

A Economia da Madeira (1850-1914)

Benedita Câmara

Imprensa de Ciências Sociais

Capítulo V

A actividade portuária e o turismo

A importância do porto do Funchal

Entre 1850 e 1914, o Funchal adquiriu, como já se disse, importância como porto de escala para a navegação. Esta função, que vinha a ser exercida desde tempos longínquos, tomou novos contornos em face das alterações registadas no padrão de trocas intercontinentais. Esta época ficou assinalada pelo crescimento significativo do volume das trocas mundiais, em geral, e das efectuadas por via marítima, em particular⁵⁰¹. Os dados relativos ao valor do comércio mundial mostram que em 1913 o valor do comércio mundial era catorze 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 XIX ficaram marcados pelo baixo ritmo de crescimento do

⁵⁰¹ Douglas North, «Ocean freight rates and economic development 1750-1913», in *The Journal of Economic History*, vol. XVIII, Dezembro de 1958, n.º 4, p. 537; D. C. M. Platt, *Latin American and British Trade 1806-1914*, Londres, 1972, pp. 65-73 e 98-135. Relativamente à alteração havida no padrão de trocas, v. W. Woodruff, *Impact of the Western Man: a Study of Europe's Role in the World Economy, 1750-1960*, Londres, 1966, pp. 264-297.

valor do comércio mundial, tendência que se inverteu nos primeiros treze anos do século XX. Observemos o quadro n.º 33.

Evolução do valor do comércio mundial
(milhões de dólares dos EUA)

[QUADRO N.º 33]

Anos	Valor do comércio mundial	Porcentagem do comércio europeu
1840.....	2 800	71
1860.....	7 300	69
1880.....	14 900	70
1900.....	19 550	66
1913.....	38 150	58

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.

Fonte: W. Woodruff, *Impact of Western Man: a Study of Europe's Role in the World Economy...*, quadro VII/2 (adaptado), p. 313.

Outra das características da segunda metade do século XIX e início do século XX foi o aumento da movimentação intercontinental de pessoas. Entre 1851 e 1910, um grande número de europeus procurou outros continentes para aí se fixar. 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 das Américas Central e do Sul, onde, neste último conjunto, se destacaram a Argentina e o Brasil. A imigração para esta última zona apresentou-se de uma forma crescente entre 1881 e 1910. Analisemos o quadro n.º 34.

Estas movimentações intercontinentais de bens e pessoas tiveram como resultado aumentar a procura de serviços de transporte marítimo. Em 1913, o número de toneladas mundiais registadas era 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 XIX. Entre o início da segunda metade do mesmo século e a primeira guerra mundial, a Europa manteve proporções não só muito significativas como crescentes dentro da

distribuição do transporte marítimo mundial. Estes anos registaram algumas transformações importantes ao nível da distribuição de tonelaagem no interior daquele continente. Com efeito, a Grã-Bretanha conservou a parcela mais importante deste conjunto, mas, em especial, a Alemanha e, noutro plano, a Holanda apresentaram, no trânsito do século XIX para o XX, percentagens crescentes na distribuição da tonelaagem europeia (v. o quadro n.º 35).

**Imigração intercontinental para áreas seleccionadas entre 1851 e 1910
e emigração da Europa**

[QUADRO N.º 34]

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	EUA e Canadá	Outros (a)	Total	Entre os anos	Emigração
1851-1860.....	510	2 536	472	3 518	1851-1860	2 171
1861-1870.....	457	2 450	69	2 976	1861-1870	2 805
1871-1880.....	690	2 653	145	2 867	1871-1880	3 239
1881-1890.....	1 572	5 211	65	6 848	1881-1890	7 785
1891-1900.....	1 928	3 915	35	5 878	1891-1900	6 770
1901-1910.....	2 976	9 613	812	13 401	1900-1910	11 271
<i>Soma.....</i>	<i>8 133</i>	<i>24 331</i>	<i>1 598</i>	<i>35 488</i>		<i>34 041</i>

(a) Noutros destinos contabilizaram-se a Austrália, a Nova Zelândia e a África do Sul.

Fontes: W. Woodruff, *Impact of Western Man...*, quadro III/5, pp. 108-109, e quadro III/4, pp. 106-107 (adaptado).

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 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 a sua frequência era cada vez mais rara⁵⁰².

Evolução da tonelagem bruta mundial entre 1850 e 1913, evolução da proporção da tonelagem bruta europeia dentro da mundial e evolução da proporção de alguns países europeus sobre a tonelagem europeia

[QUADRO N.º 35]

Anos	Toneladas mundiais brutas	Toneladas brutas (em percentagem)					
		Europa (TMB)	Grã-Bretanha (TEB)	França (TEB)	Alemanha (TEB)	Holanda (TEB)	Itália (TEB)
1850.....	9 032	54	40	8	—	3	—
1880.....	19 992	70	33	5	6	2	5
1900.....	26 205	71	36	4	7	1	4
1913.....	46 970	79	40	5	11	3	3

TMB – toneladas mundiais brutas; TEB – toneladas europeias brutas.

Fonte: W. Woodruff, *Impact of the Western Man...*, quadro VI/3 (adaptado), p. 255.

Esta última referência, datada de 1851, causa alguma perplexidade porquanto Silbert sublinhou que, no final da década de 60 do século XIX, a abertura do canal do Suez foi prejudicial para a Madeira, por lhe ter retirado importância relativa no plano oceânico. Ao ponderarmos as repercussões da abertura do canal do 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 do 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 capi-

⁵⁰² Robert White, *Madeira its Climate...*, pp. 101-105; v. ainda: Albert Silbert, «Un carrefour de l'Atlantique: Madère (1640-1820)», in *Revista de Economia e Finanças*, 1954, t. II, n.º 22, pp. 34-35.

tal australiana, que apenas poupava 8% do percurso⁵⁰³. 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 lenta⁵⁰⁴. A hipótese de Silbert rejeita este gradualismo ao atribuir consequências automáticas à intervenção do elemento tecnológico sobre um quadro de trocas oceânicas próximo da configuração do século XIX⁵⁰⁵.

Em relação aos navios que transitavam neste porto, 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 (quadro n.º 34). 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 70 do século XIX, 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 50 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 60 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 80 e 90, 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 70 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

⁵⁰³ André Siegfried, *Suez, Panama et les routes maritimes mondiales*, Paris, 1940, p. 82.

⁵⁰⁴ Gerald S. Graham, «The ascendancy of the sailing ship 1850-1885», in *The Economic History Review*, 1956, 2.ª série, vol. IX, n.º 1, Agosto de 1951, pp. 81 e 84; Malcolm Tull, «Australian maritime history: a progress report», in *Journal of Transport History*, 1988, 3.ª série, vol. 9, n.º 2, p. 82; Simon Ville, *Transport and the Development of the European Economy, 1750-1918*, Londres, 1990, pp. 53-54.

⁵⁰⁵ Albert Silbert, «Un carrefour de l'Atlantique: Madère (1640-1820)...», pp. 34-35.

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 1913⁵⁰⁶.

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 XIX. A maior fatia do investimento internacional canalizou-se sobretudo para as zonas mineiras – com a África do Sul a absorver uma proporção muito vultosa desses capitais –, tendo os governos dessas regiões suportado grandes despesas em infra-estruturas de transporte. A partir do último quartel do século XIX, 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 escala⁵⁰⁷.

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 1884-1886. Entre meados da década de 60 e o fim da década de 70 do século XIX, 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

⁵⁰⁶ Pierre Léon, *História Económica e Social...*, pp. 540-553. Sobre a evolução do custo do transporte oceânico durante o século XIX, cf. Douglas North, «Ocean freight...», pp. 536-573, e Charles Knick Harley, «Ocean freight rates and productivity, 1740-1913: the primacy of mechanical invention reaffirmed», in *Journal of Economic History*, vol. 48, n.º 4, Dezembro de 1988, pp. 851-864.

⁵⁰⁷ J. Forbes Munro, *Britain in Tropical Africa, 1880-1960. Economic Relationships and Impact*, London, 1984, pp. 15-18; Nuno Severiano Teixeira, «Política externa e política interna no Portugal de 1890: op *ultimatum* inglês», in *Análise Social*, vol. XXIII (98), 1987 (4.º), pp. 687-688; Pierre Léon, *História Económica e Social...*, pp. 440-444.

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»⁵⁰⁸. Os cônsules britânicos na Madeira defenderam repetidamente a importância e a eficiência e prontidão do serviço de fornecimento de carvão à navegação no porto do Funchal⁵⁰⁹.

Proporção de barcos a vapor e de barcos à vela sobre o conjunto da navegação entrada no porto do Funchal

[QUADRO N.º 36]

Triénios e anos	Barcos à vela (percentagem)	Barcos a vapor (percentagem)	Barcos entrados de vapor e vela (valores médios anuais)
1851.....	100	—	269
1854-1856.....	82	18	196
1861.....	67	33	170
1865-1867.....	60	40	247
1868-1870.....	49	51	366
1871-1873.....	43	57	560
1875-1877.....	38	62	598
1878-1880.....	28	72	605
1881-1883.....	21	79	643
1884-1886.....	12	88	700
1887-1889.....	11	89	676
1890-1892.....	11	89	635
1893-1895.....	8	92	623
1896-1898.....	6	94	729
1899-1801.....	6	94	1 026
1902-1904.....	4	96	1 308
1905-1907.....	2	98	1 214
1908-1910.....	2	98	1 359
1911-1913.....	1	99	1 197

Fontes: Sérvulo Drumond de Menezes, *Uma Época Administrativa...*, vol. II, pp. 133-139 (anos de 1847 e 1849); *Estatísticas de Comércio Externo*.

⁵⁰⁸ Relatório apresentado à Junta Geral do Distrito pelo Governador na sua sessão ordinária de 1864..., p. 63.

