184
1869	73	2.066	133	43.203	100	493	109	34.094
1870	89	3.893	113	44.112	96	513	97	37.898
1871	21	2.735	249	81.513	104	760	163	53.730
1872	25	6.779	287	103.088	136	46.772	180	63.233
1873	57	19.634	312	130.792	130	40.144	238	99.247
1875	91	31.249	280	121.299	156	61.895	219	90.447
1876	179	31.495	277	125.021	123	52.600	238	106.137
1877	91	34.112	299	140.082	153	67.697	243	107.113
1878	92	35.931	303	146.827	175	83.846	218	98.811
1879	60	23.332	406	196.658	170	79.404	297	141.162
1880	73	79.216	369	517.274	220	338.616	200	209.392
1881	89	103.049	401	594.453	155	240.234	329	448.498
1882	80	90.612	422	638.993	181	283.713	310	435.987
1883	97	122.090	433	674.529	197	319.905	323	456.773
1884	111	141.727	535	823.857	174	293.817	469	680.402
1885	117	146.476	506	778.449	191	292.797	429	630.101
1886	113	130.380	456	690.854	210	306.735	356	499.996
1887	129	138.936	422	625.683	205	304.219	334	448.845
1888	129	134.394	475	693.085	248	355.255	353	483.186
1889	122	132.218	530	805.741	255	387.340	391	551.033
1890	99	119.112	498	806.403	265	435.144	327	490.624
1891	93	119.317	450	795.382	246	433.907	286	459.783
1892	94	126.865	470	866.539	218	376.525	329	558.004
1893	105	139.942	453	852.315	255	440.058	301	561.529
1894	107	133.763	446	837.416	274	480.980	271	483.727
1895	129	159.335	477	852.062	329	580.246	275	425.302
1896	141	285.203	499	1.514.773	344	1.033.973	296	766.615
1897	125	278.040	556	1.684.316	346	1.133.618	334	829.081
1898	123	287.437	613	2.060.904	383	1.393.246	355	977.841
1899	152	351.190	537	1.856.545	323	1.178.015	366	1.048.863
1900	234	591.505	893	2.769.681	418	1.562.682	712	1.814.687
1901	209	523.816	877	2.948.506	396	1.460.729	689	1.990.550
1902	231	576.187	1142	3.921.232	455	1.537.607	914	2.949.087
1903	268	682.903	1010	4.038.069	226	685.094	43	43.627
1904	212	540.404	909	3.357.964	441	2.137.905	676	2.149.407
1905	217	573.386	934	3.965.183	462	2.311.204	688	2.237.224
1906	228	717.317	944	4.244.441	446	2.292.662	717	2.653.623
1907	229	756.764	1009	4.671.079	441	2.364.528	795	3.062.974
1908	252	1.034.630	1072	5.184.984	450	2.513.397	872	3.703.120
1909	280	1.117.588	1132	5.440.981	424	2.333.333	986	4.216.294
1910	306	1.310.023	973	4.769.776	397	2.155.489	882	3.918.892
1911	223	1.021.631	658	3.355.437	369	2.069.408	512	2.352.979
1912	273	1.281.676	1132	6.139.796	446	2.642.174	956	4.705.621
1913	265	1.138.190	1005	6.146.127	454	2.731.315	817	4.517.815
1914	241	935.078	710	4.412.603	383	2.204.586	565	3.147.968

Fontes: ver A.5.1

As embarcações arribadas não se encontram contabilizadas.

A.5.3

Evolução da quantidade e valor de carvão importado e reexportado e percentagem do valor de carvão importado sobre o total do valor das importações da Madeira

Anos	I – Quantidade de carvão importado (toneladas)		II – Valor do carvão importado (mil réis)		III – Valor das importações da Madeira (mil réis)	Percentagem de II sobre III
	Importação	Reexportação	Importação	Reexportação	Importações	
1875			204.526		956.705	21.37
1884					1.374.350	
1885					1.285.390	
1886					1.386.308	
1887					1.300.877	
1888					1.334.946	
1889	80.835	71.901	409.066	422.619	1.491.628	27.42
1890	67.579	69.117	212.140	413.643	1.397.276	15.18
1891	68.935	67.150	228.732	380.484	1.347.902	16.97
1892	70.895	69.095	199.181	408.365	1.131.352	17.61
1893	53.246	66.760	143.891	358.440	1.170.500	12.29
1894	67.491	61.674	179.551	264.994	1.221.100	14.70
1895	77.015	72.561	206.177	321.513	1.367.500	15.08
1896	79.626	77.290	233.219	353.966	1.390.500	16.77
1897	93.525	95.618	251.472	-----	1.445.900	17.39
1898	98.599	89.914	406.723	551.058	1.982.000	20.52
1899	115.172	101.807	444.321	682.207	2.387.300	18.61
1900	182.323	181.711	1.100.314	1.249.206	3.495.600	31.48
1901	194.972	176.681	1.247.899	1.548.548	3.989.900	31.28
1902	239.663	224.479	1.120.258	1.956.612	4.378.000	25.59
1903	182.680	172.495	728.925	1.555.112	3.775.900	19.30
1904	153.763	139.605	607.839	1.254.091	3.290.100	18.47
1905	129.223	130.053	422.886	956.953	2.832.700	14.93
1906	162.853	147.372	512.102	1.037.790	3.068.700	16.69
1907	177.733	159.124	645.445	1.115.151	3.483.200	18.53
1908	192.473	150.618	572.140	1.051.744	3.155.900	18.13
1909	188.149	180.208	726.320	1.258.488	3.808.400	19.07
1910	166.113	165.142	643.007	1.079.206	3.945.300	16.30
1911	96.083	87.290	396.530	613.923	2.724.500	14.55
1912	184.124	175.755	642.000	1.229.158	4.032.900	15.92
1913	143.228	131.475	607.692	918.194	3.899.800	15.58
1914	61.453	70.886	264.570	497.393	2.852.300	9.28

Fontes: [Relatório e Documentos Apresentados à Junta Geral do Distrito do Funchal em 1 de Março de 1874...], p. 11; Estatísticas de Comércio Externo (vários anos).

A.5.4

**Evolução da quantidade de carvão destinada a reabastecer a navegação em Canárias (Tenerife e Canárias)
e na Madeira
(toneladas)**

Triénios	I – Canárias		II – Madeira
	Total de carvão reexportado por Tenerife e Las Palmas (média)	Carvão reexportado pelos depósitos alemães de Tenerife e Las Palmas (média)	Carvão reexportado (média)
1889-1891	305.672 a)		69.389
1895-1897	142.888		81.823
1898-1900	209.837		124.477
1901-1903	522.548		191.218
1904-1906	539.517	52.326 c)	139.010
1907-1909	576.433	58.253	163.316
1910-1912	1.186.070	125.574	142.729
1913-1914	1.178.606 b)		

Fontes: I – *Parliamentary Papers, Annual Series, Consular Reports*; II – *Estatísticas de Comércio Externo*.

Notas: a) O ano de 1891 é omissos; b) O ano de 1914 é omissos; c) Os anos de 1904 e 1905 são omissos.

Convertemos 1 tonelada inglesa por 1.016,04 kg.

A.5.5

Evolução do número de navios e respectivas toneladas entrados nos portos de Tenerife e Las Palmas e de S. Vicente de Cabo Verde

	I – Tenerife e Las Palmas		II – S. Vicente de Cabo Verde
	nº navios	toneladas	nº navios
1883-5	734 a)	1.094.191	932
1886-8	1.113	1.996.023	1.117
1889-91	2.228 b)	3.418.757	1.480
1892-4			938
1895-7			1.415
1898	4.953	5.598.571	
1900-2			1.446
1903-5	7.493	8.005.790	1.232
1906-8	8.277	9.339.460	1.577
1910-2		12.539.704	

Fontes: I – *Parliamentary Papers*; II – Adolfo Loureiro, *Breves...*, p. 194 e Constantino Roque da Costa, *Problemas da Economia...*, pp. 344-6.

A.5.6

Evolução dos hotéis e pensões existentes na Madeira ente 1889 e 1913

FUNCHAL:		Datas em que surgem nas fontes mencionadas			
Edimburg – Reid	1889				
Santa Clara – Reid					
Hortas (ou German) – Reid	1889				
Miles – Reid	1889				
New Hotel Reid		1893-1913			
Boa Vista – Jones	1889	****			
Cardwell – inglês	1889				
Victória – inglês (Cardwell)	1889				
Central	1889	1893-1907			
Funchal	1889	1893-1896			
Lisbonense	1889				
Pensão Luscomb (inglês)	1889				
Pensão Santos (português)	1889	1893-1896			
Quinta Almeida					1911-1913
Cidrão		1893-1908			
Golden Gate					1913
Mondariz					1911-1913
Helena		1893			
Progresso					1913
Globo		1893			
Paris		1893-4			
Rosa		1893-6			
Comercial				1908-1913	
Royal (inglês)				1908-1912	
Duarte		1894-1896			
Musard		1895-1896			
Universal		1894-1913			
Teixeira		1894-1908			
Araújo		1894-1908			
Vitória (inglês)			1900-1913		
Savoy					1914
Atlantic					1914
Universo			1900-1907		
Quinta Santana (alemão) (1)				1906-	
Monte Palace (português)				1906-1913	
Conceição – Monte					1911-1913
Bello Monte (alemão)				1906-1913	
Monte Park Hotel (Reid)					1909-1913
ZONAS RURAIS:					
João Fernandes (Machico)		1893-1899			
Marcos da Câmara (Machico)	1898-1909				
Caetano Dinis (S. Vicente)		1893-1905			
José P. Belo (S. Vicente)	1893				
José J. Drummond (S. Vicente)		1906-1907			
Ribeira Brava					1914
Santa Cruz – 1 de 1ª classe		1896-1904			
Santa Cruz – Hospedaria 3ª classe		1899-1904			
Santana – Reid		1893-1901			
Santana – Domingos Figueira	1896-1913				

Notas: (1) Em 1907 passou para a propriedade do Governo, permanecendo fechado.

Fontes: *Anuário Almanaque Comercial...* (vários anos), C. A. Mourão Pita, *Madère Station Médicale...*, p. 90; C.A. Power, *Tourist's Guide to the Island of Madeira (A Pearl of the Ocean)*, London, 1914, p. 41.

A.5.7

Evolução do número de hotéis, hospedarias e casas de hóspedes na Madeira

	I	II	III		IV
	Hotéis e pensões Funchal	Hotéis no Funchal e zona rural	Hotéis e hospedarias	Casas de hóspedes	Hotéis e hospedarias no Funchal (Licenças) (b)
1889	12 (a)				
1891					14
1892					10
1893		17		16	16
1894		18	14	3	7
1895		18	14	4	11
1896		19	13	5	7
1897		14	15	2	9
1898		17			8
1899		16			9
1900		16			10
1901		15			5
1902		15			
1903		17	16	6	
1904		17			
1905		15			
1906		18			
1907		16	15	4	
1908		16	16	2	
1909		14	17		
1910					
1911		15			
1912		16			
1913		17			

Fonte: I – C. A. Mourão Pita, *Madère Station Médicale...*, p. 90; II – *Annuário Almanaque Comercial...* (vários anos); III – Annuário Estatístico da Direcção-Geral de Contribuições Directas (vários anos); IV – Fátima Freitas Gomes, *Hotéis e Hospedarias (1891 –1901)*, *Atlântico*, nº 19, 1989, Quadro I (baseado no registo de licenças de botequins, tabernas, hotéis, estalagens e lotarias, A.R.M, Governo Civil, livros nº 606, 607 608) p. 172.

a) 7 hotéis de primeira classe pertencentes a ingleses, 3 portugueses e 2 pensões; b) A comparação destes dados com os restantes leva-nos a concluir que não se trata de uma licença para a abertura de estabelecimentos mas de renovações anuais.

A.5.8

Valores de mercadorias importadas, exportadas e reexportadas pela Madeira
(mil réis)

Anos	Importação	Exportação	Reexportação
1873	1.138.532	544.384	
1874	970.269	545.942	
1875	956.709	583.666	
1876 (a)	1.185.455	598.048	
1877	974.816	675.811	
1878 (b)	1.169.677	687.439	
1879 (c)	1.844.024	726.112	
1880	905.049	725.435	
1881	788.108	604.018	
1882	976.807	756.479	
1883	922.203	686.899	
1884	1.374.350	930.906	363.111
1885	1.285.390	996.467	374.453
1886	1.386.308	813.074	386.821
1887	1.300.877	759.427	346.768
1888	1.334.946	1.229.133	390.132
1889	1.491.628	1.151.593	431.538
1890	1.397.276	1.170.408	420.426
1891	1.347.902	1.200.730	387.846
1892	1.131.352	1.106.163	412.414
1893	1.170.500	1.125.200	369.400
1894	1.221.100	1.014.100	272.800
1895	1.367.500	1.168.500	332.300
1896	1.390.500	1.117.400	358.100
1897	1.445.900	1.423.400	383.200
1898	1.982.000	1.717.400	558.000
1899	2.387.300	1.898.600	688.000
1900	3.495.600	2.528.100	1.258.700
1901	3.989.900	2.801.900	1.551.800
1902	4.378.000	3.098.500	1.960.000
1903	3.775.900	2.583.300	1.575.300
1904	3.290.100	2.232.900	1.318.800
1905	2.832.700	1.982.800	1.005.300
1906	3.068.700	2.153.300	1.105.900
1907	3.483.200	2.078.100	1.215.900
1908	3.155.900	1.893.900	1.143.900
1909	3.808.400	2.215.200	1.143.400
1910	3.945.300	2.397.300	1.431.100
1911	2.724.500	1.746.200	839.800
1912	4.032.900	2.151.300	1.330.800
1913	3.899.800	1.988.200	1.075.300
1914	2.852.300	1.526.100	533.800

Fontes: *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, sessão de 17 de Maio de 1884, p. 1658.

Legenda: a) Estão incluídos 83.060\$000 réis de prata e ouro em moeda; b) *Idem* 312.606\$400 réis; c) *Idem* 1.089.645\$000 réis.

CAPÍTULO VI

CONCLUSÃO

O crescimento das exportações globais da Madeira ao longo da segunda metade do século passado e primeiros quatorze anos do século actual não constituiu uma situação surpreendente (quadro A.1.1). Com efeito, além do ponto de partida apresentar valores muito reduzidos porque o oídio fez cair as exportações de vinho – que até então tinham um peso muito elevado na balança de pagamentos – para níveis ínfimos, este período caracterizou-se pela expansão do comércio internacional. A explicação para a evolução das exportações madeirenses deve ser encontrada na estrutura de produção interna da Madeira, que assentava primordialmente na agricultura, mas que apresentou no decurso daquele período um crescimento assinalável nos sectores do artesanato e dos serviços.

Os processos utilizados na agricultura madeirense sofreram modificações nos anos já mencionados, mas o grau de modernização técnica foi na generalidade reduzido, muito embora tivesse variado de sector para sector. Para esta situação contribuíram algumas condições de ordem climática e do solo. O solo era pobre e o clima da zona sul da ilha da Madeira era seco no Verão, o que tornava imperiosa a irrigação. Apenas um terço da área total do arquipélago era agricultável e na sua maior parte apresentava declives muito acentuados.

O arquipélago apresentou então um crescimento demográfico significativo (54%). O crescimento natural da população madeirense foi superior ao do Continente

porque a sua taxa de natalidade e percentagem de mulheres casadas eram superiores, sendo a taxa de emigração líquida inferior devido à percentagem de retorno ser superior. Esta evolução ocorreu num espaço caracterizado por uma oferta reduzida e praticamente fixa de terra e teve como consequência a redução da *ratio* terra-trabalhador.

Em face destas circunstâncias, o agricultor madeirense recorreu a um conjunto de fórmulas para extrair maior quantidade de produtos da terra. O gado grosso passou a viver em grande parte em estábulos. O processo de cultivo da vinha em balseira tendeu a ser abandonado após o oidium e o sistema de latada ganhou maior adesão em toda a ilha. Tal sistema implicava que a planta de vinha corresse suspensa e permitia o cultivo de cana sacarina e de culturas de subsistência no solo. Este estratagema funcionava como «um milagre de multiplicação de terra», mas teve os seus custos. E isto porque a partir da deflagração da filoxera se assistiu à diminuição da produção de uva por hectare e à replantação dos vinhedos com castas de vinha de inferior qualidade.

O declive existente em grande parte da área agrícola não criava condições propícias à utilização de energia animal ou mecânica. No período referido, a mecanização da agricultura foi uma das receitas adoptadas nas economias avançadas para diminuir os custos de produção. A orografia e a excessiva fragmentação da exploração da terra tornavam a agricultura madeirense fortemente trabalho-intensiva.

O padrão de herança do regime de colónia facultava a fragmentação da terra. Esta situação foi diagnosticada nos anos oitenta do século passado e os responsáveis da época conheciam as formas de impedir a sua progressão. O adiamento sucessivo das questões emergentes do regime de colónia e sobretudo da pulverização da propriedade explica-se por a agricultura ter continuado a funcionar como um recurso

para a resolução do problema do emprego na Madeira. Ou seja, o subemprego tendeu a crescer nos campos do arquipélago.

A persistência do regime de colónia significou obviamente a inconclusão da obra de modernização das instituições levada a cabo pelo liberalismo. A libertação das forças produtivas (terra, trabalho e capital) e o alargamento do mercado ficaram parcialmente condicionados. Sem descurar este aspecto, quisemos, na nossa análise, privilegiar a interferência de factores como a pobreza dos recursos naturais ou a ratio trabalhador-terra na viabilização da agricultura madeirense.

O Estado desenvolveu um modelo de investimento na Madeira que seleccionou a irrigação sobre as infra-estruturas de transporte viárias e até portuárias e pouco fez na área da educação. Ao nível da irrigação aumentou o caudal de água captado e alargou a área de distribuição, tendo aumentado a sua quota de participação no sector hidráulico madeirense – até então maioritariamente nas mãos de particulares – de 3,7% para 15%. O sector público praticava preços inferiores ao sector privado, assegurando, por essa razão, a manutenção de uma agricultura menos rica situada em zonas de rendimento marginal e, desta forma, era responsável pela fixação de maior número de população à terra.

O sector hidráulico madeirense lutou durante o século passado com graves obstáculos. A água de rega tornou-se claramente insuficiente, a partir dos anos oitenta e noventa do último século, com o crescimento da população e com o peso que a cana sacarina passou a ter na agricultura madeirense. O sector hidráulico e o regime de colónia tinham em comum a subordinação às normas do direito consuetudinário. Na segunda metade do século passado, desencadeou-se um ambiente de conflitualidade que tinha na base os direitos dos donos das levadas sobre as nascentes e olhos de água e os direitos dos donos dos terrenos onde aquelas brotavam. Além disso, a transmissão do direito de utilização de determinado número de horas de água por via sucessória

determinou a multiplicação do número de heréus. Esta situação teve consequências negativas sobre a gestão das Levadas e gerou situações de indisciplina ao nível do abastecimento de água aos utentes. Estes interesses desavindos não eram mais do que o resultado da pressão da população sobre a terra.

A orografia e a geologia da Madeira tornavam o investimento e a manutenção da rede viária muito dispendiosos, tendo sido diminuta a acção do Estado neste âmbito. Enquanto noutras regiões produtoras de vinho e açúcar se efectuaram investimentos em transportes ferroviários que contribuíram para gerar economias de escala nestes sectores, a Madeira perdia também competitividade a este nível. Mas, o efeito alcançado por este tipo de investimentos nessas economias internacionais proveio sobretudo da possibilidade aí existente de a nova rede de transportes poder propiciar o alargamento da própria escala de produção dessas regiões por via do acesso mais fácil aos mercados internos ou externos. Esta condição não se realizava na Madeira porque a escala de produção de vinho e de açúcar, mesmo no máximo da sua produção, era necessariamente muito reduzida. Além disso, caso tivessem sido efectuados investimentos na rede viária, os custos dos transportes continuariam a ser muito elevados na Madeira em resultado da especificidade da sua orografia. A disseminação de lagares por toda a ilha colocava o sector vinícola em vantagem em relação ao sector sacarino, pois o número de engenhos que efectuava a moenda da cana era comparativamente muito menor e o transporte da cana tinha custos muito elevados.

A produção de trigo teve alguma representatividade até ao início do século actual. O proteccionismo cerealífero não estimulou na Madeira a produção de trigo. As condições naturais não permitiam que o arquipélago usufrísse das vantagens desse regime que se encontrava talhado para um sistema de cultivo que pudesse recorrer largamente à mecanização e à utilização de adubos químicos. Em contrapartida, assistiu-se, a partir do início do século actual, à expansão da cultura de tubérculos nas áreas anteriormente ocupadas com cereais. Estas culturas forneciam um rendimento

bruto por área muito superior e significavam uma opção por soluções trabalho-intensivas adequadas à Madeira, onde a mão-de-obra era abundante e barata. Com efeito, esta produção caracterizava-se nessa data – inclusivamente nas regiões que praticavam uma agricultura avançada – por recorrer a um baixo índice de mecanização ao contrário do que sucedia com o trigo.

Com a instituição do proteccionismo cerealífero, o número do gado bovino estagnou no arquipélago e tudo indica que o encarecimento das forragens impediu o alargamento da progressão daquele segmento da actividade pecuária. Mas, ao nível do sector moageiro, enquanto que entre 1870 e 1890 o mercado se mostrou pouco animado em consequência da concorrência externa, a partir daquela última data tomou novo alento. O reapetrechamento e a expansão da capacidade produtiva das fábricas de moagem ficou a dever-se sobretudo aos níveis de rentabilidade que este sector atingia no arquipélago. Esses níveis eram verdadeiramente superlativos porque a moagem conseguia extrair benefícios assinaláveis do funcionamento do proteccionismo cerealífero devido à percentagem de trigo importado ser muito superior à verificada no Continente em resultado de a produção cerealífera do arquipélago ser diminuta.

A actividade pecuária caracterizou-se, a partir da década de sessenta do século passado, pela diminuição do gado miúdo e pelo crescimento do número de bovinos e de suínos. A criação de bovinos registou progressos ao nível da produção de carne e de leite por animal, mas estes resultados ficaram muito aquém daqueles que foram alcançados nos países desenvolvidos. A actividade pecuária não se autonomizou da agricultura como aconteceu no noroeste europeu, e a produção de estrume continuou a ter grande importância para o agricultor madeirense. A produção de gado em geral e dos lacticínios em particular teve o mérito de elevar os rendimentos *per capita* dos agricultores madeirenses e foi igualmente responsável pela fixação de maior número de população à terra. Com efeito, o desenvolvimento da indústria de lacticínios nas condições em que a actividade era exercida na Madeira – o gado era estabulado e era

necessário colher o alimento para o animal – foi possível porque o trabalho era pouco valorizado. A indústria de lacticínios da Madeira, sofreu a partir da década de oitenta do século passado, o estímulo proveniente do reforço das tarifas de importação de manteiga e de margarina. Esta situação criou condições ao crescimento das exportações de manteiga desta ilha para o continente, a ponto de, em 1911, estas representarem 17% do total das exportações deste arquipélago.

A área de vinha apresentou entre 1850 e 1914 alguns avanços e recuos que se ficaram a dever às crises naturais, à evolução ocorrida nos preços de exportação e à evolução da procura de vinhos licorosos que se apresentou pouco expansiva. Os preços de exportação mantiveram-se relativamente elevados entre a deflagração do *oidium* e a década de setenta, tendo esse período correspondido a uma aposta na produção de qualidade em detrimento da quantidade. O enxoframento das vinhas era caro e tornava-se compensador para o agricultor madeirense produzir trigo. A partir de meados da década de setenta, os preços de exportação apresentaram-se em queda e concomitantemente com a deflagração da filoxera os custos da cultura da vinha sofreram um agravamento. O agricultor procurou compensar esta situação com os rendimentos auferidos com outras culturas produzidas no mesmo terreno em associação com a vinha. Esta solução aliada a uma nova arrumação de culturas, que resultou da expansão da cultura da cana sacarina após 1895, tendeu a escorraçar a vinha para terras de rendimento marginal. A falta de terra e a necessidade de lhe extrair o maior número de produtos estiveram na origem da adopção de processos de cultivo que reduziam a quantidade de uva produzida por hectare e a longevidade das videiras. A pressão da população sobre a terra também explica as dificuldades defrontadas pela viticultura madeirense após a deflagração da filoxera em replantar os vinhedos com castas nobres. Além disso, os custos de produção numa região montanhosa como a Madeira também contribuíram para explicar esta situação. Com efeito, enquanto outras regiões internacionais produtoras de vinho, nomeadamente as implantadas em terrenos de planície, conseguiram, no mesmo período, diminuir os custos de produção em mão-de-

obra, melhorar os índices de produção das plantas por hectare e a qualidade das castas, a Madeira não conseguiu dar esse salto qualitativo. É indesmentível que se por um lado a pressão da população sobre a terra esteve na origem desta situação, por outro, a disponibilidade e o baixo valor do trabalho aliado à circunstância de o sistema de produção da vinha – cultivada em associação com outras culturas – estar perfeitamente integrado na agricultura madeirense explicam a sobrevivência da viticultura nesta ilha, quando noutras regiões montanhosas internacionais sofreu recuos muito mais acentuados.

Os exportadores de vinho da Madeira tinham de suportar enormes despesas porque o número de viticultores era muito elevado e o vinho provinha em geral de uma grande multiplicidade de castas de uvas. Estas circunstâncias acabavam por determinar a necessidade de se efectuarem operações de loteamento morosas e dispendiosas a fim de os exportadores poderem assegurar a produção e comercialização de produtos com características estáveis. A descida dos preços de exportação do vinho, ocorrida a partir de meados da década de setenta do século passado, impôs aos industriais a introdução de algumas alterações no processo de fabrico do vinho. Na realidade, o momento em que era feita a aguardentação e a forma como era operado o aquecimento do vinho sofreram mudanças que tiveram por efeito diminuir o custo de produção do vinho, o que, por sua vez, permitiu responder à procura do mercado por um produto tendencialmente mais barato.

A escala de produção do vinho da Madeira era diminuta quando comparada com a do vinho do Porto, o que tinha repercussões sobre os custos da sua comercialização. Estes custos bem como os de produção estão na origem da perda de maior peso daquele vinho no conjunto das exportações portuguesas, ao contrário do que aconteceu com este último. Não obstante esta evolução, que inequivocamente não conseguiu salvaguardar o padrão de qualidade que era património do vinho da Madeira, este produto realizou a proeza de manter, ao longo da segunda metade do século findo e

primeiros quatorze anos do século actual, um lugar proeminente na balança de pagamentos da região.

Na primeira fase daquele período, a cana sacarina tendeu a ocupar maior espaço na paisagem agrícola madeirense. Até à década de oitenta era transformada em açúcar, aguardente e mel. A produção de açúcar chegou a processar-se em três concelhos da zona sul da ilha e a sua exportação não era muito expressiva. A partir da década de oitenta, os preços internacionais do açúcar apresentaram-se em queda. Os agricultores tiveram as mesmas dificuldades com a cultura da cana que sentiram com a cultura da vinha ao serem vencidos nas suas tentativas de replantação dos canaviais com espécies de plantas ricas em sacarose. As causas do empobrecimento destas culturas foram idênticas e radicaram no crescimento da população ocorrido numa região caracterizada por uma oferta restrita e fixa de terra.

A política económica seguida por Portugal durante o final do século passado de substituir as importações explica a instituição do regime sacarino. Este regime impulsionou a produção de cana de açúcar no arquipélago. A partir de 1895, os interesses dos produtores de cana foram dificilmente conciliáveis com os dos industriais matriculados que tinham a prerrogativa de importar melaço com redução tarifária para compensar o alto preço porque estavam obrigados a pagar a cana sacarina produzida na ilha. As fábricas matriculadas procuravam restringir as suas compras de cana local e o escoamento desta passou a ser resolvido com a medida tomada em 1903 que determinava que as fábricas matriculadas adquirissem às fábricas não matriculadas os saldos anuais de aguardente. Estes saldos foram a causa da contenda entre estes dois grupos a partir de 1905-1906. O preço do álcool opôs os exportadores de vinho aos industriais matriculados. Os produtores de aguardente esgrimiram contra a concorrência que lhes foi movida pelos industriais de álcool e os vicultores receberam os efeitos resultantes da utilização de álcool no fabrico de vinho artificial.

A partir do final do século passado, a produção de açúcar de cana passou a efectuar-se nas regiões internacionais que conseguiram fazer crescer as suas exportações para o mercado mundial à custa de uma tecnologia assente na grande escala. A partir de 1903, a Madeira adoptou o modelo de concentrar a produção de açúcar numa única unidade fabril. Esta unidade adoptou uma matriz tecnológica que privilegiava a máxima extracção de sacarose disponível na cana. Este processo era dispendioso mas encontrava-se em articulação com o elevado preço da matéria-prima. Os custos da cultura da cana eram muito elevados devido à necessidade de irrigação, à orografia que impedia a substituição do trabalho humano pela energia mecânica ou animal no arar da terra e que dificultava e encarecia o acesso da cana à fábrica.

Apesar de a produção de açúcar madeirense ter crescido de forma acentuada entre 1895 e 1914, constatamos que a sua escala de produção era de tal forma diminuta pelo facto de esta ser nesta última data inferior à média de produção anual de uma única unidade fabril cubana. Não obstante esse facto, a exportação de açúcar para o continente apresentou-se crescente entre 1906 e 1918. Nesta última data, procedeu-se à revisão do regime sacarino por pressão das colónias portuguesas de África, que, apesar de beneficiarem de um regime fiscal menos favorável do que a Madeira, ambicionavam alargar a sua quota de exportação de açúcar para a metrópole.

Após 1895, a exportação da cultura da cana sacarina foi estimulada pelo regime sacarino mas também ficou a dever-se à circunstância de a viticultura oferecer baixos rendimentos ao agricultor e de a produção de trigo só se coadunar com uma agricultura extensiva impraticável nesta ilha. O vinho de fraca qualidade produzido na Madeira não teve o destino da caldeira a exemplo do sucedido no continente e foi substituído pelo álcool de melaço. A produção de álcool era uma das traves mestras do edifício do regime sacarino. A impossibilidade de afectar os excedentes de vinho inferior à aguardentação do vinho generoso prejudicou a qualidade deste último. Haveria condições para produzir na Madeira aguardente vínica por preço idêntico ou

inferior ao do álcool de melação para entrar na composição do seu vinho generoso? Em caso afirmativo, o regime sacarino teve um efeito perverso sobre a produção vinícola madeirense. Em caso negativo, ajudou a viabilizá-la sem recurso à importação de aguardente vínica do continente ou do álcool dos Açores, produtos esse que ofereciam condições de preço mais vantajosas aos exportadores de vinho da Madeira do que o álcool de melação produzido no arquipélago. Mas qual teria sido a evolução da viticultura e da própria agricultura madeirense sem a implementação do proteccionismo sacarino, uma vez que o contexto internacional, no trânsito do século transacto para o actual, foi caracterizado pela deflação dos preços agrícolas e essa circunstância obrigou os governos de muitos países a tomarem medidas proteccionistas sobre diversos produtos?

O artesanato adquiriu grande expressão na economia madeirense durante a segunda metade do século passado. Os curtumes, não obstante os processos arcaicos que eram utilizados, conseguiram, mercê da disponibilidade de peles e de produtos taninosos naturais existentes na ilha, continuar a abastecer o mercado local com produtos adaptados às suas necessidades. Os vimes tiveram algum desenvolvimento, mas a sua expansão ficou aquém das suas possibilidades porque a organização da produção ficou nas mãos de pequenos camponeses e a comercialização dos artefactos manteve-se maioritariamente nas mãos de capitais regionais. Neste particular, o sector do bordado teve uma evolução distinta do sector dos vimes. Com efeito, a partir da década de oitenta do século findo, a actividade do bordado sofreu uma grande reestruturação. A produção que até então se encontrava entregue à iniciativa das camponesas passou a ser enquadrada predominantemente por empresas de capital estrangeiro que também se encarregavam da comercialização e da exportação. O sector do bordado tinha uma estrutura de produção assente no capital comercial e este, ao contrário do capital fixo industrial que se polarizou nesta época num número restrito de locais, deslocava-se com facilidade de região para região. O custo do trabalho constituía um factor decisivo da indústria do bordado de qualidade e a Madeira possuía mão-de-

obra feminina disponível que se encontrava perante a alternativa de auferir uma fraca remuneração ou de não ver o seu trabalho valorizado e engrossar o subemprego existente no campo.

Apesar de entre 1875 e 1914 se ter assistido à deflação dos preços das manufacturas e ao reforço da mecanização no sector dos bordados em países como a Suíça, a Madeira conseguiu aumentar a produção e exportação de bordado manual. O preço da mão-de-obra constituiu a vantagem comparativa que este arquipélago conseguiu oferecer. As alterações introduzidas na forma de cultivar a terra e a água de rega fornecida a baixo preço propiciaram mais emprego à população na agricultura, mas à medida que a *ratio* terra-trabalhador e o rendimento familiar diminuían, o artesanato compensava e viabilizava a situação entretanto criada.

O período invocado assistiu à transferência progressiva da navegação à vela para a navegação a vapor. Os aspectos tecnológicos e a abertura do canal de Suez não determinaram, como aduziu Silbert, que a Madeira tivesse perdido a sua importância oceânica, observações efectuadas a propósito das exportações de vinho da Madeira durante a segunda metade do século XIX. As condições de comercialização deste produto nesta época não eram comparáveis às verificadas nos cinquenta anos antecedentes e a localização da Madeira no oceano não era o único factor a ter em conta nesta matéria. Mas Silbert fez tábua rasa desta mudança para salientar a evolução registada na tecnologia naval.

A relação entre o arquipélago e o oceano modificou-se porque o volume de comércio internacional e de tráfego naval cresceu no decurso da segunda metade do século XIX. O Funchal disputou com outros portos atlânticos o abastecimento de carvão à navegação. As Canárias conseguiram retirar mais proveito do aumento de tráfego entre a Europa e o hemisfério sul do que a Madeira. Aquele arquipélago, entre o início da década de oitenta e o final da de noventa, oferecia melhores condições em termos de

comunicações telegráficas, de isenções fiscais e dispunha de procedimentos aduaneiros e de regulamentos sanitários mais simplificados e menos onerosos. Entretanto, o Estado espanhol desenvolveu um modelo de intervenção naquela economia fortemente actuante ao nível dos investimentos em infra-estruturas – portuárias, de iluminação costeira e da rede viária – que conciliou com incentivos fiscais que habilitaram as Canárias com um porto franco. A conjugação destas medidas com as que abriram o mercado metropolitano espanhol ao consumo de vegetais e frutas daquele arquipélago, constituíram um estímulo à sua agricultura, tendo esta, por sua vez, acabado por ser incentivada pelo desenvolvimento do movimento portuário. Neste sentido, assistiu-se à criação de condições de colocação dos produtos hortícolas e frutícolas canários nos mercados de consumo do norte da Europa por força da iniciativa de várias companhias de navegação. Esta interacção de influências, aliada à dimensão da população, da área agrícola e, em suma, da economia das Canárias quando comparada com a Madeira, teve reflexos sobre o preço de venda do carvão à navegação e sobre o crescimento da afluência de navios aos portos daquele arquipélago. Desde o primeiro quartel do século XIX que a Madeira aspirava a ser um porto franco. Esta ideia foi adquirindo diferentes contornos consoante os contextos políticos e, neste âmbito, a Madeira teve de concorrer com a idealização de projectos idênticos para outras zonas do país para além de ter tido de enfrentar (sem esquecer a competitividade do modelo concreto das Canárias) as exigências próprias do sistema fiscal português fortemente assente nas receitas aduaneiras. Esta aspiração teve o mérito de permitir a este arquipélago conquistar um conjunto de benefícios fiscais – em particular, os respeitantes ao abastecimento de carvão à navegação – que tiveram repercussões sobre a sua actividade portuária, porque sem eles a concorrência dos outros portos atlânticos teria sido ainda superior. A simplificação de regulamentos aduaneiros e sanitários a que a navegação de escala se encontrava obrigada inseriu-se no mesmo espírito e serviu os mesmos objectivos.

A opinião pública, a Associação Comercial do Funchal e os poderes públicos locais envidaram esforços para obter investimentos portuários. As infra-

estruturas portuárias do Funchal foram objecto de melhoramentos mas as condições de segurança não foram resolvidas por completo. Embora esta ilha não tivesse ficado apetrechada com um porto de mercadorias, essa situação não a impediu de assistir ao crescimento do afluxo do número de navios, passageiros e turistas. O Funchal encontrava-se habilitado a oferecer um conjunto de serviços no campo do lazer, consentâneo com as suas características de porto de escala e a Madeira mostrou vitalidade suficiente para evoluir de «ilha hospital» para «ilha de férias». Nas vésperas da primeira guerra mundial, estas actividades ligadas aos serviços começavam a ter alguma representatividade na balança de pagamentos da Madeira.

Entre a disseminação do bordado, a prática de determinadas culturas e o padrão demográfico da Madeira poder-se-á descortinar a existência de um nexos ... A agricultura e a pecuária apresentaram características fortemente trabalho-intensivas. O preço da mão-de-obra foi utilizado como vantagem comparativa no sector do artesanato. Este sector e o das agro-indústrias evidenciaram um crescimento da percentagem de produção destinada ao mercado continental e internacional verdadeiramente notável tendo em consideração as características e a dimensão da economia deste arquipélago. O crescimento da navegação entre o hemisfério norte e o hemisfério sul e o aumento da procura de serviços de lazer e de turismo foram amplamente aproveitados. A economia madeirense entre 1850 e 1914 pautou-se por um sentido de adaptação notável e por um aproveitamento das oportunidades que lhe foram proporcionadas.

ELENCO DE SIGLAS

A.H.M.O.P. - Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas.

A.R.M.- Arquivo Regional da Madeira.

A.S. - Análise Social.

B.T.I. - Boletim de Trabalho Industrial.

C.E.H.A. - Centro de Estudos de História do Atlântico.

D.R.A.C.. - Direcção Regional dos Assuntos Culturais.

D.R.D.A.F. - Direcção Regional do Distrito Autónomo do Funchal.

I.S.A. - Instituto Superior de Agronomia.

J. G. do D. do F. _ Junta Geral do Distrito Autónomo do Funchal.

R.A.M. - Região Autónoma da Madeira.

R.H.E.S. - Revista de História Económica e Social.

S.R.T.C. - Secretaria Regional do Turismo e Cultura.

U.T.L. - Universidade Técnica de Lisboa.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

I - FONTES

1. FONTES MANUSCRITAS

1.1. Arquivo Reginal da Madeira

Governo Civil, Livros números 613, 631, 632, 559, 1074 e Pasta 185.

Junta Geral do Distrito do Funchal, Livros números 601, 604 e 605.

Misericórdia do Funchal, Despesa Diária do Almojarifado, Livros números 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 30 e 736.

Convento da Encarnação, Livro número 29.