⁵⁰⁹ *Parliamentary Papers, Accounts and Papers. Commercial Reports*, vol. LXVIII (3953-VIII), 1867-1868; *Accounts and Papers. Commercial Reports*, parte IV, (c. 1079) LXVII, 1874; *Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce &c, on their consular Districts. Commercial*, parte VI, n.º 22, 1883, p. 1220.

Entre 1887 e 1895, o movimento de navios que faziam escala no porto do Funchal sofreu uma redução (quadro n.º 36). Mas essa situação foi prevista por parte de alguns sectores da sociedade madeirense, que não se pouparam a esforços para contrariarem esta tendência. Em 1884, João Augusto de Ornelas demonstrou que as ilhas Canárias já se apresentavam mais competitivas do que a Madeira na capacidade de atrair a navegação por os direitos aduaneiros de tonelagem serem insignificantes e o carvão de pedra estar isento de todo e qualquer imposto. Na mesma data, e na mesma linha, a Câmara Municipal do Funchal sublinhou que os portos canarianos tinham passado a dispor de «condições materiais e fiscais superiores» às propiciadas pelo porto do Funchal⁵¹⁰. 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 que permitissem impedir o desvio dos vapores para o arquipélago vizinho.

Na base desta agitação esteve o preço de abastecimento de carvão à navegação que passou a ser praticado no porto do Funchal a partir de 1880. A intensificação da transferência da navegação à vela para a navegação a vapor, ocorrida a partir de meados da década de 70 do século XIX 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 ter isentado a importação de carvão durante as décadas de 60 e 70, 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 da Grã-Canária e de Tenerife de portos francos⁵¹¹.

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 Amé-

⁵¹⁰ *Representação da Câmara Municipal da Cidade do Funchal ao Governo Civil de S. Magestade sobre Diversas Medidas Tendientes a conservar e animar a navegação de passagem neste porto, dos paquetes transatlânticos, Funchal, 1884, pp. 1-2; João Augusto de Ornellas, A Madeira e as Canárias..., p. 10.*

⁵¹¹ O decreto de 23 de Abril de 1880 consagrou essa inversão de política. 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 (Pedro Lains, *O Proteccionismo em Portugal (1842-1913)...*, p. 490).

rica. Este argumento, usado pelos madeirenses na década de 80, era esgrimido numa atmosfera de quase determinismo, porque a cobertura telegráfica mundial, que se encontrava em expansão desde a década de 70, sofria então novo impulso, a ponto de no início do século XX uma rede de cabos terrestres e marítimos circundar 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 Cádiz e esta cidade estar ligada a um dos cabos que prestavam os serviços telegráficos mais baratos do mundo⁵¹².

A importância das comunicações foi muitas vezes subalternizada em benefício das teses que valorizaram a evolução da mecânica e da construção naval. A acção do telégrafo fez-se sentir de forma particular ao nível da organização do transporte marítimo. As informações fornecidas pelo telégrafo sobre mercados e fretes mostraram-se particularmente eficazes no caso dos serviços dos cargueiros irregulares. A repartição dos serviços de navegação entre companhias regulares e cargueiros irregulares (*tramps*) permitiu aumentar a eficácia do transporte marítimo e melhorar a resposta ao crescimento da procura de serviços de navegação⁵¹³. 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. As Canárias, ao prestarem serviços telegráficos mais baratos, estariam em melhores condições para serem procuradas, sobretudo por cargueiros irregulares.

No conjunto, as diligências efectuadas na década de 80 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 central tomasse medidas que consagrassem 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.

⁵¹² Augusto de Ornelas, *A Madeira...*, p. 25.

⁵¹³ Simon Ville, «Transport and communications», in Dereck Aldcroft e Simon Ville, *The European Economy 1750-1914. A Thematic Approach*, Manchester, 1996, pp. 191-192; v. ainda Simon Ville, *Transport and the Development...*, 1990, p. 81, e C. Ernest Fayle, *A Short History of the World's Shipping Industry*, Londres, 1933, pp. 264-265.

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 pedra que tomar [...] 34\$000 réis e pelo refresco [...] 6\$600 réis [...] ⁵¹⁴.

Em 1885, o governo português atendeu algumas das reivindicações colocadas pelas entidades públicas madeirenses, nomeadamente estabelecendo 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, os cônsules britânicos na Madeira continuaram a afirmar que a perda de competitividade do porto do Funchal era devida ao excessivo peso dos direitos de ancoragem e tonelagem⁵¹⁵. Entretanto, o arquipélago vizinho não perdia tempo a 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 FACILIDADES DESTA PORTO DE ABASTECIMENTO DE CARVÃO À NAVEGAÇÃO, DE APROVISIONAMENTO E DE COMUNICAÇÃO TELEGRÁFICA POR CABO, ETC.⁵¹⁶.

Em 1895, o cônsul britânico no Funchal defendia que as Canárias atraíam grande número de navios porque 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

⁵¹⁴ João Augusto de Ornelas, *A Madeira e as Canárias...*, pp. 18-19.

⁵¹⁵ *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.

⁵¹⁶ Mordey Douglas, *Grand Canary as a Health-Resort for Consumptives and others*, Liverpool, 1887 (um anúncio em anexo).

e 11 xelins e 3 dinheiros⁵¹⁷. 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. A prioridade era concedida às questões institucionais, burocráticas e fiscais e o objectivo imediato era a prorrogação do prazo que o governo havia previsto para a isenção dos direitos de carga no porto do Funchal sobre os barcos carvoeiros. 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 para o porto do Funchal⁵¹⁸.

As previsões efectuadas pelas entidades madeirenses relativamente ao decréscimo na afluência de navegação no porto do Funchal verificaram-se entre 1887 e 1895. O processo de recuperação que se seguiu voltou a abrandar em 1904 e ficou a dever-se ao facto de esse período se ter caracterizado por um tráfego particularmente intenso devido à ocorrência de dois conflitos bélicos no hemisfério sul (quadro n.º 36). Um dos conflitos opôs a Espanha aos Estados Unidos entre 1897 e 1901, a propósito da revolta de Cuba, deflagrada em 1895, e o outro desenvolveu-se, entre 1899 e 1902, no Sul do continente africano em resultado do dissídio entre os bóeres e os ingleses. Neste sentido, a diminuição do número de entradas 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 de o Funchal passar por uma situação idêntica, e este facto aliado à guerra de preços desencadeada entre as empresas detentoras de depósitos de carvão nas Canárias e que durou até ao final de 1912, contribuiu para tornar a redução do número de navios que escalaram o porto do Funchal particularmente saliente durante esses anos⁵¹⁹.

⁵¹⁷ *Parliamentary Papers, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance. Annual Series*, n.º 1812, 1896, pp. 2-3; *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance. Spain. Report for the Year 1895 on Trade of Canary Islands*, n.º 1828, 1896, pp. 16 e 23. Estes relatórios fornecem mais dados sobre preços e fretes de carvão relativamente a Tenerife e Las Palmas do que em relação à Madeira.

⁵¹⁸ *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 18; v. ainda decreto de 30 de Abril de 1895.

⁵¹⁹ *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, n.º 5073, 1913, e n.º 5299, 1914.

Na concorrência que os portos atlânticos do Funchal, Las Palmas, Tenerife e São 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. No respeitante à Madeira, as omissões existentes 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 (quadro n.º 36). Tudo indica que este intervalo possa ser explicado pelo facto de as Canárias só terem passado a dispor de comunicações telegráficas por cabo submarino a partir de 1884. 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 (quadros n.ºs 36 e 37).

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 XX, 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 regresso⁵²⁰. Nos casos em que havia pouca carga para transportar, os navios abasteciam-se nos portos europeus do combustível necessário para toda a viagem. Durante o final do século XIX e início do século XX, a situação da América do Sul foi distinta porque a procura de fretes foi elevada e porque não possuía carvão no seu subsolo, e daí este tráfego ter contribuído de forma decisiva para o florescimento do negócio de fornecimento de carvão nas ilhas atlânticas.

⁵²⁰ *Diplomatic and Consular Reports. Report for the 1906 on the Trade and Commerce of Madeira. Parliamentary Papers, Annual Series, n.º 3811, 1907, n.º 4069, 1908.*

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 nas Canárias, a qual ficou a dever-se à guerra de preços já aludida. Comparemos os volumes de carvão que serviram para o abastecimento da navegação num e noutra arquipélago.

**Evolução da quantidade de carvão usado na Madeira e nas Canárias
para abastecer a navegação**
(valores médios anuais em toneladas)

[QUADRO N.º 37]

Entre os anos	Canárias		Madeira
	I	II	III
1883-1885.....	9 833	—	—
1886-1888.....	82 695	—	—
1889-1891.....	189 447	305 672	69 389
1892-1894.....	232 529	—	—
1895-1897.....	270 630	142 888	81 823
1898-1900.....	—	209 837	124 477
1901-1903.....	—	522 548	191 218
1904-1906.....	—	539 517	139 010
1907-1909.....	—	576 433	163 316
1910-1912.....	—	1 186 070	142 729
1913-1914.....	—	1 178 606	101 180

Notas.— Em II convertimos uma tonelada inglesa por 1016,04 kg. 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 das Canárias: 52 326 toneladas em 1906, 143 915 em 1910 e 110 240 em 1912.

Fontes: I: Adolfo Loureiro, *Breves...*, pp. 156-7; II: *Parliamentary Papers*; III — *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 em 1 de Março de 1875...*, pp. 30-31; *Estatísticas de Comércio Externo*.

Os valores das importações de carvão constituíam uma proporção muito considerável do valor total das importações da Madeira e oscilaram entre um máximo de 25% no início do século XX e um mínimo de 12% nas vésperas da primeira guerra mundial⁵²¹. Entre 1898 e 1914, a

⁵²¹ Cf. Benedita Câmara, *op. cit.*, quadro n.º 5.9.

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 lenha⁵²². Apesar do crescimento verificado no consumo interno de carvão, os volumes de carvão reexportados continuaram a absorver a maior parte do produto importado, conforme pode alcançar-se no quadro n.º 38.

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 comércio. 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 vapores⁵²³. Em contrapartida, em 1901 os portos das Canárias registaram uma queda na reexportação de carvão pelos portos da Grã-Canária e de Tenerife por se terem aí praticado preços de venda superiores aos do Funchal⁵²⁴. 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 visavam as perspectivas de negócio que nesse momento se criaram, as quais se prenderam com o excepcional volume de tráfego naval por ocasião dos conflitos bélicos já referidos.

⁵²² *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. David Justino apresenta um índice de preços da lenha onde se constata uma tendência alista entre 1895 e 1903 (*Preços e Salários...*, p. 21).

⁵²³ *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.º 2333, 1899, e n.º 3057, 1903; v. ainda Estatística Industrial. Distritos Administrativos do Funchal e Ponta Delgada...*, p. 5.

⁵²⁴ *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, n.º 2830, 1902.*

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)

[QUADRO N.º 38]

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.....	(y) 15 525	17 680	(e)	14 160	(e)
1866 (a).....	(e)	10 690	(e)	9 561	(e)
1873-1874.....	(k) 38 367	(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	(c) 64 363	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	(d) 145 525	101 180	(e)	1 160

Notas. – Em II fizemos corresponder a cada tonelada inglesa 1016,04 kg. (y) respeita ao ano de 1863; (k) respeita ao ano económico; (a) ano; (b) biénio; (c) compreende o biénio 1892-1893; (d) compreende o ano de 1913; (e) dados desconhecidos.

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 em 1 de Março de 1875...*], pp. 30-31; *Estatísticas de Comércio Externo*; II – *Parliamentary Papers* (vários anos).

Os depósitos de carvão dos três arquipélagos atlânticos (Madeira, Canárias e Cabo Verde) começaram por ser detidos por empresas de capitais britânicos. Em 1884, a casa madeirense Blandy estendeu os seus negócios a Las Palmas e, catorze anos depois, Adolfo Loureiro referia que as empresas Cory e Wilson também operavam no porto de São Vicente, de Cabo Verde⁵²⁵. Os depósitos de carvão pertencentes a

⁵²⁵ As firmas Cory e Wilson também estavam em São Vicente (Adolfo Loureiro, *Breves Notícias sobre os Arquipélagos...*, pp. 155 e 193; João Augusto de Ornelas, *A Madeira e as Canárias...*, pp. 15, 17 e 26).

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*⁵²⁶.

Entre o final do século XIX e meados da primeira década do século XX registou-se um crescimento no número de navios de bandeira alemã entrados nos 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 XX 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. Em 1908, o cônsul britânico no Funchal constatava que a totalidade dos depósitos de carvão existentes no Funchal, incluindo o de Manoel Gonçalves e C.^a, vendia um produto britânico de Cardife⁵²⁷.

O problema da competição entre o carvão britânico e o carvão alemão nas costas europeias tem sido empolado⁵²⁸. O seu impacto nas exportações britânicas provou ter sido inferior quer à diminuição das importações francesas após o crescimento verificado na sua produção interna, quer ao aumento registado na oferta de carvão noutras fontes situadas fora da Europa. Acresce que do que a historiografia tem pro-

⁵²⁶ *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance. Portugal. Report on the Trade of Madeira for the Year 1904, Parliamentary Papers, Annual Series, n.º 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, n.º 5073, 1913.*)

⁵²⁷ Para as Canárias, cf. *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, n.º 4268, 1909*, e Benedita Câmara, *op. cit.*, quadro A.5.4. Para a Madeira, cf. *Portugal. Report on the Trade of Madeira for the Year 1904, Parliamentary Papers, Annual Series, n.º 3475, 1905*, e n.º 4254, 1909.

⁵²⁸ No caso da Madeira, este empolamento é visível numa abordagem que falha por confundir cenários diplomáticos com impactos económicos de alcance reduzido (cf. Gisela Medina Guevara, *As Relações Luso-Alemãs antes da Primeira Guerra Mundial. A Questão dos Sanatórios na Ilha da Madeira*, Lisboa, 1997, p. 13).

curado averiguar sobre a evolução do consumo de carvão pelos diferentes meios de transporte é possível presumir, seguindo Sarah Palmer, que a procura pelos caminhos de ferro foi – ao contrário do que se tem afirmado – maior do que a da navegação. Para início do século XX, tendo por base dados sobre a exportação de carvão britânico para a Europa – o movimento mais representativo, – o consumo das estações marítimas espalhadas pelo mundo não ultrapassava a barreira dos 20%. Max Fletcher defendeu que este país 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. Em 1913, o consumo anual dos depósitos de carvão destinados a abastecer a navegação era calculado em 80 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 toneladas⁵²⁹.

No respeitante à navegação a vapor, a evolução mecânica, ocorrida a partir do terceiro quartel do século XIX, 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 pobre. 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 sul⁵³⁰.

A guerra de preços registada no arquipélago espanhol 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 de 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 con-

⁵²⁹ Sarah Palmer, «The British coal export trade, 1850-1913», in David Alexander e Romary Ommer (eds.), *Volumes, not Values, Canadian Sailing Ships and World Trade*, Newfoundland, 1979, pp. 337-339; v. ainda Simon Ville, «Transport and communications», in D. H. Aldcroft e Simon P. Ville, *op. cit.*, p. 203, e Max Fletcher, «From coal to oil in British shipping», in *The Journal of Transport History*, nova série, vol. III, n.º 1, Fevereiro de 1975, p. 3.

⁵³⁰ Sarah Palmer, *op. cit.*, pp. 335-336 e 340.

sequência a diminuição dos navios entrados no porto do Funchal⁵³¹. 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 restante⁵³². Mas não é de excluir a hipótese de este ser mais um dos sintomas da diferença existente ao nível do tipo de navios que frequentavam o porto do Funchal e os portos da Grã-Canária e de Tenerife.

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 de o 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*»⁵³³. Na mesma linha, a mesma fonte relatava, cinco anos mais tarde, que a «considerável diminuição 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»⁵³⁴. Nos anos que precederam a guerra de 1914, a Madeira sentiu inexoravelmente no movimento portuário a forte concorrência exercida pelo arquipélago vizinho.

⁵³¹ *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, n.º 5073, 1913, e n.º 5299, 1914.

⁵³² *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 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.

⁵³³ *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 predefinida por calendários e horários rígidos, como acontecia com os navios de carreiras regulares.

⁵³⁴ *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, 1911, p. 20.

As empresas detentoras de depósitos de carvão – qualquer que fosse a sua natureza, filiais, representantes ou concessionárias de empresas estrangeiras – operavam simultaneamente em diversos portos dos arquipélagos atlânticos. Estas empresas, por norma, firmavam acordos para garantirem que houvesse uniformidade de preço na venda de carvão no âmbito de cada porto e era-lhes indiferente qual o porto onde se processava o negócio. Esta prática tornava-se prejudicial para determinados portos, razão pela qual Loureiro defendeu que nesta matéria restava ao governo «amenizar e suavizar quanto possível os regulamentos aduaneiros, marítimos e sanitários [...]»⁵³⁵.

Na base da questão da competitividade do porto do Funchal face aos restantes portos das ilhas atlânticas entroncavam problemas muito importantes. A diferença existente no preço do frete dos barcos carvoeiros para a Madeira, Canárias e São Vicente não era apenas determinada pela distância a que estes três arquipélagos se encontravam dos países fornecedores. Desde o final do século XIX 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 de as Canárias oferecerem aos navios carga de retorno garantia-lhes à partida um preço de frete para o carvão inferior ao praticado pelos outros arquipélagos.

Esta questão prendia-se ainda com o facto de as companhias de navegação também investirem em actividades subsidiárias, como armazéns de frio, hotéis, minas, depósitos de carvão, entre muitos outros aspectos. Uma das companhias britânicas que seguiram esta actuação foi a Elder Dempster, que operou fundamentalmente na costa oeste de 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 arquipélago⁵³⁶. Este exemplo serve

⁵³⁵ Adolfo Loureiro, *Breves Notícias sobre os Arquipélagos...*, p. 207. A empresa Corys Madeira Coaling Co., Ltd., num anúncio de 1901, apresentou-se como uma filial de uma empresa sediada em Cardife, 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.).

⁵³⁶ P. N. Davies, «The impact of the expatriate shipping lines on the economic development of British West Africa», in *Business History*, vol. XIX, n.º 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. Foi inteiramente devido a este cresci-

apenas para ilustrar até que ponto é que a actividade de abastecimento de carvão à navegação e às companhias de transporte marítimo podia suscitar determinados tipos de investimento. No caso das Canárias, essa interligação contribuiu decisivamente em determinado momento para dinamizar um sector de produção agrícola para exportação.

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. 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. A este respeito, no período que decorreu entre 1904 e 1913, a evolução dos arquipélagos da Madeira e das Canárias não foi idêntica. Enquanto o primeiro manteve o mesmo número de empresas em actividade, o segundo viu esse número praticamente duplicar⁵³⁷. O capital estrangeiro demonstrou durante esses anos um interesse em investir no arquipélago espanhol vizinho que não encontrou paralelo na Madeira.

Da aspiração do porto franco à zona franca

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 80 do século XIX e as vésperas da primeira guerra mundial foram efectuadas diversas inicia-

mento rápido das comunicações que o comércio de frutas perecíveis se desenvolveu. O desenvolvimento deste comércio no futuro passa pelas 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», in *Parliamentary Papers, Miscellaneous Series*, n.º 246, 1892, p. 14).

⁵³⁷ 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*, n.º 5073, 1913).

tivas 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 podiam travar a competição exercida pelos portos de Las Palmas e de Tenerife.