Administração do Concelho do Funchal, Livros números 301, 336, 337, 351, 420.

Câmara Municipal do Funchal, Livros números 193, 194 e 195.

Alfândega do Funchal, Acervo Documental não catalogado.

1.2. Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria.

Ministério do Reino, 2ª Direcção, 2ª Repartição, Pastas números 19, 22 e 28.

Direcção Geral do Comércio, Agricultura e Manufacturas, Repartição de Agricultura, 1ª Secção, Pastas números 5, 7, 8 e 20.

Idem, 3ª secção, Pastas números 7 e 8.

Direcção-Geral do Comércio Agricultura e Manufacturas, 2ª secção, Pasta 4

Direcção Geral do Comércio e Indústria, 1ª Secção, Pasta nº 5.

Direcção Geral do Comércio e Indústria, Repartição de Agricultura, 1ª Secção, Pasta nº17.

Direcção Geral do Comércio, Artes e Manufacturas, Repartição do Comércio, 1ª secção, Pasta nº 10.

1.3. Arquivo Particular da Fábrica William Hinton & Sons, Lda.

Correspondência da Casa Hinton do Funchal para Lisbon House (1905-1914)

2. FONTES IMPRESSAS

2. 1. Legislação, Regulamentos e Documentos Oficiais.

COLECÇÃO OFICIAL DE LEGISLAÇÃO Portuguesa, Lisboa, Imprensa Nacional, 1850-1914.

DIÁRIO CÂMARA DOS DEPUTADOS, Lisboa, Imprensa Nacional, 1910-1916.

DIÁRIO DA CÂMARA DOS SENHORES DEPUTADOS, Lisboa, Imprensa Nacional, 1854-1910.

DIÁRIO DE LISBOA, Lisboa, Imprensa Nacional, 1861 e 1868.

DIÁRIO DO GOVERNO, Lisboa, Imprensa Nacional, 1907.

DISCURSO PRONUNCIADO NA CÂMARA DOS SENHORES DEPUTADOS na sessão de 7 de Março de 1883, pelo Deputado por Santa Cruz (Ilha da Madeira) e resposta ao Ex.mo ministro das Obras Públicas, Lisboa, Typ. do «Diário da Manhã», 1983.

LEGISLAÇÃO SOBRE ÁLCOOL E AGUARDENTE, 1888-1895, Lisboa, Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, Direcção Geral de Serviços Agrícolas, 1896.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, COMÉRCIO E INDÚSTRIA. DIRECÇÃO GERAL DE AGRICULTURA. CARTAS DE LEI, DECRETOS E PORTARIAS SOBRE CEREAEES publicados desde 26 de Novembro de 1896 até 31 de Dezembro de 1904, Lisboa, Imprensa Nacional, 1905.

REGIMEN ECONÓMICO DO ÁLCOOL EM PORTUGAL. Parecer Apresentado À Comissão Especial dos Álcools da Real Associação de Agricultura Portuguesa. Relator Cincinato da Costa, Lisboa, 1896.

REGULAMENTO PARA O COMÉRCIO DO VINHO DA MADEIRA aprovado por Decreto de 11 de Março de 1909, Lisboa, 1909.

SILVA, Fernando Augusto - *O Arquipélago da Madeira na Legislação Portuguesa*, Funchal, Typografia de «O Jornal», 1941.

2.2.a) Estatísticas, Memórias e Relatórios

ANUÁRIO ESTATÍSTICO DAS CONTRIBUIÇÕES DIRECTAS, Direcção-Geral das Contribuições Directas, Lisboa, Imprensa Nacional, 1893-1909.

ANUÁRIO ESTATÍSTICO DE PORTUGAL. Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria. Direcção-Geral do Comércio e Indústria, Lisboa, Imprensa Nacional, 1886-1914.

ASSOCIAÇÃO COMMERCIAL DO FUNCHAL. Relatório e Contas da Gerência de 1896, Funchal, Typographia «Camões», 1897.

BARROS A.V.C.de e M. R. GONDIN, M. R. - *Relatório da inspecção das vinhas em 1889. Serviço de Inspeção às vinhas nas circunscripções agronómicas do sul e Norte em 1889, Relatórios apresentados à Direcção Geral de Agricultura, Lisboa, 1892.*

BARROS, Alfredo V. de V. Correia - *Relatório ácerca dos Serviços Phylloxericos em 1887 na Circunscripção do Sul apresentado à Direcção Geral de Agricultura, (Ministério das Obras Públicas, Commercio e Indústria), Lisboa, Imprensa Nacional, 1888.*

BOLETIM COMMERCIAL, Direcção-geral dos negócios Commerciais e Consulares, Lisboa, Imprensa Nacional, 1897-1913.

BOLETIM DA DIRECÇÃO GERAL DE AGRICULTURA, Lisboa, Imprensa Nacional, 1889-1915.

BOLETIM DE OBRAS PÚBLICAS, COMMÉRCIO E INDÚSTRIA, Lisboa, Imprensa Nacional, 1862-9.

BRITO, Francisco de Almeida e - *Comissão Central Anti-phylloxerica do Sul do Reino, N°4-anno de 1885, Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria, Lisboa, Imprensa Nacional, 1886.*

BRITO, Francisco de Almeida e - *Relatório da Inspeção ao Districto do Funchal e instalação dos serviços na Ilha da Madeira. Distrito do Funchal*, Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria, Comissão Central Anti-Phylloxérica do sul do Reino, nº2, Anno de 1883 , Lisboa, Imprensa Nacional, 1883.

CASTELLO DE PAIVA, barão (António da Costa Paiva) - Relatório do Barão de Castello de Paiva encarregado pelo Governo de estudar o Estado da Ilha da Madeira debaixo das relações agrícolas e económicas , Lisboa , 1855.

CENSO DA POPULAÇÃO DO REINO DE PORTUGAL. No 1º de Dezembro de 1890, Lisboa, Imprensa Nacional, 1900.

CENSO DA POPULAÇÃO DO REINO DE PORTUGAL. No 1º de Dezembro de 1900, Lisboa, Imprensa Nacional, 1901.

CENSO DA POPULAÇÃO DO REINO DE PORTUGAL. No 1º de Dezembro de 1911, Lisboa, Imprensa Nacional, 1913.

CONSULTAS DAS JUNTAS GERAIS DOS DISTRITOS Administrativos do Reino e Ilhas Adjacentes. Anos de 1853 e 1854, Lisboa, Imprensa Nacional, 1854.

«CONSULTA DO CONSELHO DE OBRAS PÚBLICAS ácerca do modo mais conveniente de derivar as águas da Torrente da Janella, na Ilha da Madeira, para se applicarem à irrigação de algumas freguesias da Ilha», in *Boletim de Obras Públicas, Commércio e Indústria*, nº1, Lisboa, Imprensa Nacional, 1862.

CORVO, J.A.- *Memórias sobre as ilhas da Madeira e Porto Santo. Memória I, Memória sobre a "Mangra" ou Doença das Vnhas, nas ilhas da Madeira e Porto-Santo*, Lisboa, 1854.

CUNHA, HENRIQUE DE LIMA E - *Plano de Melhoramentos para a ilha da Madeira*, Lisboa, Imprensa Democrática, 1879 (o autor era capitão de artilharia).

EMIGRAÇÃO PORTUGUESA, Ministério dos Negócios da Fazenda. Direcção-Geral da Estatística e dos Próprios Nacionais, Lisboa, Imprensa Nacional, 1901-1912.

ENSINO PRIMÁRIO OFICIAL, 1910-1915. Publicação do Ministério das Finanças, Direcção Geral da Repartição Central, Lisboa, Imprensa Nacional, 1919.

ESTATÍSTICA DE PORTUGAL. População e Censo de no 1º de Janeiro de 1864, Lisboa, Imprensa Nacional, 1868.

ESTATÍSTICA DE PORTUGAL. População e Censo de no 1º de janeiro de 1878, Lisboa, Imprensa Nacional, 1881.

ESTATÍSTICA GERAL DOS CORREIOS, Telégrafos e Pharoes, Lisboa, Imprensa Nacional, 1881-1914.

ESTATÍSTICA INDUSTRIAL. Distritos Administrativos do Funchal e Ponta Delgada, Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria. Direcção-Geral do Comércio e Indústria, Repartição do trabalho Industrial, 5ª Circunscrição dos Serviços Técnicos da Indústria, Lisboa, Imprensa Nacional, 1905.

GRAÇA, Joaquim José- *Tabela das Medidas de Capacidade Antigas reduzidas ao sistema métrico-décimal e deste ao antigo sistema*, Distrito do Funchal, Lisboa, Typ. Universal, 1862.

GRANDE, E.D. - «Relatório» *Sociedade Agricola do Funchal*, Funchal, Typ: do "Distrito do Funchal", 1865.

HEREDIA, A.C. - *Observações sobre a Situação Económica da Ilha da Madeira e sobre a Reforma das Alfândegas*, Lisboa, 1888.

HEREDIA, A.C., *Breves reflexões sobre a abolição dos morgados na Madeira . Offerecidas à consideração da Liga promotora dos interesses materiaes do paiz*, Lisboa, Typ. da Revolução de Setembro, 1849 .

INQUÉRITO INDUSTRIAL DE 1881, Lisboa, Imprensa Nacional, 1881, 3 vols.

INQUÉRITO INDUSTRIAL DE 1890, Lisboa, Imprensa Nacional, 1890, 5 vols.

INQUÉRITO SOBRE A SITUAÇÃO AGRÍCOLA DA ILHA DA MADEIRA e medidas convenientes para a melhorar ordenado por decreto de 31 de Dezembro de 1887, Ministério das Obras Públicas, Commércio e Indústria, Direcção-Geral do Comércio e Indústria, Lisboa, Imprensa Nacional, 1888.

MAPA COMPARATIVO DA PRODUÇÃO E PREÇOS de vinhos nos anos de 1851-1852, Distrito Administrativo do Funchal, s.l.; s.d..

MAPPAS das Medidas do Novo Systema Legal Comparadas com as Antigas nos Diversos Concelhos do Reino e Ilhas , Lisboa, 1868.

MENEZES, SERVULO DRUMMOND - *Uma Época Administrativa da Madeira e Porto Santo a contar do dia 7 de Outubro de 1846*, 2 vols, Funchal, Typ. Nacional, 1849-50.

MENEZES, SERVULO DRUMMOND, *Collecção de Documentos relativos à crise da Fome, porque passaram as ilhas da Madeira e Porto Santo, no ano de 1847*, Funchal, Typ. Bernardo F.L. Machado, 1848.

MOVIMENTO DA POPULAÇÃO, Estado civil - Emigração, Estatística Especial. Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, Direcção-Geral do Comércio e Indústria, Lisboa, Imprensa Nacional, 1887-1915.

NOTAS PARA A ESTATÍSTICA AGRÍCOLA da Ilha da Madeira. Campanha de 1890. Distrito do Funchal, Concelho de Câmara de Lobos, Freguesias de Câmara de Lobos, Estreito, Campanário, Quinta

Grande e Curral das Freiras "- in *Boletim da Direcção Geral de Agricultura*, Quarto Anno, nº5, Lisboa, Imprensa Nacional, 1892, pp.486-504.

OLIVEIRA, F.P. Campos e - "Relatório acerca das Medidas agrarias usadas no Distrito Administrativo do Funchal, precedido de uma breve descrição do terreno da ilha da Madeira", *Boletim do Ministério das Obras Públicas Commercio e Industria*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1860, pp 485-9.

OLIVEIRA, F.P. Campos e - *Informações para a Estatística Industrial publicadas pela Repartição de Pesos e Medidaa - Distritos de Leiria e Funchal*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1863.

OLIVEIRA, F.P. Campos e - «Relatório das comparações das medidas antigas com as do Systema Metrico-Decimal, no Distrito Administrativo do Funchal », *Boletim do Ministério das Obras Públicas Commercio e Industria*, nº7, Lisboa, Imprensa Nacional, 1859, pp.460-3.

PAUTA GERAL DAS ALFANDEGAS do Continente de Portugal e Ilhas Adjacentes, Nova edição official contentendo alterações decretadas até Setembro de 1885, Lisboa, Imprensa Nacional, 1885.

PROPOSTAS APRESENTADAS PELA COMMISSÃO NOMEADA EM ASSEMBLEIA DA ASSOCIAÇÃO COMMERCIAL DO FUNCHAL a 14 de Novembro de 1894 para Estudar As Causas do Desvio da Navegação do Nosso Porto e Afastamento de Forasteiros, Funchal, Tipografia Esperança, 1895.

RECENSEAMENTO DAS EXPLORAÇÕES AGRÍCOLAS das Ilhas Adjacentes, Lisboa, Instituto Nacional de Estatística, 1965

RECENSEAMENTO GERAL da POPULAÇÃO no Continente e Ilhas Adjacentes (às 0 horas de 15 de dezembro de 1860), Tomo I, volume 1º. Prédios e Fogos; População - dados retrospectivos (distritos, concelhos e freguesia), Lisboa, Imprensa Nacional, 1964.

RELATÓRIO APRESENTADO à Junta Geral do Districto do Funchal na sua sessão ordinária (...) pelo Secretário Geral servindo de Governador Civil, Jacinto António Perdigão, Funchal, Imprensa Nacional, 1863, 1864, 1866.

RELATÓRIO APRESENTADO à Junta Geral Pela Comissão Executiva na sessão ordinária se Maio de 1883, Funchal, Typographia do «Direito», 1883.

RELATÓRIO DA ASSOCIAÇÃO COMMERCIAL e Contas de Gerência de 1897, Funchal, Typographia «Académica», 1898.

RELATÓRIO DA DIRECÇÃO GERAL DO COMMERCIO e Industria acerca dos Serviços Dependentes da Repartição de Agricultura desde a sua fundação até 1870, Lisboa, 1873.

RELATÓRIO DA GERÊNCIA do Banco Comercial da Madeira, apresentado à Assembleia Geral de 30 de Janeiro de 1876, Funchal, Typographia do Direito, 1878.

[RELATÓRIO APRESENTADO À JUNTA GERAL DO DISTRICTO DO FUNCHAL pelo Governador Civil, João Frederico da Câmara Leme] 1873, 1874, 1875.

[RELATÓRIO APRESENTADO À JUNTA GERAL DO DISTRICTO DO FUNCHAL pelo Governador Civil, Francisco Albuquerque de Mendonça e Castro], 1876, 1877.

[RELATÓRIO APRESENTADO À JUNTA GERAL DO DISTRICTO DO FUNCHAL a 15 de Outubro de 1870, pelo Governador Civil João da Câmara Leme].

[RELATÓRIO APRESENTADO À JUNTA GERAL DO DISTRICTO DO FUNCHAL em 4 de Agosto de 1868, pelo Governador Civil João da Câmara Leme].

RELATÓRIO E DOCUMENTOS APRESENTADOS À JUNTA GERAL DO DISTRICTO DO FUNCHAL em 1 de Março de 1878, Funchal, Typographia Liberal, 1878.

RELATÓRIO E DOCUMENTOS DIRIGIDOS À JUNTA GERAL DO DISTRICTO DO FUNCHAL em 1 de Março de 1872 pelo Governador Civil, João Frederico da Câmara Leme, Lisboa, Imprensa Nacional, 1872.

RELATÓRIO SOBRE AS ESCHOLAS Municipais de Ilustração Primária do Concelho do Funchal, seguido de um Projecto de Lei acerca da criação e frequência das escolas de ensino primário, apresentado à Câmara Municipal do mesmo Concelho pelo Vereador Director daquelas escolas, Francisco Andrade Junior, no fim do ano lectivo de 1848 e 1849, Funchal, Typographia Nacional, 1849.

RELATÓRIO SOBRE O ESTADO da Administração Pública nos Distritos Administrativos do Continente e Ilhas adjacentes em 1858, Lisboa, Imprensa Nacional, 1859.

RELATÓRIO SOBRE OS SERVIÇOS AGRÍCOLAS e Filoxéricos relativos ao ano de 1891 in *Boletim da Direcção Geral de Agricultura*, Lisboa, Quarto Ano, nº11, Imprensa Nacional, pp. 1145-69.

RELATORIOS DOS CONSULES de Portugal acerca do Commercio em geral, colligidos e Publicados por ordem do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Lisboa, Imprensa Nacional, 1870-1893.

REPORT OF THE MADEIRA RELIEF FUND COMMITTEE ESTABLISHED IN THE YEAR 1953, London, s.n., s.d..

RIBEIRO, José Silvestre - «Conhecimentos úteis. Apontamentos estatísticos sobre a cultura do vinho da Ilha da Madeira», *Revista Universal Lisbonense*, 1849, nº 18, 8ºano, 2ª série, p.205-8 ; 1849, nº21, 8ºano, 2ª série, p.242-3.

2. 2. b) Estatísticas de Comércio Externo

COMÉRCIO DO CONTINENTE do Reino e Ilhas Adjacentes com Países Estrangeiros e com as Províncias Portuguesas do Ultramar, Conselho Superior de Alfândegas, Lisboa, 1880-1888.

COMÉRCIO e Navegação. Estatística Especial. Ministério dos Negócios da Fazenda - Direcção Geral de Estatística e dos Próprios Nacionais, 1ª Repartição, Lisboa, Imprensa Nacional, 1897-1914.

ESTATÍSTICA DE COMÉRCIO DE PORTUGAL com as suas Possessões Ultramarinas e Nações Estrangeiras, Direcção-Geral das Alfândegas e Contribuições Indirectas, Lisboa, 1865-79.

ESTATÍSTICA DE PORTUGAL. Commercio do Continente do Reino e Ilhas adjacentes com Países Estrangeiros e com as Províncias Portuguesas do Ultramar, Ministério da Fazenda, Conselho Superior das Alfândegas, 1889-1896.

MAPAS GERAIS do Commercio de Portugal com as suas possessões Ultramarinas e as Nações Estrangeiras, Direcção-Geral das Alfândegas e Contribuições Indirectas, Lisboa, 1842-1861.

2.3. British Parliamentary Papers

Diplomatic and Consular Report on Trade and Finance - «Report for the year 1898 on the Trade of Germany», Annual Series, n.º. 2344, London, 1899.

Diplomatic and Consular Report on Trade and Finance - «Report on the year 1905 on the Trade and Commerce of the Consular District of Boston», Annual Séries n.º 3598, London, 1906.

Abstracts of Reports on Trade of various Countries and Places for the year 1854, Received by The Board of Trade Through the Foreign Office and Colonial Office from the Majesty's Ministers, Consul and Colonial Authorities. Portugal. Madeira ..., vol. LXVII.1 [2078], 1856, pp.13-16; vol. XXXVIII, sess.2 [2285], 1856-59, pp.101-6; vol. XXX. 373 sess.2 [2579], 1859, pp.130-8; vol. LXIII [2896], 1859-61, p.63.

Accounts and Papers. Commercial Reports Portugal. Madeira..., vol. LVIII [3054], 1862, p.110-1; vol. LIX.1, [3060] 1862-3, 151-2; vol. LXX [3229], 1863, pp.303-5; vol. LXI [3393], 1864, pp.226-7; vol. LXIX [3582], 1866 pp.627-8; vol. LXXI [3729], 1866, p.477-8; vol. LXVIII [3938-VIII], 1867, p.496-7; vol. LXVIII [3953-VIII], 1867-8, pp.505-6; vol. LXV.191 [c.343], 1871-2, pp.250-1; vol. LXVI [c.429], 1871-5, pp.977-8; vol. LVIII.1 [c.597], 1872 n.º2, pp.748-9; vol. LXV.1 [c.597], 1873 n.º4, 1000-1; Part IV 1874 [c.1079] LXVII, pp. 1431-2; Part V 1875 [c.1284] LXXVI, pp. 1278-9; Part VI 1876 [c.1589] LXXVI.I, pp. 1547; Part. III 1877 [c.1772] LXXXII, pp. 773-5; Part. III 1878 sess.1 [c.2088] LXXIV.1, pp.1257-8; Part.1 1878-9 [c.2232] LXX.1.

Further Reports from her Majesty's Diplomatic and Consular Agents abroad respecting the condition of the industrial classes and the purchase power of money in foreing countries. vol. LXVIII, 1871, pp.438-41.

Reports relative to British consular Establishments : 1858§1871, vol. LX, Part III. [c.501], 1872 , pp.56-60.

Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce &c, on their consular Districts.Commercial, Part.III, n°19 1879 (Trade Reports), pp. 963; Part.III, n°26 1880 (Trade Reports), pp.1326-8.

Accounts and Papers. Commercial Reports. 1881 [2945] XC, pp.1023-4; 1882 [c.3252] LXX pp.731-2; no.10. 1886 [c.4737] LXVI, pp.473-4.

Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce &c, on their consular Districts.Commercial. Part.VI, n°22 1883 , pp.1219-22; Part.VII, 1884 LXXX, pp.1097-9;

Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance. Portugal. Report on Trade of Madeira. Annual Series. 1887, n°150, pp.1-2; 1888, n°401, pp.1-7; 1889, n°460, pp.1-4; 1890, n°665, pp.1-4; 1891, n°847, pp.1-5; 1892, n°1040, pp.1-6; 1893, n°1226, pp.1-12; 1894, n°1388, pp.1-6; 1896, n°1812, pp.1-6; .1897, n°408, pp.21-22; 1897 n°1871, pp.1-11; 1898, n°2089, pp. 3-9; 1899, n°2333, 3-10; 1900, n°2517, pp.3-8; 1901 n° 2677, pp.3-11; 1903, n°3057, pp.3-12; 1904, n° 3273, pp. 3-8; 1905, n°3475, pp.3-15; 1906, n°3638, pp.3-18; 1907, n°3811, pp.3-165; 1908, n°4069, pp.3-14; 1910, n°4466, pp.3-16; 1911, n°4705, pp.3-13; 1912, n°4913, pp.3-13; 1913, n°5152, pp.3-13; 1914, n°5356, pp.3-13.

Diplomatic and Consular Reports on Trade and Commerce. Spain. Report on the Trade of the Canary Islands , Annual Series, 1885, n°5; n°148, 1887; n°581, 1889; n°757, 1889; n°957, 1890; n°1120, 1891; n°1296, 1892; n°1355, 1893; n°1828, 1895; n° 2036, 1896-7; n°2278, 1898; n°2451, 1899; n°3830, 1901; n°3234, 1903; n°3470, 1904; n°3601, 1905; n°3879, 1906; n°4047, 1907; n°4268, 1908; n°4448, 1909; n°4658, 1910; n°4862, 1911; n°5073, 1912; n°5298, 1913.

Reports on Subjects of General and Commercial Interest. Social and economical Condition of the Canary Islands, Miscellaneous Series, n°.246, 1892.

Diplomatic and Consular Reports. Report on Agriculture in Las Palmas, Miscellaneous Series, n°451, 1898.

2. 4. E.U.A.

CLARK, W.A. Graham - *Swiss Embroidery and Lace Industry, with additional reports from consular officers in other countries*, U. S. Department of Commerce and Labor. Bureau of Manufactures with additional Reports from Consular Officers in Other Countries, Washington, 1908, pp.1-41.

«International Situation. Origin of the Sugar Problem and its present aspects under Brussels Convention», *United States Agricultural Department, Bureau of Statistics, Bulletin* n°30, Washington, 1904.

2.5. Dicionários, descrições e relatos de viagens.

ACKERMAN, Eugène - *L'île de Madère considérée au point de vue scientifique et économique*, Imprimerie F.Sutter, Rixheim (Alsace), 1910.

ARANHA, Brito - *Bibliographie des ouvrages portugais pour servir d'étude des villes, des villages, des monuments, des institutions, des mœurs et des coutumes, etc., du Portugal, Açores, Madère et possessions d'autremer*, Lisbonne, Imp. Nationale, 1900.

BARRAL, F.A. - *Notícia sobre o Clima do Funchal e sua Influência no Tratamento da Tísica Pulmunar*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1854.

BIDDLE, A. J. D. - *The Land of the wine being an account of the madeira Island at the beginning of the twentieth century, and from the new point of view*, 2 vols, Philadelphia and San Francisco : Drexel Biddle, 1901.

BIDDLE, Anthony J.D. - *The Madeira Islands*, Drexel Biddle & Bradley Publishing Company, Philadelphia, 1896

BOWDICH, T.E. - *Excursions dans les îles de Madère et de Porto-Santo, faites dans l'Automne de 1823, pendant son troisième voyage en Afrique*, Paris, 1826.

CÂMARA, Paulo Perestrelo da - *Breve Notícia sobre a ilha da Madeira ou Memórias sobre sua Geographia, História, Geologia, Topographia, Agricultura, Comércio, etc.*, Lisboa, Typ. das Bellas Artes, 1841.

CÂMARA, Paulo Perestrelo da - *Diccionario Geographico, Histórico, Político e Litterário do Reino de Portugal e seus Domínios*, Lisboa, 1850.

COLVOCORESSES, M. - *Four years in a Government exploring expedition to the Island of Madeira; Cape Verde Islands, Brazil, coast of Pantagonea ; Chili ; Peru ; Paumato Group ; Society Islands ; Navigator Group ; Australia; Antarctic Continent; New Zealand; Friendly Islands; Fejee Group; Sandwich islands; northwest coast of America; Oregon; California ; East indies; St Helen, &c.,&c.*, New York, 1852.

COOPER, W.W. - *The invalid's guide to Madeira, with a description of Tenerife*, Lisbon, Cintra, Mafra ,etc, London ,1840.

DOUGLAS, Mordey - *Grand Canary as a Health-Resort for Consumptives and Others*, Liverpool, George L. Miller & Co. Printer, 1887.

DRIVER, John - "An Historical and Descriptive account of the island, and guide to visitors " in MASON, J.A., *A Treatise on the climate and meteorology of Madeira*, London, James Sheridan ed., 1850.

DRIVER, John - *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*, London, Longman & Co., 1838.

FARIA, José Copertino de - *O archipélago da Madeira. Guia Descritivo Ilustrado com photogravuras*, Setúbal, Typ. J.L. Santos & C.^a, 1901.

FLAVIENSE - *Taboa geographico-estatística luzitana ou Dicionário abreviado de todas as cidades, villas e freguezias de Portugal, com uma breve notícia das actuais possessões de Portugal*, Porto, Typ. Commercial Portuense, 1839.

FLOWER, REGINALD - *Hither and Thither; or, sketches of Travels on Both sides of the Atlantic*, London, 1854.

"*THE FLOWER OF The Ocean*", *The Island of Madeira. A Resort for the Invalid. A field for the Naturalist*, London, 1894.

FRANÇA, ISABELLA DE - *Journal of a visit to Madeira and Portugal 1853-1854*, Funchal, Junta Geral do Distrito do Funchal, 1970 .

GARNIER, P - «Itinéraire de Paris à Madère», *Union Médicale*, Octobre de 1859, Paris, J.B. Bailliére et Fils.

GOURLAY, WILLIAM - *Observations on the natural History, climate and diseases of Madeira, during a period of eighteen years*, London, 1811.

HADFIELD, W. - *Brazil, the River Plate, and the Falkland islands; with the Cape Horn route to Australia. Including Lisbon, Madeira, The Canaries, and Cape Verds*, London, 1854.

HARCOURT, E.V.- *A sketch of Madeira ; containing information for the traveller, or invalid visitor*, London, John Murray, 1851 .

HENDERSON, Alexander - *The History of Ancient and Mordern wines*, London, 1824.

AN HISTORICAL SKETCH OF THE ISLAND of Madeira, Containing an Account of its Original Discovery and First Colonization. Present Produce-State of Society and Commerce, London, 1819.

AN HISTORY OF MADEIRA with a series of twenty-seven coloured engravings, Illustrtive of the Costumes, Manners, and Occupations of the Inhabitants of The Island, London, 1821.

"*THE ISLAND OF MADEIRA*" - *Extract from The Licensed Victualler's Gazette*, W. Speaight & Sons, London, 1882.

JARDIM, A.F. - *Madeira. The Pearl of the Atlantic*, Lisbon, Printing Office of the Anuario Commercial, 1914.

KOEBEL, W.H. - *Madeira: Old and New*, London, Francis Griffiths, 1909.

LEAL, Augusto Soares d'Azevedo Barbosa de Pinho - *Portugal Antigo e Moderno. Dicionario geographico, estatístico, chorographico, heraldico, archeologico, historico, biographico e etymologico de todas as cidades, villas e freguesias de Portugal e grande numero de aldeias*, Lisboa, Typ. Santos Vieira, s.d..

A LETTER TO AN INVALID about a visit to Madeira, London, Robert Jennings Co., 1834.

MADEIRA, A BRIEF LETTER OF ADVICE to An Invalid, By an Ex-Invalid, London, 1859.

A «Madeira» Illustrada, número único commemorativo da visita de Sua Magestade El-Rei o Senhor Dom Carlos I e de sua Augusta Esposa a Rainha Dona Maris Amélia, Junho de 1901, Publicado por iniciativa e sob direcção de Augusto Forjaz Sampaio com a colaboração do Conde de Torre Bella e de Joaquim Augusto de Souza, Typographia Castro e Irmão, Lisboa.

McCULLOCH, John Ramsay - *A dictionary, practical, theoretical, and historical, of commerce and commercial navigation*, London, Longman, 1832 (consultar também as edições de 1834, 1840, 1844, 1847, 1852, 1854, 1856, 1859, 1860, 1869, 1871 e 1882).

MONTEIRO, José Maria de Sousa - *Diccionario Geographico das Provincias e Possessões Portuguesas no Ultramar*, Lisboa, Typ. Lisbonense, 1850.

OMBRONI, Tito - *Viagi nell' Africa Occidentale. Cìà medico di consiglio nel regno d'Angola e sue dipendenze ...*, Milano, 1845.

OSBORNE, John - *Guide to the Madeiras, Azores, British and Foreign West Indies, and Northern South-America ; Compiled from Documents specially Furnished by the Agents of the Royal Mail Steam Packet Company, and other Authentic sources*, London, second edition, Simpkin, Marshall & Co., Stationers' Court, 1844.

PEACOCK, George - «A review of the state of agriculture and of the tenure of Land» in KNOWLES, J. A Mason, *A Treatise on the climate and meteorology of Madeira*, London, James Sheridan Ed., 1850.

PITTA, C.A. Mourão - *Madère Station Médicale Fixe. Climat des Plaines, Climat des Altitudes*, Paris, Félix Alcan, Éditeur, 1889.

POWER, C.A.- *Tourist's Guide to the Island of Madeira*, London, George Philip & Son, 1914.

REID, WILLIAM and ALFRED - *Madeira. A Guide Book of Useful Information. With Illustrations and Maps*, First Issue, London, Published by F. Passmore, 1889; Third Issue [1911]; Fifth issue, [1914].

RENDELL, J.M. - *Concise Handbook of the Island of Madeira*, London, 1890.

SILVA, F.A. e MENEZES, C.A. - *Elucidário Madeirense*, 4ª edição, Funchal, SREC, 1978, 3 vols.

SKETCHES AND ADVENTURES IN MADEIRA, Portugal, and the Andalusias of Spain, by the author of "Daniel Webster and his cotemporaries", New York, 1856.

TAYLOR, Ellen M. - *Madeira : Its Scenery, and how to see it. (With letters of a year's residence, and lists of the trees, flowers, ferns, and seaweeds)*, London, Edward Stanford, 1882.

TRIGO, Adriano e TRIGO, Anfbal - *Guide and Plan of Funchal*, Funchal, Tipografia Esperança, 1910.

WHITE, Robert - *Madeira. Its Climate and Scenery : Containing Medical and General Information for invalids and visitors*, London, Cradock & Co. Paternoster Row, 1851.

WILDE, W.R. - *Narrative of a voyage to Madeira, Tenerife, and along the shores of the Mediterranean, including a visit to Algiers, Egypt, Palestine, Tyre, Rhodes, Telmessus, Cyprus, and Greece ...*, Dublin, 1852.

WILLIAMS, Theodore - *Étude sur les Effets des Climats Chauds dans Le Traitement de La Consomption Pulmonaire Basée sur l'Analyse de Deux Cent Cinquante et une Observations*, tradução de Émile Nicolas-Duranty, Paris, Librairie J.-B. BAILLIÈRE ET Fils, 1875 (O autor era médico do Hospital de doenças pulmonares em Brompton no Reino Unido).

2.7. Livros, folhetos e opúsculos.

ALGUNS MADEIRENSES. Considerações apresentadas à Comissão encarregada de estudar a situação económica da Madeira. Funchal: Typ. do Diário de Notícias, 1888.

ALMANACK de Lembranças Madeirense para o anno de 1910, 3ºano, Funchal, J.M. da Rosa e Silva, 1910 (António Feliciano Rodrigues e Joaquim Camara dir.).

ALMANACK de Lembranças Madeirense para o anno de 1911, 4ºano, Funchal, J.M. da Rosa e Silva, 1911 (António Feliciano Rodrigues dir.).

ALMANACK Madeirense para 1905. 1ºano. Typographia de O Direito, Funchal 1904 (Publicação de Sabino Joaquim Rodrigues).

ALMANACK para a Ilha da Madeira, Primeiro Ano, Funchal, Typ. à Praça da Constituição, 1868.

ANDRADE, Anselmo - *Portugal Económico. Teorias e Factos*, Coimbra, F. França Amado, 1918.

BAPTISTA, Athur José - *Breves Considerações sobre a Indústria de Moagem em Portugal*. Dissertação Inaugural apresentada ao Conselho Escolar do Instituto de Agronomia e Veterinária, Lisboa, Atelier Graficos B. Nogueira Sucessor, 1908.

BARREIRA, João, *Arte Portuguesa. Artes Decorativas*, vol.II, Lisboa.

BRANCO, João Soares - *A Nova Questão Hinton. Artigos Publicados no Jornal «O Paiz». Um amigo da Madeira*, Lisboa, Typ. do Annuario Commercial, 1915.

CABIDO, Anibal Gomes Ferreira - «A Indústria dos Lacticínios nos Açores», *Boletim do Trabalho Industrial*, nº51, 1911, pp.3-30.

CASTRO, (D.) Luís de - *Aspectos económicos do projecto vinicola*. Conferência realizada a 27 de Janeiro de 1907 na Sociedade de Sciencias Agronómicas de Portugal, Separata da Revista Económica, Lisboa, 1907.

CASTRO, Don Luiz de - *Chronica Agrícola, 1887-89*, Lisboa, 1890, pp. 169-191.

CASTRO, F.A.M - *Relatórios e Documentos apresentados à Junta Geral do Distrito do Funchal pelo Governador Civil*, Lisboa, 1877.

CASTRO, Henrique A. Vieira de - *Bases para a solução da questão sacarina e meios de combater o alcoolismo na Madeira*, Funchal, Typ. do Diário do Comércio, 1911 (folheto não paginado).

CENSO DA POPULAÇÃO DE PORTUGAL, no 1º de Dezembro de 1911, Quinto recenseamento geral da população, Lisboa, 1913.

COMMERCIO DOS VINHOS NACIONAES, Produção e Commercio da Aguardente e Alcool Industrial Nacionaes e Importação do Alcool Estrangeiro. Proposta de Lei Apresentada à Câmara dos Senhores Deputados. Em 6 de Abril de 1900, Lisboa, Imprensa Nacional, 1900.

CONGRESSO VINÍCOLA NACIONAL em 1900. Relatório Geral, Lisboa, 1902.

CONTRATO DE COLONIA, s.n., [1855], folh..

CORTE-REAL, Fernando Homem, *A Indústria dos Curtumes na 3ª Circunscção Industrial*, *Boletim de Trabalho Industrial*, nº43, Lisboa, Imprensa Nacional, 1913, pp.3-97.

CORUCHE, Visconde de - *Álcool e espíritos. Sua classificação, nomenclatura e projecto de regimen tributário e Appendice sobre as convenções internacionaes de Bruxellas de 1890 e 1899 relativas ao tráfico de espirituosos na África*, Lisboa, 1900.

COSTA, B.C.CINCINATO DA - *Produção e Commercio dos Principaes Géneros Agrícolas de Portugal*, Lisboa, Typ. " a editora", 1908, pp.5-26.

COSTA, Bernardino C. CINCINATO DA e CASTRO, Luís (dir.) - *Le Portugal au point de vue agricole*, Lisbonne, Imprimerie Nationale, 1900.

COSTA, Constantino Roque da - *Problemas da Economia Nacional, Agricultura, Commercio e Navegação de Portugal nas suas relações com o mercado mundial*, Lisboa, Imprensa nacional, 1909.

COSTA, Fontoura - «Escolas de Leitaria, Fomento, etc.» in *Real Associação de Agricultura Portuguesa. Congresso de Leitaria. Ovinicultura e Indústria do Azeite em 1905, Relatório Geral. Criação e exploração de Gado Leiteiro - Material e Processos de Leitaria*, Lisboa, 1905, vol.I, pp.342-8.

CUNHA, Domingos Alberto, *Duas Palavras e Muitos Documentos em como se prova que o Deputado Luiz Vicente d'Afonseca caluniou o Director das Obras Publicas do Distrito do Funchal*, Funchal, Typographia da rua dos aranhas, 1860.

A EMPREZA DAS LEVADAS nas Mãos de Um Aventureiro. Agravo Interposto do Juízo de Direito da Comarca do Funchal para a Relação do Distrito, Funchal, Typographia Esperança, 1896.

ESCORÇO DALGUNS ASPECTOS DA INDÚSTRIA FABRIL PORTUGUESA. Resposta ao Questionário do Ministério das Obras Públicas comércio e Indústria de 1907, Boletim do trabalho Industrial nº83, Lisboa, 1913, pp. 3-50.

ESTATUTOS DA MADEIRA WINE COMPANY LIMITADA. Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada, Funchal, 1905.

ESTATUTOS DA REAL ASSOCIAÇÃO Vinícola da Madeira. Sociedade Cooperativa, anonyma, de Responsabilidade Limitada. Fundada na cidade do Funchal em 19 de Janeiro de 1900, Funchal, Typ. do Diário Popular, 1900.

FAUSSES INDICATIONS de Provenance. Usages Illicites du Nom de Madère: Procédure; Plaidoires, Jugements, Arrêrs & Documents de l'affaire Blandy Frères et Cie Et Autres Négociants et Viticulteurs de Funchal (Ile de Madère, Portugal), Contre: Divers Négociants de Jerez. Port-Sainte-Marie et Malaga (Espagne). (Tribunal Civil du Havre et Cour d'appel de Rouen), Paris, Arthur Rosseau, Éditeur, 1900.

FIGUEIREDO, *Considérations sur l'état de l'administration, des finances, de l'industrie et du commerce, de ce royaume et de ses colonies*, Lisboa, 1873.

FONTOURA DA COSTA - «Escolas de Leitaria; Fomento, etc.», in *Real Associação de Agricultura Portuguesa. Congresso de Leitaria, Ovicultura e Indústria do Azeite em 1905. Relatório Geral. Criação e Exploração de Gado Leiteiro - Material e Processos de Leitaria*, Lisboa, 1905, vol.I., pp.343-351.