Em 1883 e 1884 sucederam-se as iniciativas parlamentares destinadas à criação de um porto franco no Funchal⁵³⁸. 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 de os investimentos portuários então autorizados ficarem improdutivos⁵³⁹.

Aquelas iniciativas 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 utilizarem 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 nações⁵⁴⁰. Aliás, nesta última perspectiva, a iniciativa do porto franco em Lisboa era encarada como o prolongamento de uma pretensão do Brasil, a quem conviria um entrepos-

⁵³⁸ Sobre as iniciativas dos deputados pela Madeira, v. visconde Ribeira Brava (*Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, sessão de 22 de Dezembro de 1883, pp. 1850-1851), e Gonçalves de Freitas (*ibid.*, sessão de 28 de Janeiro de 1884, pp. 149-150). O projecto n.º 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 Caetano de Carvalho) serviu de base ao projecto 100 elaborado pela Comissão da Fazenda (*ibid.*, sessão de 17 de Maio de 1884, pp. 1659-1660).

⁵³⁹ *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, 17 de Maio de 1884, p. 1659.

⁵⁴⁰ Pedro Lains, *A Economia Portuguesa...*, p. 167; Mariano Pina, *Os Planos Financeiros do Sr. Mariano de Carvalho*, Lisboa. 1893, pp. 74-77. 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).

to 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 dos grandes centros de consumo (Alemanha, no caso do tabaco). A respeito do café brasileiro, o deputado Cerqueira Rocha confirmava esta perspectiva nestes termos: «[...] os entrepostos do café são os *cargo-boats*, donde saem os comboios que os levam às torrefacções. O Brasil, para o café, não precisa de entreposto em Lisboa. A situação modificou-se⁵⁴¹.»

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-Pará, Angola e Bolama⁵⁴². 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 80 do século XIX, 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»⁵⁴³. Estas preocupações coadunam-se com o revigorar do império após 1885.

Os interesses coloniais já se encontravam 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 por-

⁵⁴¹ *Diário da Câmara dos Deputados*, sessão de 12 de Fevereiro de 1913, p. 32; v. as intervenções de José Barbosa e Álvaro Poppe (*ibid.*, p. 30).

⁵⁴² *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 (*ibid.*, p. 32); v. ainda *ibid.*, sessão de 14 de Fevereiro de 1913, pp. 14-16.

⁵⁴³ *Diário da Câmara dos Deputados*, sessão de 12 de Fevereiro de 1913, pp. 29 e 32. Sobre o revigorar do império, v. Pedro Lains, «An account of the Portuguese African empire, 1885-1975», in *Revista de História Económica*, ano XVI, n.º 1, Madrid, 1998, pp. 238-250.

tos 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 de 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. 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 mercadorias africanas (e, dentro destas, das provenientes das colónias africanas portuguesas), sul-americanas, australianas e europeias.

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 São Vicente para se desenvolver como porto de escala, mas observava que 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, tendo-se antes assistido à transferência progressiva dos depósitos de carvão de São Vicente para as Canárias⁵⁴⁴.

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 a oeste do porto do Funchal. Esta firma pre-dispunha-se a efectuar a suas expensas uma série de obras (docas de reparação, cais de desembarque e a instalação de guindastes)⁵⁴⁵. No ano subsequente, os deputados Manuel Gregório Pestana Júnior, Car-

⁵⁴⁴ Constantino Roque da Costa, *Problemas da Economia Nacional. Agricultura, Commercio e Navegação de Portugal nas suas relações com o mercado mundial*, pp. 344-349; Adolfo Loureiro, *Breves...*, pp. 48-50 e 201.

⁵⁴⁵ Este requerimento foi efectuado no Funchal a 11 de Dezembro de 1911 (*Diário da Câmara dos Deputados*, sessão 15 de Maio de 1912, pp. 4-5).

los 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, de um modo geral, não se mostraram desfavoráveis 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 flores⁵⁴⁶. No mesmo sentido se pronunciou o director de Obras Públicas, Adriano Augusto Trigo, ao defender que sem esse instrumento económico se tornava impossível exportar para o estrangeiro em concorrência com o vizinho arquipélago das Canárias, onde não existiam «as peias e embaraços fiscais» que se encontravam na Madeira⁵⁴⁷.

O debate ocorrido no parlamento nos anos de 1912 e 1913, não obstante ter repisado aquela ideia, centrou-se na escolha da melhor localização para o entreposto de 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 pela Madeira Carlos 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 efeito⁵⁴⁸. O seu ponto de vista coincidia com o do director de Obras Públicas do Funchal, que 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 [...]»⁵⁴⁹. Apesar desta afirmação, os dados de reexportação da Madeira entre 1875 e 1914 não revelaram um movimento significativo e coincidem com os da reexportação de carvão.

⁵⁴⁶ *Ibid.*, pp. 5 e 8; v. ainda sessão de 14 de Fevereiro de 1913, p. 11.

⁵⁴⁷ *Ibid.*, sessão de 5 de Maio de 1912, p. 7.

⁵⁴⁸ *Ibid.*, sessão de 12 de Fevereiro de 1913, p. 13, e sessão de 14 de Fevereiro de 1913, pp. 10 e 15.

⁵⁴⁹ *Ibid.*, sessão de 5 de Maio de 1912, p. 7. Para compulsar os dados de reexportação, cf. Benedita Câmara, *op. cit.*, quadros A.5.3 e A.5.8. Sobre a tarifa colonial que em 1892 impunha um forte tratamento preferencial às reexportações efectuadas através de Portugal, cf. Pedro Lains, «An account...», p. 243.

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 1912) 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»⁵⁵⁰. Deste 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 poder transformar-se numa escala importante de navegação com a abertura do canal do Panamá se configurava como factor decisivo enquanto necessidade de um porto franco. Em quarto lugar, as Canárias não serviam 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 VV. 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 Canárias⁵⁵¹.

O desenvolvimento das 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 nas Canárias referia que nos últimos quarenta e cinco anos tinham sido construídos 320 km de estradas e que o governo ha-

⁵⁵⁰ *Ibid.*, p. 29. Sobre a iniciativa dos parlamentares insulares, *ibid.*, sessão de 12 de Fevereiro de 1913, p. 30).

⁵⁵¹ José Barbosa, *Diário da Câmara dos Deputados*, sessão de 14 de Fevereiro de 1912, p. 12. Anote-se que esta matéria se encontra tratada num livro de Silveira sobre as relações hispano-americanas.

via 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 boas condições nos navios, o que excluía o seu transporte às costas de homens ou de animais⁵⁵².

Mas, ainda segundo José Barbosa, 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». Neste contexto, que sucedeu à revisão do regime sacarino que restringia o fornecimento de açúcar madeirense ao mercado interno a partir de 1918, este deputado concluíra 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 «antieconómica sob todos os aspectos»⁵⁵³.

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 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»⁵⁵⁴.

⁵⁵² «Reports on subjects of general and commercial interest. Social and economical condition of the Canary islands», in *Parliamentary Papers, Miscellaneous Series*, n.º 246, 1892, p. 14.

⁵⁵³ *Diário da Câmara dos Deputados*, sessão de 12 de Fevereiro de 1913, pp. 29 e 31, e de 14 de Fevereiro de 1913, pp. 12-13 e 16.

⁵⁵⁴ *Ibid.*, sessão de 14 de Fevereiro de 1913, pp. 17-18; v. ainda a Lei n.º 265, de 24 de Julho de 1914, e a lei de 13 de Junho de 1913. Sobre o pensamento económico de Ezequiel de Campos e as suas propostas neofisiocráticas no início do Estado Novo, cf. Fernando Rosas, «As ideias sobre desenvolvimento económico nos anos 30: Quirino de Jesus e Ezequiel de Campos», *apud* José Luís Cardoso (org.), *Contribuições para a História do Pensamento Económico em Portugal*, Lisboa, 1988, pp. 203-208.

Esta orientação tinha por modelo o sucesso das Canárias, mas não ponderava a diferença existente entre os dois arquipélagos em matéria de infra-estruturas. A acessibilidade da 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 XIX nestes domínios, enquanto a Madeira não o fez, pelo menos de forma comparável. Dois anos volvidos, Hinton, através de Quirino de Jesus, opunha-se a esta perspectiva. A hipótese de a Madeira passar a dedicar-se à exportação de frutas como alternativa à redução da quota de exportação de açúcar para o continente era inviável. Esta mesma política que considerava «filha da campanha Hinton e do *pseudofomento colonial*»⁵⁵⁵

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.

Entretanto, o parlamento tinha acabado por autorizar o governo a adjudicar, por concurso, a construção e exploração de uma zona franca na ilha da Madeira, nos termos das bases gerais estabelecidas em 1913 para a instalação de um porto franco em Lisboa. 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

⁵⁵⁵ [A. Quirino de Jesus] *A Nova Questão Hinton...*, pp. 22-23.

preceituava a base 3.^a do artigo 3.^o 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»⁵⁵⁶. 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 destinado 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.

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 80 do século XIX, o qual, por sua vez, entroncava na aspiração da 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.

A concorrência das Canárias

As questões fiscais estiveram longe de serem 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 Madeira⁵⁵⁷. Na época adiantaram-se diversas explicações para esta evolução. Saber se o apetrechamento dos portos de Las Palmas e de Tenerife influiu 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 impõe alguma

⁵⁵⁶ Cf. artigo 3.^o da Lei n.º 265, de 24 de Julho de 1914, s. n.

⁵⁵⁷ Cf. Benedita Câmara, *op. cit.*, quadros n.ºs 5.4 e 5.6 e A.5.5.

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 Portugal. Um plano de iluminação costeira foi igualmente posto em prática durante este período⁵⁵⁸.