GIL, A., RIBEIRO A. e MONIZ F.J. - *Almanach Insulano para Açores e Madeira, Estatístico, Histórico e Literário para o ano de 1874*, Angra do Heroísmo, Typ. da Terceira, 1873.

GOMES, A.F. - *A Doença da Canna de Assucar produzida pelo Coniothyrium melasporum (Berk) sacc. na Ilha da Madeira*, Lisboa, 1900.

GOMES, A.F. - Monografia da Freguesia de Câmara de Lobos in *Boletim da Direcção Geral de Agricultura*, XI (8), Lisboa, 1912.

GOMES, Mário Azevedo - *Aspectos da Questão do Assucar. O abastecimento de Portugal. Pela produção nacional e pela importação*, Lisboa, 1907.

GOUVEIA, António Homem de (cónego) - *A situação económica da Madeira. Discurso proferido na Câmara dos Senhores Deputados, no dia 19 de Fevereiro de 1907*, Lisboa, Typ. do «Bem Público», 1907, (folh).

GUEERLIGS, H.C. Prinsens, *The world's cane sugar industry, past and present*, Manchester, 1912.

HINTON and SONS, W. - *O emprego de adubos químicos na cultura da canna sacharina*, Funchal, 1908.

JESUS, Avelino Quirino de - «As águas e as Levadas da Madeira», *Portugal em África*, Março de 1898, vol.V, pp.82-127.

[JESUS, Avelino Quirino de] - *A Nova Questão Hinton*, Lisboa, Tipographia Portuguesa, 1915.

JULIEN, A. - *Topographie de tous les vignobles connues*, Paris, 1814, 2^{ème} edition, 1822.

JUNIOR, Manuel Gregório PESTANA - *O Problema Sacarino da Madeira. Subsídios para o estudo e resolução da chamada "Questão Hinton"*, Typographia «Esperança», Funchal, 1918.

LEME, João da Câmara (conde de Canavial), *Os três sistemas de Tratamento dos Vinhos da Madeira*, Funchal, Tipografia Bazar do Povo, 1900.

LEVADA DO NORTE (Ribeira Brava - Câmara de Lobos), Funchal, 1952.

LEVADAS DA MADEIRA. *Relatório Justificativo da Proposta Apresentada pelo Consultorio d'engenharia e Architectura do Funchal no Concurso para Adjudicação da Empresa d'irrigação no Archipelago da Madeira a que se Refere o Decreto de 18 De Junho De 1896*, Lisboa, Atelier Freire - Gravador, 1896.

LOPES, Pedro Ignacio - *Estado da viação ordinaria do Paiz em 30 de Junho de 1893. Relatório Apresentado a Sua Ex.^a o Ministro das Obras Publicas, commercio e Industria, Publicação do Ministério das obras Publicas Commercio e Industria, Direcção da Nova Rede de Estradas Distritais e Municipais*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1894.

LOUREIRO, Adolfo - *Breves Notícias sobre os Arquipélagos da Madeira, Açores, Cabo Verde e Canárias. Conferências feitas na Associação dos Engenheiros Civis Portugueses*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1898.

LOUREIRO, Adolfo - *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, vol.V, Parte I, Arquipélago da Madeira, Lisboa, Imprensa Nacional, 1910.

LOUREIRO, Fernando Pinto - *A Indústria de Moagem ao Serviço da Nação. Esboço Histórico-Económico*, Lisboa, 1961.

MARQUES, A. H. de O. (comp.) - *Afonso Costa. Discursos Parlamentares, 1900-1910*, II vols, Lisboa, Europa- América, 1973.

MATOS, A. Pereira - *A Marinha do Comércio*, T.I, Porto, 1900.

MENEZES, Carlos Alberto - «A cana de açúcar na Madeira», *Boletim da Real Associação Central de Agricultura Portuguesa*, vol.VIII - nº9, Set. 1906, p.555 .

MENEZES, Carlos Alberto - «Algumas considerações sobre a cultura da cana saccharina na Madeira», *Portugal Agrícola*, nº19, 1 de Outubro de 1908.

MENEZES, Carlos Alberto - «Prados e Forragens da Madeira», *Portugal Agrícola*, nº12, 15 de Junho de 1906, pp.178-82.

NAVEGAÇÃO PARA A MADEIRA E AÇORES. *Cabotagem para a Madeira. Acta da Sessão da Comissão dos Negócios da Marinha e Ultramar. Comissão de Marinha Mercante*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1909.

NOGUEIRA., JV. Paula - *Revista Veterinaria*, «Portugal Agrícola», 15 de Julho de 1904, nº10, pp.161-3.

«Notas para a estatística agricola. Ilha da Madeira, Campanha de 1890 , Districto do Funchal, concelho de Câmara de Lobos», *Boletim da Direcção Geral de Agricultura*, Direcção dos Trabalhos da Carta Agrícola - Relatório de 1890, Quarto Anno, nº5, Lisboa, 1892.

NOTAS SOBRE PORTUGAL, Lisboa, Imprensa Nacional, 2 vols, 1908.

A NOVA QUESTÃO HINTON. *Resposta das Empresas Assucareiras da África Portuguesa ao folheto da firma W. Hinton & Sons*, Lisboa, Typographia Universal, 1915.

A QUESTÃO DO ÁLCOOL e dos vinhos. *renovação da proposta sobre a questão do álcool e impugnação do parecer apresentado pela comissão nomeada em assembleia geral da real Associação Central de Agricultura Portuguesa na última sessão de 22 de fevereiro de 1896*, Lisboa, 1896.

A QUESTÃO SACCHARINA da Madeira,(s.a), Funchal, Typographia da «Editora», 1910 (Pestana Junior, em 1815, referiu que esta publicação expressava as posições de Hinton).

ORNELLAS, João Augusto d' - *A Madeira e as Canárias*, Madeira, Tipografia O Direito, 1884.

ORTIGÃO, Ramalho - *As Praias de Portugal, Guia do Banhista e do Viajante*, Porto, Livraria Universal, 1876.

ORTIGÃO, Ramalho - *Banhos das Caldas e Águas Minerais*, Porto, Livraria Universal, 1875.

OS DONOS DAS FABRICAS NÃO MATRICULADAS DO SUL, 1. *Os Outorgantes*; W.^M Hinton & Sons e José Júlio de Lemos, *Donos das Fabricas Matriculadas*, 2.^{OS} *Outorgantes*; *Os Donos das Fabricas não Matriculadas do Norte*, 3.^{OS} *Outorgantes*, Funchal, Typ. Esperança, 1908, folh..

PERDIGÃO, José Henrique de Azeredo - «A Indústria em Portugal» (Notas para um Inquérito) in *Arquivo da Universidade de Lisboa*, vol.III, Lisboa, 1916.

PERY, G.A. - *Geographia e Estatística geral de Portugal e Colónias*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1875.

PIMENTEL, MENEZES - A canna d'assucar em especial na Madeira in *Portugal Agrícola*, 1902, n.º12, pp. 313-39.

PINA, Mariano - *Os Planos Financeiros do Sr. Mariano de Carvalho*, Lisboa, Companhia Nacional Editora, 1893.

PREGO, J. Mota - *Reclamação da Empresa Funchalense de Moagem Limitada ao Conselho Superior de Agricultura em 11 de Outubro de 1907*, Lisboa, Typographia de J. F. Pinheiro, 1907.

RAMIRES, A.A. Baptista - «Fabrico e Consumo de Manteigas» in *Real Associação de Agricultura Portuguesa. Congresso de Leitaria, Ovicultura e Indústria do Azeite em 1905. Relatório Geral. Criação e Exploração de Gado Leiteiro - Material e Processos de Leitaria. Relatório Geral*», Lisboa, Imprensa Nacional, 1905, vol.I, p.151.

REAL ASSOCIAÇÃO DE AGRICULTURA Portuguesa. Congresso de Leitaria, Ovicultura e Indústria do Azeite em 1905. Relatório Geral. Criação e Exploração de Gado Leiteiro - Material e Processos de Leitaria, Lisboa, 1905, vol.1.

REIS, António Batalha - *A questão Duriense. O álcool*, Lisboa, 1904.

REIS, António Batalha - *Resumo da conferência realizada na Associação Commercial do Funchal em 15 de Outubro de 1905*, Funchal, Typ. do Diário Popular, 1905.

REPRESENTAÇÃO DA CÂMARA MUNICIPAL DA CIDADE DO FUNCHAL ao Governo de S. Magestade. Sobre Diversas Medidas Tendentes a Conservar e Animar a Navegação de Passagem neste Porto, dos Paquetes Transatlânticos, Funchal, Tipografia do Direito, 1884.

REPRESENTAÇÃO DIRIGIDA AO GOVERNO Á CERCA DAS ÁGUAS D'IRRIGAÇÃO na Madeira, Funchal, Typographia Esperança, 1897.

RUI CARITA (ORG.) - *Paulo Dias de Almeida e a sua descrição da Ilha da Madeira de 1817/1827*, Funchal, Direção Regional dos Assuntos Culturais, 1982.

SAMPAIO, A.B.C. - Interesses Agrícolas Madeirenses in *Boletim da Real Associação Central de Agricultura Portuguesa*, nº8, vol.X, Agosto de 1908.

SANCHES E CASTRO, José Pereira - *Sentenças de um Juiz de Direito*, Lisboa, Typographia do Panorama, 1860.

SANTOS, Vitorino - Indústrias Madeirenses, Bordados. Artefactos de Verga e Embutidos, *Boletim de Trabalho Industrial*, nº5, Lisboa, Imprensa Nacional, 1907, pp.3-29.

- «Relatório dos Serviços da Secção dos Serviços Técnicos da Indústria no Funchal ...» *Boletim do Trabalho Industrial*, nº7, 1907, pp. 3-23; nº24, 1909, pp.4-19; nº38, 1910, pp.3-27; nº75, 1913, pp.3-45; nº83, 1913; nº86, 1913, pp.3-39; nº97, 1915, pp.3-25; nº111, 1916, pp.3-15; nº112, 1917, pp.3-13.

- Instituições e Benificência e Associações de Classe no Distrito do Funchal, *Boletim de Trabalho Industrial*, nº95, 1995, Lisboa, Imprensa Nacional, 1914, pp.3-85.

SARMENTO, Alberto Artur - *O Funchal, Quadricentenário da Estação do Funchal à Categoria de Cidade, 1508-1908*, 2ª edição, Typ. do "Heraldo da Madeira", Funchal, 1908.

SOUZA - José Pereira da Cunha da Silveira e - *Os Lacticínios na Região Açoreana Ocidental*. Dissertação inaugural apresentada ao Conselho Escolar do Instituto de Agronomia e Veterinária, Lisboa, Tipografia Mattos Moreira, 1887.

THIDICHUM, J. L. W. - *A Treatise on wines their origin nature and varieties with practical Directions for viticulture and vinification*, London, 1894.

THIDICHUM, J. L. W. and DUPRÉ, AUGUST - *A Treatise on the origin, nature and varieties of wine : Being a complete manual of viticulture and oenology*, London & New York, 1872.

TIERNO, João - «Relatório do Veterinário do Funchal» in *Boletim da Direcção Geral de Agricultura*, Sexto Anno, nº11, Lisboa: Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, 1897.

TOVEY, Charles - *Wine and Wine Countries, a Record and Manual for Wine Merchants and Wine Consumers*, London, 1862 (ver ainda edição de 1877).

TRIGO, A.A., *Plano Geral de distribuição e arrendamento das águas da Levada do Fayal para irrigação das Freguesias do Caniço, S.Gonçalo e Santa Maria Maior*, Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, sep. da Revista de Obras Públicas, nº 489 e 499, Lisboa, 1911.

VALLE, Henrique F. F., *A Revolta na Madeira e a Comissão de Inquérito. Breves Considerações e Apontamentos*, Madeira, Typographia Funchalense, 1888.

[VASCONCELLOS,J. DA C. L. DE] -. L. DE - *A Companhia Fabril de Assucar Madeirense. Roberto Leal e Dr Tarquíneo T.A. Lomelino*, Funchal,1871.

[VASCONCELLOS,J. DA C. L. DE] - *Relatório da Direcção da Companhia de Assucar Madeirense apresentado à Assembleia Geral em 22 de Junho de 1871*, Funchal, 1871., Funchal, 1872.

[VASCONCELLOS,J. DA C. L. DE] - *Companhia Fabril de Assucar Madeirense. Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada. relatório da Direcção apresentado em 25 de Dezembro de 1872*, Funchal, 1872.

VASCONCELLOS, João da C. L. H. de - *Discurso pronunciado em 20 de Março de 1876, na sessão da abertura da escola central da associação de protecção e instrução do sexo feminino funchalense*, Funchal, s.e, 1876.

- *Uma crise agrícola, Um Caminho aéreo, Uma Sociedade Anónima*, Funchal, 1876.

- *A Laboração da fabrica de João no Funchal no anno de 1878*, Funchal, 1878.

- *Apontamentos para o Estudo de uma Crise Agrícola no Distrito do Funchal*, Funchal, Typographia Popular, 1879.

- *Breves Considerações sobre os Direitos de Importação do Assucar Estrangeiro*, Funchal, Typ. do Diário de Notícias, 1885.

- *A cultura da canna de assucar e os direitos sobre o Assucar*, Funchal, Typ. do Diario de Notícias, 1886.

- *Acção Commercial em que são autores William Hinton & Sons e réu Conde de Canavial sobre um invento que o mesmo Conde obteve patente em 1896, e que tem por titulo : « O modo mais fácil e mais proveitoso de utilizar, para aguardente ou para a fermentação de melaço, liquidos contendo assucar e fermento, apropriadamente obtidos do bagaço da cana de assucar»*, Funchal, Typ «Diário Popular», 1898, 3ªparte.

- *Os três systemas de tratamento dos Vinhos da Madeira pelo Conde de Canavial*, Funchal, Typographia Bazar do Povo, 1900.

VASCONCELLOS,J.R. Trindade de e ALMADA, José António d' , *Projecto de Lei regulamentar do contrato de colonia ou parceria agrícola na ilha da Madeira, offerecido à apreciação do Juri nomeado pela Ex.ma Junta Geral*, Funchal, Typographia da Gazeta da Madeira, 1867.

A VIDA ECONÓMICA DA MADEIRA. A IMPRENSA E OS TRÊS PROJECTOS sobre Colonia; Venda de Águas do Estado e Autonomia da Junta Agricola da Madeira, apresentados em Sessão da Câmara dos Deputados de 11 de Fevereiro de 1916 , Pelos Ex^{mos} snrs. Visconde da Ribeira Brava, Dr Carlos Olavo

Correia d'Azevedo e alt., (obra publicada por um grupo de agricultores), Funchal, Typ. Diario de Notícias, 1916.

VIDA ECONÓMICA DA MADEIRA, A Imprensa, as Colectividades do Distrito e o Projecto de Regulamento da Produção, Fiscalização e Comércio do Vinho da Madeira, Funchal, Bazar do Povo, 1916.

VIEIRA, Manoel José - *A questão da propriedade na Madeira, discurso pronunciado na Câmara dos senhores Deputados na sessão de 7 de Julho de 1888*, Funchal, Typographia do "Direito", 1888.

VIZETELLY, Henry - *Facts about Port and Madeira : with notices of the wines vintaged around Lisbon and the wines of Tenerife*, London, Ward Loch and co., 1880.

2. 8. Publicações Periódicas.

Aurora, Funchal, 1911.

Agricultor Madeirense (O), Funchal, 1851.

Anuário - Almanach Commercial da Indústria, Magistratura e Administração ou Anuário Official de Portugal, Lisboa, 1893-1910.

Boletim Da Real Associação De Agricultura Portuguesa, Lisboa, 1906.

Boletim do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, 1859-65.

Boletim do Trabalho Industrial, Lisboa, Imprensa Nacional, 1905 - 1914.

Boletim Oficial, Distrito Administrativo do Funchal, 1862-3.

Brado d'Oeste, Ponta do Sol, 1909-1918.

Comércio da Madeira (O), Funchal, 1897.

Comércio do Funchal (O), Funchal, 1866 e 1878.

Correio do Funchal, Funchal, 1867 e 1896.

Diário do Comércio, Funchal, 1892-1911.

Distrito do Funchal (O), Funchal, 1877-8.

Gazeta da Madeira, Funchal, 1866-9.

Heraldo da Madeira, Funchal, 1908.

Imprensa Livre (A), Funchal, 1868-1870.

Jornal do Comércio, Funchal, 1878.

Junta Nacional dos Lacticínios da Madeira, Boletim de Informação e Publicidade, 1938-1950.

Lâmpada (A), Funchal, 1872-3.

Novidades (AS), Funchal, 1882.

Ordem (A), Funchal, 1860.

Portugal Agrícola, Lisboa, 1888-1910.

Revista Semanal, Funchal, 1861-2.

Revista Madeirense, Funchal, 1901-2.

II - BIBLIOGRAFIA CITADA

AGULHON, Maurice - Les Transformations du Monde Paysan in Georges Duby et Armand Wallon, *Histoire de la France Rurale*, Paris, 1976, Editions du Seuil, Tome 3, pp. 469-503.

AHLBERGER, Christer - «Home industry and rural millenarism in early nineteenth century Western Sweden», LUNDAHL, Mats and SVENSSON, Thommy (ed.), *Agrarian Society in History*, 1990, pp.184-200.

ALBION, Robert G. - «Capital Movement and Transportation», *The Journal of Economic History*, 1951, vol.Ix, nº4, pp.361-70.

ALDCROFT, D. H. - «British Shipping and Foreign Competition : The Anglo-German Rivalry, 1880-1914 », in ALDCROFT, D. H. (ed.) *Studies in British Transport History, 1870-1970*, London, 1974, pp.53-99.

ALDCROFT, Derek H. - «The Depression in British Shipping», *The Journal of Transport History*, vol. VII, nº1, May 1965, pp.14-23.

ALEGRIA, Fernanda - *A organização dos Transportes em Portugal (1850-1910). As vias e o Tráfego*, Lisboa, Universidade de Lisboa, Instituto Nacional de Investigação Científica, 1990.

ALMQUIST, Eric L. - «Pre-Famine Ireland and Theory of European Proto-industrialization : Evidence from the 1841 Census», *Journal of Economic History*, XXXIX, 1979, pp. 699-718.

AMENAGEMENTS HYDROAGRICOLAS À MADÈRE, s.n., [1950], folheto.

ARIÉS, Philippe (e alt. dir.) - *História da Vida Privada . Da Revolução à Grande Guerra*, vol. IV, Lisboa, ed. Afrontamento, 1990.

ASCENÇÃO, José de Oliveira - *Direitos Reais*, Centro de Estudos de Direito Civil da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, Lisboa, 1971.

AZEVEDO, José Augusto Salema de - *Alguns Aspectos Agrícolas da Madeira, Junta de Lacticínios da Madeira, Boletim de Informação e Publicidade*, 1950, pp.83-94.

BACCI, Massimo Livi - *A Century of Portuguese Fertility*, Princeton, Princeton University Press, 1971.

BAILEY, L.H. - *Manual of Cultivated Plants*, New-York, 1938.

BAIROCH, Paul - «Les trois révolutions agricoles du monde développé : rendements et productivité de 1800 a 1985», *Annales Économies Sociétés Civilisations*, 44^e année, nº 2, Mars-Avril 1989, pp.317-353.

BAPTISTA, A. e SUSPIRO, E. - *O «Corriola» e outros porta enxertos para as regiões dos vinhos verdes e da Madeira(primeiros resultados experimentais)*, Lisboa, Direcção Geral dos Serviços Agrícolas. Repartição dos Serviços Vitícolas, Série Estudos de Informação técnica, nº40, 1954.

BAPTISTA, A. e SUSPIRO, E. - *Viticultura. Porta-enxertos e castas de vinho e uvas de mesa, na instalação de vinhedos portugueses*, Lisboa, 1980, pp.107-111.

BAPTISTA, Alfredo e SUSPIRO, Edmundo - *O Problema filoxérico em Portugal (Estudo actual da sua evolução)*, Lisboa, Ministério da Economia, direcção Geral dos Serviços Agrícolas e Filoxéricos, 1955.

BAPTISTA, Alfredo e SUSPIRO, Edmundo - *Viticultura. Porta-enxertos e castas de vinho e uvas de mesa na Instalação dos vinhedos Portugueses*, Lisboa, 1980.

BAPTISTA, Pedro Luiz - «Cinco Anos de Actividade. Valor Económico dos Lacticínios da Madeira», *Junta Nacional dos Lacticínios, Boletim de Informação e Publicidade*, 1941.

BARNES, A. - *The sugar cane*, Londres, 1974, pp.273-4.

BARREIRA, João (dir.) - *Arte Portuguesa. As artes Decorativas*, vol. II, Lisboa.

BENTLEY, Jeffery - Technical Change in a Northwest Parish in PERSON, Scott R.; AVILLETZ, Francisco et alt. (org), *Portuguese Agriculture in Transition*, Ithaca and London, Cornell University Press, 1987, pp. 167-86.

BERG, M. - «Women's Work and the Industrial Revolution» in DIGBY, Anne, FEINSTEIN, Charles and alt. (ed.), *New Directions in Economic and Social History*, vol. II, London, Macmillian, 1992, pp.23-36.

BERG, Maxime, HUDSON, Pat and alt. - «Manufactory in Town and Country Before the Factory» in Maxime BERG and alt. (ed.), *Manufactory in Town and Country Before the Factory*, Cambridge, 1983, pp. 1-32.

BERGARD, L.W. - Agrarian History of Puerto Rico, 1870-1930, in *Latin American Research Review*, (13), 1978, pp.63-92.

BERGARD, LAIRD W. - *Coffee and the Growth of Agrarian Capitalism in Nineteenth-Century Puerto Rico*, Princeton, 1983.

BERGIER, Jean-François - *Histoire Économique de la Suisse*, Lausanne, Payot, 1984.

BERKNER, Lutz K. e MENDELS, Franklin - «Inheritance Systems, Family Structure, and Demographic Patterns in Western Europe, 1700-1900», 1978, Charles TILLY (ed.), *Historical Studies of Changing Fertility*, Princeton, Princeton University Press, 1978, pp. 155-200.

BIRMINGHAM, David - *A Concise History of Portugal*, Cambridge, Cambridge University Press, 1993.

BJÖRN, M. HAUSEN - «Paul Langerhans and the Islands», *Islenha*, nº7, 1990.

BODENSTEDT, A. Andreas - «Has Agritourism a chance Against Mass Tourism? Reletheoretical implications», *New Routes For leisure, Actas do Congresso Mundial do Lazer/World Leisure Congress*, Lisboa, Edições do Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, 1994, pp.171-180.

BONIFÁCIO, Maria de Fátima - «Lisboa, Bastião do Protecçãoismo (pautas, política e indústria) nos anos 30-40 do século passado», *Análise Social*, vol. XXVI (112-113), 1991 (3º-4º), 515-535.

BRANCO, Jorge Freitas - *Camponese da Madeira. As bases materiais do quotidiano do Arquipélago (1750-1900)*, Lisboa, Publicações D. Quixote, Lisboa, 1987.

BRAUN, Rudolf - «Early Industrialization and Demographic Change in the Canton of Zurich», Charles TILLY (ed.), *Historical Studies of Changing Fertility*, Princeton, Princeton University Press, 1978, pp.289-333 .

CÂMARA, L.N.V., *Bases para um inquérito económico às condições de cultura da bananeira e de cana de açúcar na ilha da Madeira*, Lisboa, U.N.T. I, I.S.A., 2 vols., 1957 (Mimeo.).

CAP, GARY D. LIBE, Essays in Exploration Property Rights in Economic History : Implications for Research, in *Explorations in Economic History*, 23, 1986, pp.227-57.

CARNERO, Teresa Arbat ; SÀNCHEZ-ALBORNOZ, N.- *Los precios agrícolas durante la segunda mitad del siglo XIX. Vol.2, Vino e Azeite*, Madrid, Servicio de estudios del Banco de Espana, 1981.

CETTOLINE, Sante - *Enologia. Volume Secondo. Economia e Commercio Vinicola con un capitolo di Contabilita Enologica*, Catania, 1922.

CHALMIN, Philippe - Tate and Lyle, Geant du Sucre, *Economica*, 1983.

CHALMIN, Philippe, - The important trends in sugar Diplomacy before 1914, ALBERT, Bill AND GRAVES, Adrian (ed.) *Crises and Change in International Sugar Economy 1860-1914*, Norwich and Edimburg, 1984.

CHORLEY, G. P.H. - «The Agricultural revolution in Northern Europe», *Economic History Review*, 1981, vol.XXXIV, pp.71-93.

CLARENCE-SMITH, Gervase - The Sugar and Run Industries in the Portuguese Empire, 1850-1914, in ALBERT, Bill and Graves, Adrian (eds.), *Crisis and Change in the International Sugar Economy, 1860-1914*, Norwich and Edimburg, 1984, pp.227-35.

CLARENCE-SMITH, Gervase - *The Third Portuguese Empire, 1825-1975. A Study in Economic Imperialism*, Manchester, Manchester University Press, 1985.

CLARK, Gregory - «Productivity Growth without Technical Change in European Agriculture before 1850», *Journal of Economic History*, vol. XLVII, Nº. 2, 1987, pp.419-432.

CLARK, Gregory - «Why Isn't the Whole World Developed? Lessons from Cotton Mills», *Journal of Economic History*, vol. XLVII, nº1 (mar. 1987), pp.141-73.

Clarkson, L.A. - *Proto-Industrialization : The First Phase of Industrialization?*, London, Macmillian, 1985.

- CLODE, Lúsa (org.) - Bordado-Madeira 1850-1930, Catálogo da Exposição, Funchal, 1987.
- COLEMAN, D. C. - «Proto-Industrialization: A Concept Too Many», *The Economic History Review*, Second Series, Volume XXXVI, (1983), pp. 435-48.
- COLLINS, Brenda - «Proto-industrialization and pre-Famine emigration» in *Social History*, Vol. VII, Number 2, 1982, pp.127-46.
- «Contribución Al Análisis Histórico de la Ganadería Española, 1865-1929»,(Grupo de Estudios de Historia Rural) *Agricultura y Sociedad*, 1978,(8) pp.129-182; 1979 (10), pp.105-169.
- CORNER, Paul - «Agriculture and Industrialization», *Rivista di Storia Economica*,n.s.,9, 1992, n.1-2, pp. 22-25.
- COSSART, Noel - *Madeira the Island Vineyard*, London, 1984.
- COSTA, Rafael Amaro - «O aproveitamento da água na ilha da Madeira», *Das Artes e da História da Madeira*, nº4, pp.18-9; nº5, 1951, pp.14 -21.
- COSTA, Rafael Amaro - «Os Aproveitamentos Hidráulicos da Madeira. III - Marcha Actual, in *Das Artes e da História da Madeira*, nº11, 1952, pp.6-11.
- CRAFTS, N.F.R. - *British Economic Growth during the Industrial Revolution*, Oxford : Clarendon Press, 3^{ed} edition, 1990.
- CRAFTS, N.F.R. - The New View of British Grwth and Gerschenkron's hypotheses, *Rivista di Storia Economica*, n.6, 1989.
- DAVIES, P.N. - «The Impact of The Expatriate Shipping Lines on The Economic Development of British West Africa», *Business History*, vol. XIX, No.1, 1977, pp. 3-17.
- DEERR, N. - *The History of sugar*, London, Chapman and Hall Ltd.,1949-50, 2 vols., 1950.
- DENSLOW, David - *Sugar Production in Northeastern Brazil and Cuba, 1958-1908*, Yale University, Ph. D., 1974, Economics, History, (mimeo).
- DEYON, Pierre - «Fecondité et limites du modèle protoindustriel : premier plan», *Annales, Économies, Sociétés, Civilizations*, 39^e année, nº5, Septembre-Octobre, 1984, pp.868-80.
- DIAS, Jorge - *Nótulas de Etnografia Madeirense. Contribuição para o Estudo das Origens Étnico-Culturais da População da Ilha da Madeira*, Coimbra, Separata da Revista Biblos vol.XXVIII, 1953.

DISADVANTAGED ISLAND REGIONS, Brussels: European Communities, Economic and Social Committee, 1988.

DOENÇAS e Pragas da Videira, Funchal, 1957.

DUBY, G. et WALLON, A. (dir.), *Histoire de la France rurale*, vol.3, Paris : Editions du Seuil, 1976.

DUNCAN, T.B. - *Atlantic Islands. Madeira, the Azores and thr Cape Verde on Seventeenth-century. Commerce and Navigation*, Chicago : The University of Chicago Press, 1972.

DYE, Alan Dale - *Tropical Technology and Mass Production: The Expansion of Cuban Sugarmills, 1899-1936*, University of Illinois, 1991, (Mimeo).

EISENBERG, Peter L. - *The Sugar Industry in Pernanbuco. Modernization without Change, 1840-1910*, University of California Press, Berkeley, 1971.

ELIZABETH, Roberts - *Women's Work 1840-1940*, London, Macmillan, 1988.

ENGERMAN, STANLEY L. - «Economic Change and Contract Labour in British Caribbean, the end of Slavery and the adjustment to Emancipation», *Explorations in Economic History*, 21, 1984, pp.133-50.

ENGERMAN, STANLEY L. - Contract Labor, Sugar and Technology in Nineteenth Century, *The Journal of Economic History*, vol. 43, n°3, 1983.

ENJALBERT, H - «Comment naissent les Grands crus, Bordeaux, Porto, Cognac» in *Annales Économies, Sociétés, Civilizations*, 1853, n°7, pp.315-28 et n°8, pp. 457-74.

EVANGELISTA, João - *Um Século de População Portuguesa (1864-1960)*, Lisboa, Instituto Nacional de Estatística, Publicações do Centro de Estudos Demográficos, 1971.

FLETCHER, Max - «From Coal to Oil in British shipping», *The Journal of Transport History*, New Series, Vol.III, n.1, February, 1975, pp. 1-19.

FONSECA, Helder Adegar Teixeira Dias - *Economia e Atitudes Económicas no Alentejo Oitocentista*, Évora, Universidade de Évora, 2 vols., Mimeo.

FOREMAN-PECK, James - *A History of the World Economy. International Economic Relations since 1850*, London, Harvester Wheatsheaf, 1983.

FRAGINALS, Manuel Moreno - Agricultural Backwardness - Industrial Development. Experiences of Sugar Production in the Caribbean in Mats Lundahl and Thommy Svensson, in *Agrarian Society in History : essays in honour of Magnus Mörner*, London, Routledge, 1990.

FRANÇA, R.C. de Freitas - *Estudo Ampelográfico de algumas castas de Vitis Vinifera (Bastardo, complexa, Sercial, Terrantez, Verdelho)*, Funchal, 1991.

FREDERIKSEN, M. L. - «La Production Laitière au Danemark» in *DANEMARK, L'Agriculture*, Copenhagen, 1935, pp.249-75.

FREIRE, Gilberto - *Nordeste. Aspectos da Influência da canna sobre a vida e a paisagem do Nordeste do Brasil*, Rio de Janeiro, Livraria José Olimpio Editora, 1937.

FREITAS, Gilberto Homem e CAMACHO, Carlos José Baeta - *Comissão de Planeamento da Região da Madeira. Relatório do Grupo de Trabalho da Lavoura*, Funchal, 1971. Mimeo.

GALASSI, Francesco - «Stasi e sviluppo nell'agricoltura toscana, 1870-1914: primi risultati di uno studio aziendale», *Rivista di Storia Economica*, nº 3, Ottobre, 1986, pp.304-337.

GALASSI, Francesco y COHEN, Jon S. - La Agricultura Italiana 1860-1930. Tendencias de la producción y diferencias en la productividad regional in ESCOSSURA, Leandro Prados de la y ZAGMAGNI, Vera (eds), *El Desarrollo Económico en la Europa del Sur : España e Italia en perspectiva histórica*, Madrid, Alianza Editorial, 1992, pp. 139-70.

GALLOWAY, J.H. - Abolição e a seguir: A crise na Indústria Sacarina no século XIX, in *Escravos com e sem Açúcar, Actas do Seminário Internacional*, C.E.A.H.A, S.R.T.C, Funchal, 1996, pp.27-37.

GALLOWAY, J.H. - *The sugar cane industry. An historical geography from its origins to 1914*, Cambridge, Cambridge University Press, 1989.

GARRABOU, Ramon - *La Crisis Agraria de fines del siglo XIX, Barcelona*, Editora Crítica, 1988

GARRIER, Gilbert - Reações e Transformações das Agriculturas Europeias in LÉON, Pierre, *História Económica, social do Mundo*, vol.IV, Tome II, Lisboa, 1982, pp. 379-391.

GÉRMAN, Luís y FORCADEL, Carlos - La Crisis Finisecular in la Agricultura Interior, el caso del Aragon, in GARRABOU, Ramon, *La Crisis Agraria de fines del siglo XIX, Barcelona*, Editora Crítica, 1988.

GERSCHENKRON, Alexander - *Economic Backwardness in Historical Perspective. A Book of Essays*, 4th. printing, Cambridge, The Belknap Press, 1979.

GOMES, Fátima Freitas - «Hóteis e Hospedarias (1891-1901)», *Atlântico*, nº19, 1989, pp.170-6.

GONÇALVES, L.C. - *Tratado de Direito Civil Português*, vols.VII, IX, XI, XV, Coimbra, Coimbra Editora, 1937-1945.

GORDON, Manuel M^a Gonzalez - *Jerez-Xerez-Sherish . Noticias sobre el origen de esta ciudad, su Historia y su vino*, Jerez de la Frontera, 1970.

GOUJON, Pierre - «Viticulture et Agriculture Paysanne dans le Maconnais au XIXe siecle» in P.Bairoch e A. M. Piuz (eds.) *Des économies traditionnelles aux sociétés industrielles*, Genève-Paris, 1985.

GOULD, J. D. - «European Inter-Continental Emigration, 1815-1914 : Patterns and Causes», *Journal of European Economic History*, Winter 1979, 8(3), pp.593-679.

GOULD, J.D.- *Economic Growth in History. Survey and analisis*, London : Methuen, 1972.

GOUVEIA, R. A. C. - *Contribuição para o estudo da viticultura Madeirense*, U.T.L., I.S.A, 1949, (ed.dact.) .

GRAHAM, Gerald S. - «The Ascendancy of the Sailing Ship 1850-85», *The Economic History Review*, Second Series, August 1956, Vol. IX, No. 1, pp.74-88.

GRIGG, D. B. - *The Agricultural Systems of the world. An Evolutinary Aproach*, Cambridge, 1974.

GRIGG, David - *The dynamics of Agricultural Change : The Historical Experience*, London, 1982.

GRIGG, David - *The Transformation of Agriculture in the West*, Blackwell, Oxford, 1992.

GULLICKSON, Gay L. - «Agriculture and Cottage Industry : Redefining the Causes of Proto-Industrialization», *Journal of Economic History*, Vol. XLIII, N° 4 (Dec.1983), pp.831-50.

HABAKKUK, H. J. - «Family structure and economic change in nineteenth-century Europe», *The Journal of Economic History*, vol.XV, n°1, 1955, pp.1-12.

HABAKKUK, H. J. - *Population Growth and Economic Development since 1750*, Fourth Edition, Leicester University Press, 1981.

HARLEY, Charles K - «Ocean Freight Rates and Productivity, 1740-1913 : The Primacy of Mechanical Invention Reaffirmed», *Journal of Economic History*, vol.48, n°4, Dec.1988, pp.851-876.

HARLEY, Charles K. - «The shift from sailing ships to steamships, 1850-1890: a Study in technological change and its diffusion» in MCCLOSKEY, Donald N. (ed.), *Essays on a Mature Economy : Britain after 1840*, Princeton, Princeton University Press, 1971, pp.215-31.

HAUSEN, BJÖRN M. - Paul Langerhams and the Islands, *Islenha*, n°7, Jul-dez, pp.22-31.

HEYWOOD, Colin - «The Role of the Peasantry in French Industrialization, 1815-80», *The Economic History Review*, Second series, volume XXXIV, N°3, August, 1981, pp.359-76.

HOFFMAN, Kai - «Sawmills - Finland's Proto-Industry», *The Scandinavian Economic History Review and Economy and History*, Volume XXX:1, 1982, pp. 35-43.

HORNBY, Ove and OXENBOOL, Erik - «Proto Industrialisation before Industrialisation? The Danish Case», *The Scandinavian Economic History Review and Economy and History*, Volume XXX:1, 1982, pp.3-33.

HOVLAND, Edgar, NORDVIK, Helge W. and TVEITE, Stein - «Proto-Industrialisation in Norway, 1750-1850 : Fact or Fiction ?», *The Scandinavian Economic History Review and Economy and History*, Volume XXX:1, 1982, pp.45-56.

HUDSON, P. - «Proto-Industrialisation», Anne DIGBY, Charles FEINSTEIN and alt. (ed.), *New Directions and Economic and Social History*, vol. II, London, Macmillan, 1992, pp.11-22.

JEANNIN, Pierre - «La Protoindustrialisation : Développement ou impasse ?», *Annales, Économies, Sociétés, Civilizations*, 35^e année, n°1, Janvier-Février, 1980, pp.52-65.

JENSEN, MM. K. M. ; JESPERSEN Johs. et al. «L'Élevage du Porc et La production du Lard » in *Danemark, l'Agriculture*, Copenhagen, 1935, pp.265-84.

JÖRBERG, LENNART - «Proto-Industrialisation - an Economic Historical Figment ?», *The Scandinavian Economic History Review and Economy and History*, Volume XXX:1, 1982, pp.1-2.

JUSTINO, David - «Fontismo: o impossível livre-câmbio», *R.H.E.S.*, (23), 1988, pp.3-20.

JUSTINO, David - *A Formação do Espaço Económico Nacional - Portugal 1810-1913*, Lisboa, Vega, 1989, (2 vols).

JUSTINO, David - *Preços e Salários em Portugal (1850-1912)*, Lisboa, Banco de Portugal, 1989.

KNIGHT, F.W. - Escravatura e Açúcar, 1792-1886: O Conflito entre a Política e a Economia in *Escravos com e sem Açúcar*, *Actas do Seminário Internacional*, C.E.A.H.A, S.R.T.C, Funchal, 1996, pp.229-47.

KUZNETS, Simon - *Modern Economic Growth . Rate, Structure and Spread*, New Haven, Yale University Press, 1987.

LAINS, P - *A evolução da Agricultura e da indústria em Portugal (1850-1913). Uma interpretação quantitativa*, Lisboa : Banco de Portugal, 1990.

LAINS, Pedro - *A Economia Portuguesa no século XIX. Crescimento Económico e Comércio Externo, 1851-1913*, Lisboa, Imprensa Nacional Casa da Moeda, 1995.

LAINS, Pedro - Exportações Portuguesas, 1850-1913: a tese da dependência revisitada, *Análise Social*, vol.XXII (91), 1986-2º, pp. 381-419.

LAINS, Pedro e REIS, Jaime - Portuguese Economic Growth, 1833-1981. Some Doubts, *Journal of European Economic History*, vol.20, Number 2, 1991, pp.441-53.