Em 1895, a Associação Comercial do Funchal defendeu, como grande prioridade de investimento estrutural, a iluminação das costas do arquipélago por essa ser uma das vantagens das Canárias. Três anos decorridos, ao explicar as razões da preferência demonstrada pela navegação em relação às 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 modernas⁵⁵⁹. Na realidade, importa lembrar que o final do século XIX foi marcado pela construção de navios de grande tonelagem. A modernização da maioria dos portos mundiais fez-se de forma lenta e os progressos verificados na operacionalidade dos portos – não se resumiram à implantação de infra-estruturas portuárias – deveram-se a meios operacionais, como os rebocadores ou os guindastes⁵⁶⁰.

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. 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

⁵⁵⁸ Sobre o investimento em estruturas portuárias no Funchal, cf. «Introdução». Relativamente aos investimentos efectuados nas Canárias em infra-estruturas portuárias, cf. «Reports on subjects of general and commercial interest. Social and economical condition of the Canary islands», in *Parliamentary Papers, Miscellaneous Series*, n.º 246, 1892, p. 12, e em iluminação costeira, cf. *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*, n.º 5, 1886, e n.º 2830, 1892.

⁵⁵⁹ Adolfo Loureiro, *Breves Notícias...*, pp. 46-47 e 198.

⁵⁶⁰ C. Knick Harley, «Ocean freight rates...», p. 867. Sobre o carácter lento da modernização portuária, v. S. P. Ville, *Transport and the Development...*, p. 54.

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 eram compensadores face à natureza das operações aí efectuadas.

Apesar de, em 1884, João Augusto de Ornelas ter discorrido sobre as inúmeras vantagens do puerto de la Luz na Grã-Canária por passar a dispor de grandes armazéns para depósitos de carvão de pedra, depósitos flutuantes para carvão e para água, quinze anos depois Loureiro reduzia a importância destes melhoramentos⁵⁶¹:

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 barcaças, 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 [...]⁵⁶².

As necessidades e a natureza do apetrechamento de um porto variavam de acordo com as operações que aí eram praticadas. O porto do Funchal tinha por função prestar serviços de abastecimento da navegação e proporcionar algumas horas de lazer aos passageiros em trânsito. O mero facto de o movimento naval ter crescido (embora de forma modesta, quando comparado com as Canárias) prova 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 XIX, 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 para sectores tão distintos como a agricultura ou o turismo. As actividades que os investimentos foram dinamizando (depósitos de carvão, hotéis ou explorações de frutas e hortícolas para exportação) acabaram por tornar os portos de Las Palmas e de Tenerife atractivos para a navegação de escala⁵⁶³. O desen-

⁵⁶¹ João Augusto de Ornelas, *A Madeira e as Canárias...*, p. 28.

⁵⁶² Adolfo Loureiro, *Breves Notícias...*, pp. 197-198, s. n.; v. ainda p. 155.

⁵⁶³ Nos últimos anos do século passado, os relatórios consulares britânicos respeitantes às Canárias anotaram o aumento dos investimentos britânicos em explorações agrícolas para produtos de exportação («Report on agriculture in Las Palmas», in *Parliamentary Papers*,

volvimento da fruticultura e da horticultura propiciou carga de retorno aos navios carvoeiros, facto que fazia baixar os preços dos fretes e o do preço do carvão destinado ao abastecimento dos 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 às 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 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, cuja 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 frutas.

O trânsito de passageiros

O decurso das décadas de 70 e 80 do século XIX 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 XIX 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.

Miscellaneous Series, n.º 451, 1898, p. 4). Sobre a vantagem da Madeira em relação a São Vicente, v. Adolfo Loureiro, *Breves Notícias...*, pp. 15, 34, 48-50, 199-200 e 207-208.

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. Nos primeiros anos do século XX, uma redução no tempo de viagem, possibilitada pelo desenvolvimento naval, permitiu que trabalhadores do Sul da Europa (*os golondrinas*) repartissem o seu ano de trabalho em tarefas agrícolas sazonais entre este continente e a América do Sul⁵⁶⁴. Detenhamo-nos no quadro n.º 39.

Evolução do número de passageiros em trânsito no porto do Funchal

[QUADRO N.º 39]

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

(a) Ano.

Fontes: *Inquérito sobre a Situação Económica...*, p. 206; Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos de Portugal...*, pp. 154-155; Vitorino Santos, «Relatório...», in *Boletim do Trabalho Industrial*, n.º 75, p. 16.

Uma parte destes passageiros que transitavam pelo porto do Funchal 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»:

[...] 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 agu-

⁵⁶⁴ J. D. Gould, «European inter-continental emigration, 1815-1914: Patterns and causes», in *Journal of European Economic History*, Inverno de 1979, 8 (3), pp. 611 e 613; W. Woodruff, *Impact...*, p. 241.

lha, obras elegantes de marcenaria, grande quantidade de chapéus e outros artefactos de palha [...] ⁵⁶⁵.

A partir do final do século XIX, os navios correios britânicos em direcção à África do Sul passaram a ter expressão na actividade do porto do Funchal. Pereira de Matos, ao analisar o tráfego marítimo euro-africano dessa época, sublinhava o esplendor dos navios das companhias que serviam a colónia inglesa do Cabo, os quais se haviam modernizado para darem resposta à procura registada no âmbito do transporte de passageiros. A frequência das ligações entre a 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 C.^o – 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» ⁵⁶⁶. 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 XX, ao incremento da navegação de recreio ou de cruzeiro em paquetes de luxo. As exigências de consumo deste tipo de passageiros foram claramente sentidas 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 especiais em determinadas épocas do ano. Nestes cruzeiros empregavam-se normalmente

⁵⁶⁵ *Relatório sobre o Estado da Administração Pública nos Distritos Administrativos do Continente e Ilhas Adjacentes em 1858...*, p. 12.

⁵⁶⁶ A. Pereira de Matos, *A Marinha do Comércio*, t. I, Porto, p. 234.

barcos muito luxuosos e o circuito incluía, além da Madeira e das Canárias, Portugal continental, a Espanha e o Mediterrâneo⁵⁶⁷.

Os hoteleiros Reid, que exerceram um papel destacado no turismo madeirense durante o último quartel do século XIX e os primeiros anos do século XX, procuraram tirar partido das oportunidades criadas pelo turismo de escala, criando uma tarifa para um circuito completo de distração do passageiro em trânsito: «A bordo fornecem-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 bordo⁵⁶⁸.» Este género de iniciativas não se desprendia do embrionário fenómeno turístico madeirense.

A partir do final do século XIX, os navios britânicos que serviam a África do Sul e a progressiva inclusão da Madeira em alguns circuitos da navegação de cruzeiro tornaram evidentes, em particular na cidade do Funchal, as exigências de consumo destes passageiros. Nesta matéria, muitos autores nacionais atentos ao caso do porto de Lisboa chamaram a atenção para o valor económico do «excursionismo»⁵⁶⁹.

O turismo

Durante o século XIX, a imagem da Madeira identificou-se com o seu clima. Os visitantes procuravam usufruir o seu Inverno suave. Os antecedentes directos desta motivação podem ser encontrados na tendência registada na medicina europeia setecentista para a prescrição de tratamentos com águas minerais e com a água do mar. Este facto contribuiu para transformar os tratamentos termais numa moda. A voga deste fenómeno só atingiu a Inglaterra no século subsequente. Os bri-

⁵⁶⁷ Por ordem de referência, v. 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, Filadélfia e São Francisco, 1901, pp. 138-139, Adriano Trigo e Anfbal Trigo, *Guide and Plan...*, pp. 57-61, e A. F. Jardim, *Madeira. The Pearl of the Atlantic*, Lisboa, 1914, cap. «Routes to and from Madeira».

⁵⁶⁸ Alberto Artur Sarmiento, *O Funchal, Quadricentenário...*, anúncio «Hotéis Reid», s. p.; v. ainda William e Alfred Reid, *Madeira. A Guide Book of Useful Information. With illustration and Maps*, Londres, 1889, 1.ª ed., pp. 23 e 26, e 5.ª ed., p. 39, e A. J. D. Biddle, *The Land of the wine...*, vol. II, p. 125. Sobre os serviços prestados pelo Monte Palace Hotel, v. Adriano A. Trigo e Anfbal A. Trigo, *Guide and plan of Funchal...*, p. 2 do anexo.

⁵⁶⁹ Constantino Roque da Costa, *op. cit.*, pp. 354-362.

tânicos tiveram a qualidade de imprimir às suas estâncias termais (*spas*) marcas que as distinguiram das congêneres continentais. O espírito britânico expressava-se numa forma própria – algo jovial – de encarar a doença. As estâncias de Bath, Tumbidge Wells e Epsom sobressaíram de uma 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 XIX, tendo Dieppe e Biarritz como principais emblemas⁵⁷⁰.

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 e divulgadores das vantagens climáticas da ilha. Durante o século XIX, os médicos adoptaram para as doenças pulmonares, em particular para a tuberculose, a mudança de ares. Em 1811, William Gourlay surpreende-se com a inexistência de um estudo sobre o clima desta ilha, quando esta se tinha tornado um refúgio para os doentes tísicos britânicos, que procuravam escapar ao Inverno rigoroso e não tinham podido dirigir-se ao Sul da Europa por este ter sido transformado em teatro de guerra⁵⁷¹.

⁵⁷⁰ Philippe Ariés e Georges Duby, *História da Vida Privada. Da Revolução à Grande Guerra*, Lisboa, vol. 4, p. 231.

⁵⁷¹ William Gourlay, *Observations on the natural History, climate and diseases of Madeira, during a period of eighteen years*, Londres, 1811, pp. 2-6.

Durante a primeira metade do século XIX, a divulgação da Madeira passou a ser feita em cartas e guias destinados a serem consultados pelos doentes. A maior parte destes textos foi escrita sem intenções comerciais, muito embora tivesse existido, num ou noutro caso, intenções claras de publicidade deliberada, como aconteceu com um texto editado na década de 40 onde os interesses de uma companhia inglesa de navegação se encontravam bem explícitos⁵⁷². Nestes guias e cartas misturavam-se recordações de estadas 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 80, uma das referências mais assíduas era a que se relacionava com a lista dos médicos disponíveis para atenderem os visitantes estrangeiros, sendo alguns deles de outras nacionalidades ou madeirenses diplomados no exterior⁵⁷³. 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 *agências de viagem* não existiam.

Estes visitantes (doentes) praticavam estadas prolongadas. A chamada época alta da Madeira decorria entre os meses de Outubro e Maio. O número dos chamados *habitantes sazonais* cresceu dentro de patamares muito baixos. A produção e oferta de serviços acompanhou esse crescimento e registou aperfeiçoamentos. O alojamento foi um dos aspectos onde se registou uma clara evolução. Neste sentido, em 1819 registava-se que os doentes ingleses eram acomodados em «diversas casas de hóspedes», mantidas «por ingleses muito respeitáveis». Estes,

⁵⁷² 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*, Londres, 1843), que foi compilado a partir de documentos fornecidos pelos agentes da Royal Mail Steam Packet Company.

⁵⁷³ *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*, Londres, 1819, p. 47; John Osborne, *op. cit.*, pp. 22-23; *Madeira a Brief Letter of Advice to an Invalid, by an Ex-Invalid*, Londres, 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, v. Eberhard Axel Wilhelm, «Visitantes de língua alemã na Madeira (1815-1915)», in *Isleña*, n.º 6, Janeiro-Junho de 1990, p. 49.

«na sua maior parte», haviam sido «desafortunados nos seus interesses comerciais» e, «como aqui não» existiam «leis de falência, eles não» tinham «outro recurso donde obter um modo de vida»⁵⁷⁴. Volvidos mais de trinta anos, observava-se que o número de visitantes e o número de casas de hóspedes haviam crescido e esta era «uma das mais fortes recomendações do Funchal»⁵⁷⁵. A nota saliente dos anos 50 foi o facto de se encontrar maior número de portugueses neste ramo de negócios. As *boarding-houses* custavam metade do preço das inglesas e eram preferidas pelos alemães, que se juntavam aos conterrâneos vindos de Lisboa ou do Rio.

Em alternativa a esta forma de alojamento, os visitantes recorreram ao aluguer de casas e quintas 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. Em 1844, as casas mobiladas podiam ser alugadas por um preço entre 60 e 200 libras por estação. Quinze anos passados publicitava-se que as casas para alugar aos visitantes eram abundantes, sendo as rendas estipuladas de acordo com o seu tamanho e 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.» O alargamento do leque dos preços das casas permitia a estada de visitantes de diferentes bolsas. Quando as casas eram alugadas por mobilar, os visitantes de diferentes bolsas. Quando as casas eram alugadas por mobilar, os visitantes ou traziam as mobílias dos países de origem ou recorriam aos serviços locais dos alugadores de móveis⁵⁷⁶.

A opção pelo aluguer punha questões ao nível da gestão da casa. Em 1834 enalteciam-se as qualidades de trabalho dos elementos masculinos locais e aconselhavam-se as senhoras ou as famílias a trazerem consigo serviçais inglesas, mas «não muito novas»... Quinze anos de-

⁵⁷⁴ *An Historical Sketch of the Island...*, p. 46.

⁵⁷⁵ Reginald Fowler, *Hither and Thither; or Sketches on both Sides of the Atlantic*, Londres, 1854, p. 4; v. ainda Robert White, *Madeira. Its Climate and scenery...*, pp. 111-112, e Eberhard Axel Wilhelm, «As experiências do botânico alemão Hermann Schacht (1855-1857): um ano e meio na Madeira», in *Isleña*, n.º 8, 1991, p. 83. O livro de Schacht foi publicado em 1859 e consistia num relatório sobre a vegetação da Madeira e Tenerife dirigida ao ministério real prussiano para os negócios agrícolas.

⁵⁷⁶ *An Historical Sketch...*, p. 48; John Osborne, *Guide to the Madeiras...*, p. 20; Robert White, *Madeira. Its Climate and Scenery. Containing Medical and General Information for invalids and visitors...*, Londres, 1851, pp. 188-190; F. A. Barral, *Notícia sobre o Clima do Funchal e sua Influência no Tratamento da Tísica Pulmular*, Lisboa, 1854, p. 266; *Madeira, A Brief Letter of Advice to An invalid, by an Ex-Invalid...*, p. 4; Reginald Fowler, *op. cit.*, pp. 10-11.

pois 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 provisionamento da casa por se queixarem de tudo o que não era inglês. No início da década de 80, Helen Taylor, que se instalara numa quinta 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. Esta autora constatara que no Inverno havia falta de emprego para os homens madeirenses⁵⁷⁷.

A qualidade e o apetrechamento das lojas de comércio do Funchal interessavam particularmente aos visitantes que se instalavam em quintas. No final da segunda década do século XIX observava-se que muitos dos comerciantes de retalho com loja aberta 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 terço. Os estabelecimentos de Rutherford and Grant, John Unwin e William Newton tinham a vantagem de vender toda a espécie de artigos ingleses⁵⁷⁸. Na década de 50 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 na Madeira por um preço levemente superior ou igual ao de Inglaterra⁵⁷⁹. Quase todos os artigos podiam ser adquiridos no Funchal, onde existiam excelentes

⁵⁷⁷ Helen Taylor, *Madeira: Its Scenery, and how to see it (With letters of a year's residence, and lists of the trees, flowers, ferns, and seaweeds)*, Londres, 1882, pp. 4, 30, 193 e 229.

⁵⁷⁸ *An Historical Sketch...*, pp. 58 e 48; John Driver, *Letters from Madeira in 1834, with an Appendix illustrative of the History of the island, climate, wines, and other information up to the year 1838*, Londres, 1838, p. v.

⁵⁷⁹ Robert White, *op. 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 São Sebastião), fazia-se notar a boa qualidade dos chapeleiros, alfaiates e sapateiros (pp. 120-121).

farmácias – uma decorada ao estilo inglês –, negócios de tecidos, mercearias e papelarias, entre outras lojas. Alguns dos estabelecimentos comerciais continuavam a ser propriedade de ingleses, mas noutros, apesar de os proprietários serem portugueses, não só falavam aquele idioma, como efectuavam muitos dos seus fornecimentos em Inglaterra⁵⁸⁰.

Em 1834 sublinhava-se que as lojas do Funchal apresentavam um aspecto pouco alegre. Segundo descrições do início dos anos 50, 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, quer em inglês, quer em português. Em 1859, Francisco de Paula Campos de Oliveira atribuiu a disseminação das medidas inglesas na ilha da Madeira à presença de turistas ingleses, aos quais, em seu entender, «não lhes seria desagradável se todos os habitantes dela falassem antes a língua inglesa do que a portuguesa»⁵⁸¹.

A literatura de cartas e guias destinados a doentes, porque maioritariamente escrita por cidadãos britânicos, recorria a muitas comparações entre o *modus vivendi* do doente na Madeira e a vida em 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, 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 (o apetrechamento das bibliotecas dos mercadores estrangeiros foi muito louvado), em bilhares, passeios a cavalo e a pé, passeios de barco, piqueniques, tiro ao alvo e ténis⁵⁸². No final da década de 50 do século XIX faziam-se «sessões de desenho (*sketching parties*)». Nessa época, a Madeira teve a felicidade de ser pintada por muitos visitantes britânicos que, na linha da tradição aqua-

⁵⁸⁰ *Madeira, a Brief Letter...*, pp. 5 e 7.

⁵⁸¹ Francisco de Paula Campos e Oliveira, *Relatório das Comparações das Medidas Antigas...*, p. 463.

⁵⁸² *A Letter to an invalid about to visit Madeira*, Londres, 1834, pp. 10-11.

relista inglesa, davam particular ênfase ao registo espontâneo da natureza⁵⁸³.

A natureza era apresentada como a alternativa à ausência dos divertimentos próprios dos grandes centros – o teatro, a ópera, as corridas de cavalos. Além do aguarelista, o naturalista e o botânico dispunham de material à discrição para prosseguirem as suas pesquisas. Durante o século XIX, 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 e que recomendou aos que tinham alguma formação científica e que tivessem de permanecer na ilha por razões idênticas às suas que não cedessem à inactividade porque existia em muitas áreas «trabalho suficiente para muitos indivíduos semi-inválidos», o qual era «uma oportunidade bem-vinda para dar sentido e propósito a uma vida»⁵⁸⁴.

O facto de, na publicidade comparada da Madeira, as estâncias termais 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:

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 estação⁵⁸⁵.

No início da década de 50, Barral, o médico que acompanhou a imperatriz do Brasil à Madeira, citou uma vasta lista de potenciais destinos para serem visitados pelos pacientes de tuberculose, a quem desde há muito se aconselhava a «mudança de clima, de localidade, de habitação». Nesta lista estavam as alternativas que se colocavam aos pacientes durante o Inverno: «[...] em Inglaterra, Undercliff, Hastings, Bri-

⁵⁸³ *Madeira. A Brief Letter of advice to an invalid...*, p. 5.

⁵⁸⁴ Björn M. Hausen, «Paul Langerhans and the islands», in *Islenha*, n.º 7, Julho-Dezembro de 1990, p. 29.

⁵⁸⁵ *Madeira. A Brief Letter...*, p. 8.

ghton, 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; na Alemanha e na 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 Madeira⁵⁸⁶.

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 70 do século XIX, 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 D. Amélia do Brasil no início da década de 50 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»⁵⁸⁷. 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, havia sido sempre procurada por causa do seu clima suave. Neste contexto, fazia a defesa do clima da Madeira para os doentes pulmonares por registar temperaturas médias superiores às do Sul da França e da Itália. Ao prosseguir nesta comparação, conseguia transformar a falta de divertimentos existentes na Madeira numa das suas vantagens:

As galerias, os museus, os monumentos, os teatros, e também outros atractivos das cidades de Itália, têm mais de uma vez sido acusados 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.