LEITE, Joaquim da Costa - «O transporte de emigrantes: da vela ao vapor na rota do Brasil, 1851-1914», *Análise Social*, vol. XXVI (112-113), 1991 (3º-4º), pp. 741-752.

LEITE, Joaquim da Costa - «Emigração Portuguesa : a Lei e os Números (1855-1914)», *Análise Social*, vol.XXIII (97), 1987-3, pp. 463-480.

LEITE, Joaquim da Costa - *Portugal and Emigration, 1855-1914*, Columbia University, New York, 1994 (tese de doutoramento, mimeo).

LÉON, Pierre - *História Económica e Social do Mundo. A dominação do capitalismo*, vol. IV, Tomo II, Lisboa, Sá da Costa Editora, 1982.

LEWIS, Arthur - *Growth and Fluctuations, 1870-1913*, London, George Allen & Unwin, 1978.

LOUBÈRE, L. A. - *The red and the white. A History of wine in France and Italy in the nineteenth century*, New York, 1978.

LUCENA, Vasco - «Os Bordados da Madeira», João BARREIRA (dir.), *Arte Portuguesa. As Artes Decorativas*, Vol II., Lisboa, pp.285-97.

LUNDAHL, Mats and SVENSSON Thommy - *Agrarian Society in History : essays in honour of Magnus Mörner*, London, Routledge, 1990.

MAGNUSSON, LARS AND ISACSON, MATHS - «Proto-Industrialisation in Sweden: Smithcraft in Eskilstuna and Southern Dalecarlia», *The Scandinavian Economic History Review and Economy and History*, Volume XXX:1, 1982, pp. 73-99.

MARRISON, L.W. - *Wines and Spirits*, London, 1957.

MARTIN, Anne - *Economic § Agriculture*, Third edition, London, Routledge § Kegan Paul, 1965.

MARTINS, Conceição Andrade - «A filoxera na viticultura nacional», *Análise Social*, vol.26, nos. 112-113, 1991, pp.653-88.

MARTINS, Conceição Andrade - *Memória do vinho do Porto*, Lisboa : Instituto de Ciências Sociais, 1990.

MATA, M.E. - *Câmbios e Política Cambial na Economia Portuguesa 1891-1931*, Lisboa, Sá da Costa, 1987.

- «A Contribuição Predial, Contribuição de Repartição ou Contribuição por quota», *R.H.E.S.*, nº23, 1988, pp.115-31.

MATOS, Ana Maria Cardoso de - «A Indústria no Distrito de Évora, 1836-90», *Análise Social*, vol. XXVI (112-113), 1991 (3º - 4º), pp. 561-581.

MAVEROFF, Aquiles - *Eonologia*, Mendonza, 1949.

MAXWELL, Francis - *Economic Aspect of cane sugar production*, London, 1927.

MAYER, J. - *Histoire du sucre*, Paris, 1989.

MEDINA, João - O Zé Madeirense, *Islenha*, nº1, Jul-Dez 1987, pp.38-44

MENDELS, Franklin - «Niveau des salaires et âge au mariage en Flandre, XVII^e-XVIII^e siècles», *Annales, Économies, Sociétés, Civilizations*, 39^e année, nº5, Septembre-Octobre, 1984, pp. 977-1007.

MENDELS, Franklin F. - «Agriculture and Peasant Industry in Eighteenth-Century Flanders», William N. Parker and alt. (ed.), *European Peasants and Their Markets. Essays in Agrarian Economic History*, Princeton, Princeton University Press, 1975, pp.179-204.

MENDELS, Franklin F. - «Proto-Industrialization : The First Phase of The Industrialization Process», *The Journal of Economic History*, vol. XXXIII, Number 1, March, 1972, pp. 240-61.

MENDES, José Maria Amado - *A área económica de Coimbra. Estrutura e Desenvolvimento Industrial, 1867-1927*, Coimbra, Comissão de Coordenação da Região Centro, 1984.

MILLER, Michael B. - *The Bon Marché. Bourgeois Culture and Department Store, 1869-1920*, Princeton University Press, Princeton, 1981.

MILWARD, Ala S. y SAUL S. B. - *El Desarrollo Economico de la Europa Continental. Los Países Adelantados (1780-1870)*, Madrid, Ed. Tecnos, 1979.

MINTZ, Sidney W. - *Sweetness and Power. The Place of Sugar in Mordern History*, New York, 1985.

- *The peasantry as a sociohistorical category. Examples from the Caribbean regions in Agrarian Society in History in LUNDAHL, Mats and SVENSSON Thomm: essays in honour of Magnus Mörner*, London, 1990.

MITCHELL, B.R., - *European Historical Statistics, 1750-1950*, Londres, 1978

MONDINI, Salvatore - *Produzione e Commercio del Vino in Italia*, Milano, 1899.

MÓNICA, Maria Filomena - «Capitalistas e industriais (1870-1914)», *Análise Social*, vol.XXIII (99), 1987-5.º, pp. 819-863.

MUNRO, J. Forbes - *Britain in Tropical Africa 1880-1960. Economic Relationships and Impact*, London, Macmillan, 1984.

NATIVIDADE, J. Vieira - *Madeira. Epopeia Rural, Funchal*, Edição da Junta Geral do Distrito Autónomo do Funchal, 1953.

NOGUERA PUJOL, Jose - *Enotecnia Industrial. Nuevos Metodos de elaboracion de Mostos y Vinos conjugados con las normas modernas de comercializacion*, Lerida, 1973.

NORTH, Douglas - «Ocean Freight Rates and Economic Development 1750-1913», *The Journal of Economic History*, vol.XVIII, Dec. 1958, nº4, pp. 536-573.

NORTH, Douglass y R.M.Hartwell, R.M. - «Ley, Derechos de Propiedad, Instituciones Legales y el Funcionamiento de las Economías» - in *História Económica, Nuevos Enfoques Y Nuevos Problemas. Comunicaciones al séptimo Congreso Internacional de História Económica*, 1978, Barcelona, 1981.

NUNES, Anabela; MATA, Eugénia et alt. - Portuguese Economic Growth 1833-1981, *The Journal of European Economic History*, vol. IX, number 2, 1989, pp.291-331.

O' BRIEN, Patrick and Escosura, Leandro Prados de la, - «Agricultural productivity and European Industrialization, 1890-1980»- in *Economic History Review*, XLV, 3(1992), pp.514-536.

O' BRIEN, Patrick K. and C. KIEDER, *Economic Growth in Britain and France 1780-1914, Two Paths to twentieth Century*, London: George Allen & Unwin, 1978.

O'BRIEN, P. and TONIOLO G. - «The poverty of Italy and the backwardness of its agriculture before 1914» in *Land, Labour, and Livestock : historical studies in agricultural productivity*, 1991, pp. 385-409.

O'BRIEN, P.K. and HEALTH (and alt.) - Agricultural Efficiency in Britain and France, 1815-1914, *The Journal of European Economic History*, vol.6, n.2, Fall, 1977, pp. 339-391.

PALMER, Sarah - «The British Coal Export Trade, 1850-1913» in ALEXANDRE, David and OMMER, Romary (ed.) *Volumes not Values. Canadian Sailing Ships and World, Trade Newfoundland*, University of Newfoundland, 1979, pp.333-54.

PEDREIRA, Jorge Miguel - «Social Structure and the Persistence of Rural Domestic Industry in Nineteenth Century Portugal», *Journal of European Economic History*, vol. XIX, nº3, Winter, 1990, pp.521-547.

PEREIRA, Eduardo - *Ilhas de Zarco*, Funchal, Câmara Municipal do Funchal, vol.II, 2ª edição, Funchal, 1957, 2 vols.

PEREIRA; Jaime Azevedo - «Os vimes na Ilha da Madeira», *Atlântico*, nº5, 1986, pp. 52-63.

PEREIRA, José de Campos - *Portugal Industrial*, Lisboa, 1919.

PEREIRA, M.H.P - *Revolução, Finanças, Dependência Externa (de 1820 à convenção de gramido)*, Lisboa : Sá da Costa, 1979.

PERKINS, John - The Political Economy of Sugar Beet in Imperial Germany in ALBERT, Bill and GRAVES, Adrian (eds.), *Crisis and Change in International Economy, 1860-1914*, Norwich and Edimburg, 1984, pp. 31-45.

PERROT, Philippe - *Les Dessus et Les Dessous de la Bourgeoisie*, Paris, Librairie Arthème Fayard, 1981.

PERSON, Scott R.; AVILLEZ, Francisco et alt. (org), *Portuguese Agriculture in Transition*, Ithaca and London, Cornell University Press, 1987.

PIN, A. - *Colonial agricultural production. The contribution made by peasants and by Foreign Enterprise*, Oxford, 1946.

PINTADO, Xavier - Níveis e Estruturas de salários comparados. Os salários Portugueses e os Europeus, *Instituto de Ciências Económicas e Financeiras*, Lisboa, Vol.V, nº17, 1º trimestre de 1967, pp. 57-89.

PINTO, Maria Luís e RODRIGUES, Teresa - «A Madeira na Viragem do Século (1860-1930) - Características da sua Evolução Demográfica» in *Actas do II Colóquio Internacional de História da Madeira*, Funchal, 1990, pp.327-54.

PITTA, Pedro - *O contrato de «colônia» na Madeira*, Comunicação feita à Classe de Letras da Academia das Ciências de Lisboa, em 9 de Maio de 1929. Lisboa : A Peninsular, 1929.

PLATT, D.L.M. - *Latin America and British Trade, 1806-1914*, London, 1972.

POLLARD, Sidney - *Peaceful Conquest. The Industrialization of Europe 1760-1970*, Oxford : Oxford University Press, 1991.

PONSOT, Pierre - «Tradition et modernization dans l'Agriculture Andalouse au XIX^e siecle. Le cas de Jerez de la Frontera» in Bairoch P. e Piuz A.M., *Des économies traditionnelles aux sociétés industrielles*, Genève-Paris, 1985, p.343 a p.371.

PORTER, Andrew - «The Cape Colony, and Natal, 1870-1914 : Capital, Shipping and Imperial Connexion», *The Economic History Review*, Second Series, vol. XXXIV, N.4, November 1981, pp.554-79.

PUJOL, Jose Noguera - *Enotecnica Industrial. Nuevos Metodos de elaboration de motor y vinos. Conjugados con las normas modernas de comercialization*, Lerida, 1973.

RADICH, Maria Carlos - *Agronomia no Portugal Oitocentista. Uma Discreta Desordem*, Oeiras, Celta Editora, 1996.

RAMOS, Rui - «Culturas da alfabetização e culturas do analfabetismo em Portugal: uma introdução à História da Alfabetização no Portugal contemporâneo», *Análise Social*, vol 24, nº103-104, 1988, 1067-1145.

REIS, A.B. - *Memoria sobre Vides Americanas e suas Hybridas*, Lisboa, 1892.

REIS, Jaime - *O atraso económico português em perspectiva histórica : Estudos sobre a Economia Portuguesa na segunda metade do século XIX 1850-1930*, Lisboa : Imprensa Nacional Casa da Moeda, 1993.

REIS, Jaime - «'A lei da Fome': as origens do proteccionismo cerealífero (1889-1914)», *sep. de: A Agricultura Latifundiária na Península Ibérica*, Instituto Gulbenkian de Ciência, Centro de Estudos de Economia Agrária, Oeiras, 1979, pp. 97-161.

REIS, Jaime - «A Industrialização num País de Desenvolvimento Lento e Tardio. Portugal, 1870-1913», *Análise social*, vol XXIII (96), 1987-2º, pp.207-27.

REIS, Jaime - «Latifúndio e progresso técnico : a difusão da debulha mecânica no Alentejo, 1860-1930», *Análise Social*, vol.18, Nº 71, 1982, pp.371- 433.

REIS, Jaime - «O atraso económico português em perspectiva histórica (1860-1913)», in *Análise Social*, vol.XX (80), 1984-1º, pp.7-28.

REIS, Jaime - *A Evolução da oferta Monetária Portuguesa, 1854-1912*, Lisboa, Banco de Portugal, s.d.

REIS, Jaime - From Banguê to Usina : social aspects of growth and modernization in the sugar industry of Pernambuco, Brazil, 1850-1920 in DUNCAN, Kenneth and RUTLEDGE (eds.), *Lands and Labour in Latin America*, Cambridge, Cambridge University Press, 1977, pp. 369-96.

REIS, Jaime - O analfabetismo em Portugal no século XIX: Uma Interpretação in REIS, Jaime, *O Atraso Económico Português*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1993, pp.227-53.

REIS, Jaime - Pan y Vino: la crisis agrícola en Portugal a finales del siglo XIX, in GARRABOU, Ramon (ed.), *La crisis agraria de fines del siglo XIX*, Barcelona, Editorial Crítica, 1988, pp. 306-28.

RIBEIRO, J. Adriano, FREITAS L. e FERNANDES J. - *Moinhos e Águas do Concelho de Santa Cruz*, Santa Cruz, Câmara Municipal de Santa Cruz, 1995.

RIBEIRO, Orlando - *A ilha da Madeira até meados do século XX. Estudo Geográfico*, Lisboa, Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, 1985.

RICHARDSON, Peter - The Natal Sugar Industry in the Nineteenth Century in ALBERT, Bill and GRAVES, Adrian, *Crises and Change in International Sugar Economy 1860-1914*, Norwich and Edimburg, 1984, pp. 237-260.

ROBERTS, Elizabeth - *Women's Work 1840-1940*, London, Macmillan, 1988.

ROBINSON, H. - *A Geography of Tourism*, London, 1976.

ROSA, Luigi de - «Produzione e commercio dei vini del meridione nei secoli XVIII e XIX», in *Annales Cispalines d'Histoire Sociale*, 1972, s.I, n°3, pp.181-206.

ROSA, Luigi de - «Property Rights, Institutional Change and Economic growth in Southern Italy in the XVIIIth and XIXth Centuries», *The Journal of European Economic History*, vol.8, n°3, Winter 1979, pp.531-51.

ROSE, A. H. (ed.) - *Economic Microbiology*, vol. I. *Alcoholic Beverages*, , School of Biological Sciences, University of Bath, Bath, England, Academic Press, London, 1977.

SANDERSON, Michael - *Education, Economic Change and Society in England 1780-1870*, London, Macmillan, Studies in Economic and Social History, 1983.

SARMENTO, Alberto A. - *As Pequenas Indústrias na Madeira*, Funchal, Typ. Diário de Notícias, 1941.

SARMENTO, Alberto A. - *História do açúcar na Ilha da Madeira*, Funchal, 1955.

SAUL, S.B. - «The British West Indies in Depression 1880-1914», *Inter-American Economic Affairs*, vol. XII, n°3, 1958, pp.3-25.

SCHÖN, Lennart - «Proto-Industrialisation and Factories : Textiles in Sweden in the Mid-Nineteenth Century», *The Scandinavian Economic History Review and Economy and History*, Volume XXX:1, 1982, pp. 57- 71.

SCHREMMER, Eckart - «Proto-Industrialization. a Step towards Industrialisation ?», *The Journal of European Economic History*, Vol. 10, number 3, 1981, pp.653-70.

SCHULTZ, Theodore W. - *Modernization de la Agricultura*, trad. J. L. Barinaga, Madrid, Aguilar, 1968.

SCHULTZ, Theodore W. - Nobel Lecture: The Economics of Being Poor, *Journal of Political Economy*, 1980, vol.88, no.41, pp.639-51.

SCHWARTZ, Stuart B. - Campos de Cana de Açúcar e Fábricas: A Estrutura do cultivo de Açúcar e o seu Impacto na vida dos escravos no nordeste brasileiro, in *Escravos com e sem Açúcar, Actas do Seminário Internacional*, C.E.A.H.A, S.R.T.C, Funchal, 1996, pp.249-279.

SEABRA, H. L. M.O. - *Notas sobre a viticultura madeirense (comunicação efectuada no encontro de técnicos de viticultura, Ministério da Agricultura)*, Lisboa, Dezembro de 1984.

SEABRA, Henrique L.M. Oliveira - *A viticultura na região autónoma da Madeira - sua análise*, Lisboa, Universidade Técnica de Lisboa, Instituto Superior de Agronomia, 1983, (Tese de licenciatura, versão dact.)

SHAND, P. Morton - *Book of Other Wines - Than French*, London, Alfred A. Knopf, 1929.

SHEPHARD, C.Y. - The sugar industry of the British West Indies and British Guiana with special reference to Trinidad, in *Economic Geography*, April, 1929, nº2, vol.5, pp.149-175.

SHERIDAN, R.B.- Samuel Martin, Innovating sugar Planter of Antigua 1750-1776 in *Agricultural History*, vol.XXXIV, nº3, July, 1960, pp. 126-139.

SHLOMOWITZ, R. - Plantations and smallholdings: comparative perspectives from the world cotton and sugar cane economies, 1865-1939, in *Agricultural History*, vol.58, Number 1, January 1984.

SIEGFRIED, André - *Suez, Panama et les routes maritimes mondiales*, Paris, Librairie Armand Colin, 1940.

SILBERT, Albert - «Un Carrefour de l'Atlantique : Madère (1640-1820)», *Revista de Economia e Finanças*, T.II, nº22, Lisboa, 1954, pp.5-58.

SILVA, Fernando Augusto da - *As «Levadas da Madeira»*. Separata do artigo «Levadas» da 2.ª edição do *Elucidário Madeirense*, Funchal, Edição da Junta Geral do Distrito Autónomo do Funchal, 1944.

SILVA, M. Ferraz e - Estudo do custo da produção de leite, *Junta Nacional dos Lacticínios da Madeira, Boletim de Informação e Publicidade*, 1938-9, pp. XI-XVIII.

SILVA, M. Ferraz e - *Os vinhos da Madeira. (Alguns subsídios para o estudo da sua viticultura e economia)*, Lisboa, I.S.A., 1924 (ed.dact.).

SILVA, Maria Beatriz Niza ; BAGANHA, Maria Ioannis (e alt. org.), *Emigração/Imigração, Actas do «Colóquio Internacional sobre Emigração e Imigração em Portugal (séc.XIX-XX)»*, Lisboa, Fragmentos, 1993, pp. 108-144.

SILVEIRA, José da Cunha da - Mémoire sur la culture et Technologie de la canne à sucre dans l'île de Madère (Portugal), Extrait des *Anais do Instituto Superior de Agronomia*, vol.IV, Lisbonne, 1930.

SIMPSON, James - «La producción de vinos en Jerez de la Frontera, 1850-1900» in ACEÑA Martín y ESCOSURA L. Prados de (eds) *La Nueva Historia Económica de España*, Editorial Tecnos, Madrid, 1985.

SITTERSON, J.C. - *Sugar Country. The cane Industry in the South, 1753-1950*, Lexington-Kentucky, 1953.

SNELL, K. D. M. - «Agricultural Seasonal Unemployment, the Standard of Living, and Women's Work in the South and East, 1690-1860», *The Economic History Review*, Second Series, Volume XXXIV, nº.3, 1981, pp. 407-437.

SOLEDADE, Maria da - *Os Bordados da Madeira . Uma «viagem» numa fábrica de bordados*, Funchal, 1957.

SOUSA, A. Teideira de - *Adubações, Edição do Grémio de Exoportadores de Frutas e Produtos Hortícolas da Ilha da Madeira*, Typ. Alcobacense, Alcobaca, 1952.

SOUSA, A.Teixeira de - *Subsídios para o Estudo das castas do vinho da Madeira*, (comunicação apresentada no V Congresso Internacional da Vinha e do Vinho), Lisboa, 1938.