⁵⁸⁶ F. A. Barral, *op. cit.*, pp. 9-10.

⁵⁸⁷ P. Garnier, *Itinéraire de Paris à Madère*, Union Médicale, Outubro de 1859, p. 11.

Esta defesa tinha cambiantes:

Nós queríamos melhores estradas, passeios mais bem entretecidos 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 de águas minerais alemãs⁵⁸⁸.

A partir de meados da década de 70 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 Madeira⁵⁸⁹. Nesta linha, nove anos decorridos, um relatório consular britânico relativo às Canárias recomendava o guia turístico intitulado «Brown's Madeira and Canary Islands» e defendia a superioridade do arquipélago espanhol por possuir excelentes estradas e dispor de uma diversidade de ilhas para visitar, dotadas de climas diferenciados⁵⁹⁰.

Pouco tempo depois os pareceres médicos sobre a tuberculose passaram a inclinar-se noutro sentido. Esta questão foi tratada em 1904 pelo cônsul britânico nesta ilha desta forma: «Nos nossos dias ainda existem defensores de um clima ameno, uniforme e relaxante para esses casos, mas a tendência é, como toda a gente sabe, no sentido oposto; e o ar frio, seco, revigorante, de Engadine ofuscou o da Madeira [...]»⁵⁹¹.» Isto significou que a estância de Inverno madeirense passou a sofrer a concorrência de um leque muito mais alargado de locais. A partir dessa altura detectou-se nas forças económicas madeirenses uma vontade verdadeiramente nevrótica de adaptarem a oferta de serviços turísticos da Madeira às transformações ocorridas no concernente à expectativa dos clientes de uma estância de Inverno. Este foi o sentido da iniciativa levada a cabo em 1894 pela Associação Comercial do Funchal de solicitar apoios governamentais para que se utilizasse a «climatologia de montanhas com a criação de sanatórios de saúde» e

⁵⁸⁸ F. A. Barral, *op. cit.*, pp. 9, 252-258 e 262-263.

⁵⁸⁹ 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*, Paris, 1875, pp. 30-31.

⁵⁹⁰ *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.

⁵⁹¹ *Diplomatic and Consular Reports. Report on the Year 1905 on the Trade and Commerce of Madeira, Parliamentary Papers, Annual series*, n.º 3475, 1906.

para que se aproveitasse o clima das zonas baixas para erguer «sanatórios de litoral»⁵⁹². Nesta linha, Copertino de Faria, defendeu que o Tesouro lucraria com a criação de diversos tipos de sanatórios nesta ilha. A pressão de sectores económicos pode estar na origem das concessões efectuadas em 1903 ao consórcio alemão liderado pelo príncipe de Hohenlohe. 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 não foi levado à prática⁵⁹³.

A voga do turismo de Inverno na costa mediterrânica francesa a partir de meados da década de 60 – a expressão *Côte d'Azur* surgiu em 1877 – surgiu associada às motivações daqueles que pretendiam mudar de ares, passando um Inverno num clima suave. Justamente nessa data, Ramalho Ortigão discorreu 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 intelectual⁵⁹⁴.

Enquanto a evolução do tratamento da tuberculose criava um novo mapa para as viagens de saúde, a sociedade e a economia internacional sofriam profundas transformações que acabavam por ter repercussões nos destinos 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 divertimento⁵⁹⁵. Por outro lado, a evolução técnica registada durante o século XIX criou maiores facilidades de transporte e propiciou melhorias nas comunicações, que

⁵⁹² *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.

⁵⁹³ José Copertino de Faria, *Guide and Plan of Funchal*, Funchal, 1910, p. 50. Sobre a chamada questão dos sanatórios, v. Nelson Viríssimo, «A questão dos sanatórios da Madeira», in *Islenha*, n.º 6, Janeiro-Junho de 1990, pp. 124-144. Relativamente à polémica desencadeada em torno da indemnização pedida em 1907 por este consórcio ao governo, v. ainda *Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, sessão n.º 16, de 19 de Janeiro de 1907, pp. 191-198.

⁵⁹⁴ Ramalho Ortigão, *Banhos das Caldas e Águas Minerais*, Porto, 1875, pp. 21-22, e *As Praias de Portugal, Guia do Banhista e do Viajante*, Porto, 1876, pp. 17 e 21; v. ainda Philippe Ariès e Georges Duby, *História da Vida Privada...*, vol. 4, p. 232.

⁵⁹⁵ A. Robinson, *A Geography of Tourism*, Londres, 1976, pp. 4-27.

tiveram como efeito aumentar substancialmente a mobilidade das pessoas.

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. 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»⁵⁹⁶.

Muitas análises sociológicas, antropológicas e económicas excluem a nomenclatura «turismo de saúde». Nesta acepção, a palavra «turismo», em sentido técnico, pressupõe viagens e estadas temporárias de pessoas que pretendem fazê-lo no seu tempo de lazer. A disponibilidade de tempo e de dinheiro e uma motivação própria fundamentam este conceito. A evolução registada no século XIX criou um fenómeno novo: a possibilidade de o cidadão com dinheiro se tornar apenas *turista*. Quando esta palavra surgiu, plena de novidade, o *Larousse* novecentista definiu-a como aquele que viaja por *prazer e ociosidade*. Em meados daquele século emergiam nas principais cidades europeias as agências de viagem. Mas o surgimento de publicações da envergadura do *Guide Michelin* (1900) e sobretudo o aparecimento de operadores turísticos, como o *Touring Club de France* (1890) ou a *Thomas Cook* em Inglaterra, indiciaram a emergência do turismo de massas (esta agência, nascida em 1841, vendeu o seu primeiro *package-tour* entre a Inglaterra e os EUA em 1879) e provaram as alterações registadas nas sociedades europeias do final do século⁵⁹⁷.

⁵⁹⁶ A. Andreas Bodenstein, «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. 171-172.

⁵⁹⁷ Philippe Ariès e George Duby (dir.), *História da Vida Privada*, 1990, vol. 4, pp. 228-229 e 232. As agências de viagem incumbiam-se do comércio de viagens a retalho, vendendo mais caro o *stock* detido pelos *tour operators* (Rob Davidson, *Tourism*, Londres, 2.ª ed., 1993, pp. 58-59).

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 virtudes terapêuticas do clima e acabou por transformar-se numa estância de turismo e desportos de Inverno⁵⁹⁸.

Desde o início da década de 80 do século XIX foram visíveis na Madeira diversos indícios de industrialização da actividade turística. Em 1888, um político madeirense (Herédia) considerava prioritária 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 desfrutadas⁵⁹⁹. 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. A autoria destes textos coube quer a hoteleiros da Madeira (muitos de nacionalidade inglesa), quer a empresas internacionais produtoras de guias. Neste último caso, destacava-se a apologia do turismo das ilhas do *Browns Guide*.

Neste quadro, o alojamento também passou por grandes transformações. O número de famílias que tomavam hóspedes estava em extinção. O aluguer das casas ou quintas encarecera, acontecendo o mesmo com as provisões, mas, no conjunto, as despesas de manutenção de uma casa continuavam a ser menores do que em Inglaterra. Os hotéis sofreram ampliações e passaram «por uma grande revolução nos seus arranjos e gestão». A capacidade das hospedarias ficava por um a dois quartos, mas a dos hotéis também era diminuta⁶⁰⁰. Em 1889 pasmava-se por William Reid, detentor de uma cadeia de quatro hotéis (Edimbourg, Santa Clara, Milles-Carmo e German), estar a construir um «grande hotel» no Ribeiro Seco, que dispunha de 70 quartos, fora os aposentos destinados aos criados que muitas vezes acompanhavam os hóspedes, bem como os do seu próprio pessoal. Num guia de 1909 lê-se que o hotel Jones dispunha de 25 quartos e noutro do ano subsequente registava-se que o Reid's Palace (ou New Hotel) possuía 150 quartos, o Bella Vista podia acomodar 50 hóspedes, o Central 56, o

⁵⁹⁸ A. Robinson, *op. cit.*, pp. 4-27.

⁵⁹⁹ A. C. Herédia, *Observações sobre a situação económica*, p. 40, s. n.

⁶⁰⁰ Helen Taylor, *Madeira: Its scenery...*, pp. IX, 16, 233 e 235.

Universal 100 hóspedes em 50 quartos, o Mondariz 15 em 10 quartos, a Quinta Almeida 16 hóspedes, o Belmonte 20 e o Monte Palace 40 hóspedes⁶⁰¹.

Enquanto nesta época não surgiram estimativas sobre a capacidade hoteleira da Madeira, em 1895 calculava-se em 2000 o afluxo de turistas ao arquipélado das Canárias e a capacidade hoteleira de Las Palmas em 500 camas⁶⁰². Sobre esta questão apenas dispomos de algumas indicações fornecidas pelos censos da população relativamente à população flutuante (1097 em 1864 e 206 em 1878) e a estrangeiros dentro da categoria da população de facto (601 em 1890, 890 em 1900 e 1195 em 1911)⁶⁰³. A disparidade entre estes dados e os das estimativas predominantemente recolhidas nos guias turísticos era muito grande. Em 1911, o número de turistas sugerido nos guias era seis vezes superior (6000 turistas anuais) aos dados facultados nos censos. Observe-se o quadro n.º 40.

Em contrapartida, os analistas caracterizaram muito bem a evolução nas motivações dos que visitavam a Madeira. Em 1904, o cônsul britânico no Funchal frisava que a «classe e o tipo de visitante» são diferentes de há uns anos atrás, visto que «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 passam as 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 Funchal⁶⁰⁴.»

⁶⁰¹ Eugene Jones, *A Handy Guide to Madeira Containing a Synopsis of useful and necessary information for intending visitors*, Londres, 1909, p. 19; Adriano A. Trigo e Aníbal A. Trigo, *Guide and Plan of Funchal...*, pp. 26-30; C. A. Power, *Tourist's Guide to the Island of Madeira*, Londres, 1914 (anúncio).