STEVENSON, WILLIAM IAIM - *Viticulture and society in the Herault (France) during the phylloxera crisis, 1862-1907*, London, 1981, U.C.L., (Mimeo).

SUSPIRO, E - *Videiras porta-enxertos para o arquipélago da Madeira*, Junta Geral do Distrito Autónomo do Funchal - Estação Agrária da Madeira, Col. Conselhos aos Agricultores nº3, Funchal, 1956

TAVARES, J. - *Subsídios para o estudo da vinha e do vinho na Região da Madeira*, Funchal, 1953.

TEIXEIRA, Nuno Severiano - «Política Externa e Política Interna no Portugal de 1890 : O Ultimatum Inglês», *Análise Social*, vol. XXIII (98) 1987-4º, pp.687-8.

THOMSON, J. K. J. - «Variations in Industrial Structure in Pre-Industrial Languedoc», Maxime BERG and alts. (ed.), *Manufactory in Town and Country Before the Factory*, Cambridge, Cambridge University Press, 1983, pp.61-91.

TONIOLO, G., *An Economic History of Liberal Italy 1850-1918*, London, Routledge, 1990.

TREBILCOCK, Clive - *The Industrialization of the Continental Power 1780-1914*, London, Longman, 1981.

TULL, Malcolm - «Australian Maritime History : A Progress Report», *Journal of Transport History*, Third Series, vol.9, n. 2, September 1988, pp.78-88.

UNWIN, P.T.H.- *Wine and vine, an historical geography of viticulture and wine trade*, London, 1991.

VALÉRIO, Nuno - *A Moeda em Portugal, 1913-1947*, Lisboa, Livraria Sá da Costa edª, 1984.

Verfssimo, Nelson - *A Questão dos Sanatórios da Madeira*, *Islenha*, nº6, Jan-jun 1990, pp.124-43.

- *O Deputado do Povo Manuel de Arriaga (1882)*, *Islenha*, nº1, Jul-Dez 1987

VIEIRA, Alberto - *História do Vinho da Madeira. Documentos e Textos*, S.R.T.C., C.H.A., 1993.

VIEIRA, Alberto e CLODE, Francisco - *A Rota do Açúcar na Madeira*, Funchal, Associação de Refinadores Portugueses, 1996.

VIEIRA, Alberto, *A emigração madeirense na segunda metade do século XIX* in SILVA, Maria Beatriz Niza (e alt. org.), *Emigração/ Imigração, Actas do «Colóquio Internacional sobre Emigração e Imigração em Portugal (séc.XIX-XX)»*, Lisboa, Fragmentos, 1993, pp. 108-144.

VIEIRA, R. M. S. - *A mosca da fruta, Ceratis capitata (wied.) na ilha da Madeira*, Funchal, s.l, 1952.

VIEIRA, R.M.S. - *O bicho da cana sua importância e meios de combate*, Funchal, Junta Geral do Distrito Autónomo do Funchal, Estação Agrária da Madeira, 1959.

VILLE, S.P. - *Transport and Development of the Eurpean Economy, 1750-1918*, London, Macmillan, 1990.

- *Transport and Communication in Dereck H. Aldcroft and Simon P. Ville, The European Economy, 1750-1914. A Thematic Approach*, Manchester, 1994.

VRIES, Jan de - «The Industrial Revolution and the Industrious Revolution», *The Journal of Economic History*, vol. 54, Nº 2 (June 1994), pp. 249-70.

VRIES, Jan de - *A Economia da Europa numa Época de Crise (1600-1750)*, Lisboa, Publicações Dom Quixote, 1983.

WALTON, Gary M. - «Productivity change in Ocean Shipping after 1870 : A Comment», *The Journal of Economic History*, Vol. XXX, June 1970, Number 2, pp.435-41.

WICKIZER, V.D. - *The smallholder in tropical export production*, *Stanford university. Food research Institute Studies*, Vol.I, February, 1960, pp.50-103.

WILHELM, Eberhard Axel - «Madeira entre 1850 e 1900. Uma Estância de Tísicos Germânicos», *Islenha*, nº 13, Jul-Dez 1993, pp.116-21.

- «As Casas Alemãs de Bordados entre 1880 e 1916 e a Família Schnitzer», *Islenha*, nº7, 1990, pp.52-60.

- «As Experiências do botânico Alemão Hermann Schacht (1855-1857 : Um ano e meio na Madeira)», *Islenha*, nº8, 1991, pp. 79-86.

- «Visitantes de Língua Alemã na Madeira», *Islenha*, nº6, 1990, pp.48-67.

WINES, Richard A. - «The Nineteenth-century Agricultural Transition in an Eastern Long Island Community», *Agricultural History*, (55), 1981, pp.50-63.

WOOD, Donald - *Trinidad in Transition. The Years after Slavery*, London, Oxford University Press, 1968.

WOODRUFF, W. - «The emergence of a world economy 1700-1914» in Cipola (dir.) *Fontana Economic History*, 4 (2), Glasgow, 1973.

WOODRUFF, W. - *Impact of the Western Man : a Study of Europe's Role in the World Economy, 1750-1960*, London, Macmillan, 1966.

ÍNDICE DE QUADROS, FIGURAS E NOTAS

Quadros

I.1 - Dados de áreas totais e agrícolas relativos às ilhas da Madeira, Porto Santo e às duas ilhas.....	7
I.2 - Taxas do crescimento bruto total e crescimento bruto anual da população da Madeira entre os anos dos censos.....	8
I.3 - Comparação entre taxas emigratórias intercensos e taxas médias anuais emigratórias por 1000 habitantes da Madeira e do Continente	15
I.4 - Emigração no contexto demográfico: 1891-1911	16
I.5 - Relação da área agrícola com a população masculina adulta (entre 20 e 60 anos)	20
I.6 - Evolução da Taxa de Analfabetismo na Madeira e em Portugal	79
I.7 - Evolução do Número de Escolas de Ensino Primário da Madeira	81
I.8 - Comparação entre as taxas de escolarização da Madeira e de Portugal entre 1850 e 1914	83
1.1 - Evolução do valor da importação de trigo e milho pela Madeira e percentagem do valor da importação destes dois cereais em relação ao valor das importações totais do arquipélago (1889-1914)	99
1.2 - Evolução das áreas de vinha, cereais, cana de açúcar e subsistências no arquipélago da Madeira	107
1.3 - Evolução da produção de cereais no arquipélago da Madeira.....	108
1.4 - Dados qualitativos sobre as colheitas de cereais e sobre o abastecimento da ilha com cereal produzido no arquipélago da Madeira	111
1.5 - Estimativas de produção de trigo na Madeira 1864 e 1890-1911	112
1.6 - Evolução da Força Produtiva Diária das Fábricas entre 1900 e 1907	125
1.7 - Estimativa da Laboração efectiva anual distribuída pelas fábricas e azenhas matriculadas em 1900 e 1907	126
1.8 - Evolução da produção pecuária do arquipélago da Madeira (número de animais recenseados)	140
1.9 - Área de pastagem do arquipélago da Madeira	141

1.10 - Quantidade de gado alimentar recenseado no arquipélago da Madeira e sua redução a cabeças normais	148
1.11 - Evolução do Preço da Carne no Funchal	161
1.12 - Consumo de carne verde no Arquipélago da Madeira	162
1.13 - Produção e exportação de manteiga da Madeira	175
1.14 - Evolução da quantidade de manteiga importada e exportada e quantidade de queijo importada e produzida por Portugal	177
2.1 - Produção de vinho da Madeira	214
2.2 - Quantidade média anual de exportação de vinho da Madeira entre 1825 e 1914	217
2.3 - Preço de exportação do vinho da Madeira	218
2.4 - Exportação média anual de vinho da Madeira e principais mercados	221
2.5 - Valor das exportações totais da Madeira e percentagem do valor da exportação de vinho da Madeira sobre o valor das exportações totais da Madeira entre 1873-1914	227
2.6 - Evolução da produção de mosto	231
2.7 - Evolução da despesa média de cultura e do rendimento bruto por hectare em terras de primeira classe da Madeira	253
2.8 - Média da quantidade e do valor das aduelas importadas pelo Distrito do Funchal	292
3.1 - Produção de cana de açúcar na Ilha da Madeira	316
3.2 - Evolução da produção média de cana por hectare	317
3.3 - Quantidade de cana de açúcar moída nos concelhos da Madeira em 1863 e 1907.....	318
3.4 - Evolução da Produção de aguardente na Madeira	328
3.5 - Produção de Açúcar na Madeira	333
3.6 - Exportação de Açúcar Madeirense	335
3.7 - Evolução da produção de açúcar por fábrica e da produção total de açúcar	349
3.8 - Quantidade e valor do melaço importado pela Madeira (1884-1913)	350

3.9 - Fábricas matriculadas no Funchal entre 1897 e 1904 e Percentagem do rateio de melaço por fábrica em 1897	355
3.10 - Produção média de aguardente por fábrica nos concelhos madeirenses em 1863 e em 1909	370
3.11 - Evolução do número de Fábricas de Aguardente	372
3.12 - Número e distribuição por concelhos das fábricas de açúcar da Madeira	384
3.13 - Produção de Álcool na Madeira	410
3.14 - Evolução do consumo local de açúcar	424
4.1 - Valor da importação de bordados da Madeira pela Grã-Bretanha	442
4.2 - Quantidade de Bordados da Madeira Exportados	443
4.3 - Evolução das percentagens da quantidade e do valor de bordado da Madeira sobre a quantidade e valor das exportações portuguesas de bordado e quantidade de bordado exportado por Portugal para a Alemanha, Grã-Bretanha, Estados Unidos da América e quantidade total exportada	454
4.4 - Evolução da Distribuição de Bordadeiras por Concelhos	456
4.5 - Número de Encomendas Postais Expedidas da Madeira	459
4.6 - Número de exportadores de bordado da Madeira	462
4.7 - Evolução das exportações de vime em obra e de vime em bruto da Madeira	486
4.8 - Evolução do valor e da quantidade de peles curtidas e em bruto exportadas da Madeira para Portugal continental entre 1889 e 1914	495
4.9 - Evolução do número de fabricantes de curtumes e do número de mercadores de couros por miúdo e por atacado	497
4.10 - Evolução da exportação de botas e sapatos da Madeira	500
4.11 - Evolução do número de fabricantes de sapatos e de vendedores de calçado em loja no distrito do Funchal	502
4.12 - Relação entre a população entre os 10 e os 59 anos em 1900 e o número de bovinos existentes em 1897	516
4.13 - Número de mulheres entre os 7 e os 54 anos e percentagem de bordadeiras em 1906 em relação ao número de mulheres entre 7 e os 54 anos em 1900	517

4.14 - Percentagem do valor da exportação de bordado e percentagem do valor da exportação de vimes da Madeira sobre o valor da exportação total do arquipélago	521
5.1 - Evolução do valor do comércio mundial	528
5.2 - Imigração Intercontinental para áreas seleccionadas entre 1851 e 1910 e Emigração da Europa	529
5.3 - Evolução da tonelagem bruta mundial entre 1850 e 1913, evolução da proporção da tonelagem bruta europeia adentro da mundial e evolução da proporção de alguns países europeus sobre a tonelagem europeia	530
5.4 - Proporção de barcos a vapor e de barcos à vela sobre o conjunto da navegação entrada no Porto do Funchal	536
5.5 - Evolução das toneladas totais dos navios entrados e saídos e das mercadorias descarregadas e carregadas no porto do Funchal 1904-914	538
5.6 - Proporção do número de navios entrados e saídos com carga sobre o total do número de navios entrados e saídos e proporção do número de toneladas entradas e saídas com carga sobre o total de toneladas entradas e saídas	539
5.7 - Evolução da quantidade de carvão usado na Madeira e nas Canárias para abastecer a navegação	549
5.8 - Evolução da Quantidade de Carvão Importada e Reexportada e evolução da diferença entre a Quantidade de carvão Importada e Reexportada no Porto do Funchal	551
5.9 - Evolução da percentagem do valor de carvão importado sobre o valor total das importações da Madeira	552
5.10 - Evolução do número de passageiros em trânsito no porto do Funchal	584
5.11 - Evolução do número estimado de Turistas que passaram pela Madeira	609
5.12 - Índices do número de navios entrados no porto do Funchal procedentes de diversos países e áreas geográficas entre 1881 e 1914	612
5.13 - Evolução da despesa de abastecimento de carvão por navio entre 1889 e 1914	617
5.14 - Estimativa da evolução das receitas do sector do turismo e dos serviços portuários da Madeira	620

A.I.1 - População do Arquipélago da Madeira entre 1835 e 1911	92
A.I.2 - População a meio do período da Madeira e do Continente (1851-1911)	92
A.I.3 - Nascimentos, Óbitos, Excedentes de vidas, Emigração e Diferença da emigração em relação aos excedentes de vidas no arquipélago da Madeira (1885-1914)	93
A.I.4 - Emigração do Arquipélago da Madeira (1841-1871)	94
A.I.5 - Emigração do Arquipélago da Madeira (1866-71 a 1913)	95
A.I.6 - Soma do número de emigrantes da Madeira, Continente e Continente e ilhas e Percentagem da Soma do número de emigrantes da Madeira sobre a do Continente e Ilhas (1852-1911)	96
A.1.1 - Valores de mercadorias importadas, exportadas e reexportadas pela Madeira	196
A.1.2.A - Quantidades de trigo e milho importadas pela Madeira	197
A.1.2.B - Importação de trigo e de milho pelo arquipélago da Madeira entre 1889 e 1914	198
A.1.3 - Índices de preços de pão, trigo, batata e batata doce no Funchal	199
A.1.4 - Dados respeitantes ao rendimento cultural do trigo, cereais, batata comum e batata doce	200
A.1.5 - Evolução do número de Fábricas, Moinhos, Azenhas e Negociantes Matriculados entre 1900 e 1914	201
A.1.6 - Evolução do número de moinhos, azenhas de cereais e do número de moleiros existentes na Madeira entre 1893-1910	202
A.1.7 - Força Produtiva e Laboração Efectiva das fábricas de moagem da Madeira nos anos cerealíferos de 1907-8	202
A.1.8 - Importação de Forragens pelo Porto do Funchal	203
A.1.9 - Produção e preço da lã no arquipélago da Madeira	203
A.1.10.A - Preços de carne na cidade do Funchal	204
A.1.10.B - Disponibilidade dos dados sobre preços relativos aos Livros da despesa diária do Almojarifado da Misericórdia	205
A.1.11.A - Preços da Manteiga e do Leite na Madeira	206
A.1.11.B - Número de meses sobre que recaiu a colheita de dados das colunas I e IV de A.1.11.A	207

A.1.12 - Número de Estabelecimentos de Fabrico de Manteiga na ilha da Madeira	208
A.1.13 - Número de Fábricas e apetrechamento da indústria de lacticínios da Madeira durante a primeira década do século XX	209
A.2.1 - Produção de vinho da Madeira	307
A.2.2 - Exportação de Vinho da Madeira	308
A.2.3 - Exportação de vinho Madeira e Mercados	309
A.2.4 - Quantidades de diferentes espécies de vinhos entrados no consumo Britânico	309
A.2.5 - Evolução do preço pago pelo mosto aos agricultores	310
A.2.6 - Preços de vinho no mercado interno da Madeira	311
A.2.7 - Produção de castanhas	312
A.3.1 - Dados quantitativos e qualitativos sobre a produção de cana na Madeira	431
A.3.2 - Evolução do preço da cana de açúcar	432
A.3.3 - Preço do açúcar no mercado londrino	433
A.3.4 - Evolução do número de moinhos movidos por força animal, energia hidráulica, energia-a-vapor e mista empregue nas Fábricas de Aguardente dos diferente concelhos da Ilha da Madeira	434
A.3.5 - Evolução da distribuição de alambiques por concelhos.....	434
A.3.6 - Quantidades de açúcar de Moçambique, de Angola, dos Açores e da Madeira importadas no Continente	435
A.3.7 - Quantidade de açúcar entregue ao consumo e exportado para o Continente, quantidade de cana laborada e preço médio pago pela cana	435
A.3.8 - Preço do açúcar na Madeira	436
A.4.1 - Valor e Quantidade de Bordado da Madeira Exportado	523
A.4.2 - Número de Empresas Exportadoras de Bordado da Madeira	524
A.4.3 - Evolução do crescimento populacional do concelho de Santa Cruz e da freguesia da Camacha	525

A.4.4 - Evolução do número de estabelecimentos de vimes existentes no distrito do Funchal ente 1893 e 1910	525
A.5.1 - Navegação à vela entrada e saída no porto do Funchal	627
A.5.2 - Navegação a vapor entrada e saída no porto do Funchal	628
A.5.3 - Evolução da quantidade e valor de carvão importado e reexportado e percentagem do valor de carvão importado sobre o total do valor das importações da Madeira	629
A.5.4 - Evolução da quantidade de carvão destinada a reabastecer a navegação em Canárias (Tenerife e Canárias) e na Madeira	630
A.5.5 - Evolução do número de navios e respectivas toneladas entrados nos portos de Tenerife e Las Palmas e de S. Vicente de Cabo Verde	630
A.5.6 - Evolução dos hotéis e pensões existentes na Madeira ente 1889 e 1913	631
A.5.7 - Evolução do número de hotéis, hospedarias e casas de hóspedes na Madeira	632
A.5.8 - Valores de mercadorias importadas, exportadas e reexportadas pela Madeira	633

Figuras

Figura 1 – Número de fábricas de aguardente da Madeira em 1863	373
Figura 2 – Número de fábricas de aguardente da Madeira em 1909	373
Figura 3 – Fábricas de açúcar da Madeira em 1863	385
Figura 4 – Fábricas de açúcar da Madeira em 1893-5	385
Figura 5 – Fábricas de açúcar da Madeira em 1897-1900	386
Figura 6 – Fábricas de açúcar da Madeira em 1901-1914	386

Notas

Nota A – Unidade fundamental e princípios que regulam o uso da água	89
Nota B – Estimativa da produção de carne	189
Nota C – Medidas do vinho da Madeira	305

ÍNDICE GERAL

Prólogo e Agradecimentos	I-VIII
Introdução. Madeira: A Terra Humanizada	1
Capítulo I – Cereais, tubérculos e gado	97
1.1 – Cereais	98
1.2 – Tubérculos	131
1.3 – Gado	139
1.4 – Conclusão	185
Capítulo II – A Vinha e o Vinho	209
2.1 – Produção, Preços e Procura	210
2.2 – A Vinha	227
2.3 – O Vinho	258
2.4 – A organização do sector vinícola e os vicultores	287
2.5 – Conclusão	300
Capítulo III – A cana sacarina e os seus derivados	313
3.1 – A cana sacarina.....	314
3.2 – Os Derivados da Cana Sacarina: Fabrico, Preços e Comercia- lização	327
3.2.1 – 1ª Fase (1855-1883)	327
3.2.2 – 2ª Fase: a concorrência ao álcool madeirense	349
3.2.3 – 3ª Fase: protecção sacarina (1895-1914)	353
3.3 – Conclusão	426
Capítulo IV – O Artesanato	437
4.1 – Bordados	439
4.2 – Vimes	477
4.3 – Couros	490
4.4 – Proto-Industrialização	505
4.5 – Conclusão	520

Capítulo V – A Actividade Portuária e o Turismo	526
5.1 – A evolução do porto do Funchal e a aspiração de um porto franco	527
5.2 – O trânsito de passageiros	583
5.3 – O Turismo	587
5.4 – Conclusão	616
Capítulo VI – Conclusão	634
Elenco de Siglas	647
Bibliografia	648
Índice de Quadros, Figuras e Notas	688