⁶⁰² *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.

⁶⁰³ *Estatística de Portugal. População e Censo no 1.º de Janeiro de 1864*, Lisboa, 1868; *Estatística de Portugal. População e Censo no 1.º de Janeiro de 1878*, Lisboa, 1881; *Censo da população do Reino de Portugal. No 1.º de Dezembro de 1890*, Lisboa, 1900; *Censo da População do Reino de Portugal no 1.º de Dezembro de 1900*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1901; *Censo da População do Reino de Portugal no 1.º de Dezembro de 1900*, Lisboa, 1913.

⁶⁰⁴ *Diplomatic and Consular Reports. Report for the Year 1904 on Trade of Madeira, Parliamentary Papers, Annual Series*, 1905, n.º 3475.

Evolução do número estimado de turistas que passaram pela Madeira

[QUADRO N.º 40]

Anos	Número de turistas
1851.....	300-400
1859.....	mais de 300
1876.....	446
1885.....	126
1886.....	207
1887.....	232
1895.....	2350
1909-1910.....	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*, n.º 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...», in *Boletim do Trabalho Industrial*, n.º 75, p. 10.

Em 1911, a duração da viagem entre a Inglaterra e a Madeira era de quatro dias, sendo longínquos os tempos dos oito a doze dias dos veleiros, o que possibilitava «o recreio da mudança ou do prazer» aos que apenas dispusessem de uma ou duas semanas. Desde 1890 se observava que a Madeira era cada vez mais utilizada e apreciada por pessoas saudáveis, activos homens de negócios a precisarem de «mudança»⁶⁰⁵. Esta asserção pressupõe ligações marítimas regulares com os locais de origem dos turistas. As referências dos guias turísticos compõem a imagem de que, no final do século XIX e início do XX, o Funchal mantinha comunicações regulares, variadas e frequentes com várias cidades inglesas, alemãs, dos Países Baixos e do Mediterrâneo. Se fizermos uma análise por grandes áreas geográficas, constatamos que entre 1900 e 1913 se verificou um crescimento importante do número navios procedentes da América do Sul e da Europa mediterrânica e que, pese em-

⁶⁰⁵ Robert White, *Madeira. Its Climate...*, pp. 101-102; William e Alfred Reid, *A Guide Book...*, 1.ª ed., p. 30, e 3.ª ed. [1911], p. 3; J. M. Rendell, *Concise Handbook of the Island of Madeira*, Londres, 1890, p. 9.

bora a modéstia do crescimento registado nos navios procedentes da Europa do Norte, o seu número se manteve muito significativo⁶⁰⁶.

Em 1898 era visível o entusiasmo do cônsul britânico no Funchal relativamente às perspectivas criadas ao nível turístico por a nova linha de navios regulares italianos ter escolhido a Madeira como um dos seus portos de escala. A linha em causa – a Ligure Brasileira – prestava um serviço mensal de ligação de Génova ao Pará e Manaus, escalando em Marselha, Barcelona, Tânger, Lisboa e Funchal. Em seu entender, era de «esperar que um certo número destes doentes das Rivas francesas e italianas, que acham as mudanças de temperatura muito grandes, lá também se sintam tentados pela rota directa e barata para o clima estável da Madeira»⁶⁰⁷.

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. Os custos de estada nesta ilha foram frequentemente objecto de comparação e procurou-se esbater a ideia de que esta ilha fosse um destino exclusivamente para «ricos». As «termas inglesas, em moda, ou as estâncias favoritas de Nice e Mentone» eram mais caras. Nesta matéria, o custo de vida na Riviera foi até às vésperas da primeira guerra mundial apresentado como uma desvantagem em relação à Madeira num período em que esta se afirmava como «estância de Inverno»⁶⁰⁸. Outro ponto sublinhado era a qualidade do serviço e o carácter luxuoso dos hotéis.

Nas vésperas da guerra, o autor de um guia turístico sublinhava que era impossível manter um guia actualizado por muito tempo. As belezas naturais e o clima desta ilha eram cada vez mais apreciados e procurados e surgiam novos hotéis, cafés, restaurantes e lojas⁶⁰⁹. 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 [...]»⁶¹⁰. Embora se publicitasse a mensagem de que a ilha preservava um *old world charm* proporcionador de prazeres simples (*fresh*

⁶⁰⁶ Cf. Benedita Câmara, *A Economia da Madeira (1850-1914)*, Funchal, Universidade da Madeira, 1998, quadro n.º 5.12.

⁶⁰⁷ *Parliamentary Papers, Diplomatic and Consular Reports. Portugal. Report on Trade for the Year 1898 on the Trade and Commerce of Madeira, Annual series*, n.º 2333, Londres, 1899, p. 2.

⁶⁰⁸ *The Island of Madeira: Extract from «The Licensed Victualler's Gazette»...*, pp. 3-4; Koebel, *Madeira: Old and New*, Londres, 1909, pp. 139 e 189.

⁶⁰⁹ Benedita Câmara, *op. cit.*, quadros A.5.6 e A.5.7.

⁶¹⁰ A. F. Jardim, *Madeira. The Pearl of the Atlantic*, Lisboa, 1914, cap. «Accommodation...», (texto não paginado).

interests), aquela 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, apresentando a excelência do banho de mar em águas do Sul, como eram as desta ilha⁶¹¹. 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 panorâmicas.

No caso da Madeira, o clima foi inicialmente recomendado por razões terapêuticas. Essa recomendação foi a base da primeira fase da publicidade feita à Madeira. Os mecanismos de divulgação funcionavam em círculo fechado e o número de pessoas que afluíram com intenções de recuperação à Madeira foi muito reduzido. Mas, a partir de meados do século XIX, os próprios mecanismos de divulgação destinados aos doentes discutiam divertimento e saúde, deixando antever que se entrara num processo de transição. A partir dos anos 80, a Madeira foi perdendo a conotação de estância de saúde e ganhou a de ilha de férias. O clima que ainda hoje funciona como um elemento determinante em muitas compras e vendas de viagens, em particular o clima mediterrânico, continuou a ser o centro da publicidade feita à Madeira, conotado com os cenários naturais e a temperatura do mar. A alteração verificada nas motivações das pessoas que procuravam este destino foi acompanhada de uma forte diminuição do tempo médio de estada 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.

Importância económica do turismo e do abastecimento da navegação

As alusões à importância das receitas do turismo para a economia da ilha avolumaram-se na década de 80 do século XIX. Em 1888, Heré-

⁶¹¹ *Diplomatic and Consular Reports. Report on the Trade and Commerce of Madeira for the Year 1909, Parliamentary Papers, Annual Series, 1910, n.º 4466; v. ainda William e Alfred Reid, A Guide Book...*, pp. 12-14, 3.ª ed., pp. 3, 11 e 13, e 5.ª ed. (s. d.), p. 7.

dia mostrou quão vital era para esta «pobre terra» ser um «hotel de saúde do mundo»:

A importância económica deste facto (número de turistas) 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 climatéricas⁶¹².

O facto de a Madeira ter sido crescentemente procurada por inúmeros visitantes não pode ser dissociado da tendência para o sector dos serviços portuários adquirir 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 XIX e a primeira guerra mundial.

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 1911, a jorna de um destes trabalhadores era de 600 réis, quando a média de uma jorna na fábrica de açúcar do Torreão era de 420 réis, quantia esta muito superior a uma jorna agrícola. Naquela data, 450 trabalhadores na actividade de transporte de carvão de pedra era um número significativo se tivermos em conta que a população fabril do distrito não excedia as 3547 pessoas⁶¹³.

Sobre o impacto do sector do turismo e dos serviços portuários na economia do arquipélago, o trânsito do século XIX para o século XX foi fértil em estimativas. Em 1908, Mota Prego 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.

⁶¹² A. C. Herédia, *Observações sobre a situação económica*, pp. 35-36 e 40.

⁶¹³ Vitorino Santos, «Relatório...», in *Boletim do Trabalho Industrial*, n.º 75, pp. 38-39, n.º 86, pp. 33-35, e n.º 26, mapa n.º 3, p. 19.

Se nos baseássemos nestas estimativas para calcularmos 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 70, 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 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 n.º 41.

Evolução da despesa de abastecimento de carvão por navio entre 1889 e 1914
(v. m. a.)

[QUADRO N.º 41]

Anos	Diferença entre os valores da exportação 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

(a) Anos; v. m. a. – valor médio anual.

Fonte: *Estatística de Comércio Externo...* (vários anos).

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 escalavam o porto do Funchal deixava «para cima de 200 libras» (ou seja, cerca de 900 000\$000 réis)⁶¹⁴. 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 bordadeiras⁶¹⁵. 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 100 000 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, 1000\$000 réis, o que, multiplicando por 232 turistas, totalizaria 232 000\$000 réis, valor esse que, uma vez adicionado ao anterior, totalizava 782 000\$000 réis⁶¹⁶. Todas estas estimativas possuem margens de insegurança e pecam por excesso em relação às estimativas de Mota Prego, mas têm o mérito de nos fazerem reflectir sobre o relevo e a importância que o sector do turismo e da actividade portuária passou a ter na economia madeirense (quadro n.º 42).

Não obstante as ressalvas sobre o custo do abastecimento de cada navio, optámos por utilizar retrospectivamente as pressuposições deste autor com a finalidade de observarmos 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 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

⁶¹⁴ José Copertino de Faria, *O arquipélago da Madeira...*, p. 190.

⁶¹⁵ João Augusto de Ornellas, *A Madeira e as Canárias...*, p. 9.

⁶¹⁶ *Inquérito sobre a Situação...*, pp. 23 e 43-44.

vezes e meia superiores aos montantes verificados em meados da década de 80. Entre 1884-1887 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 e 1909, a receita relativa ao abastecimento da navegação era sêxtupla da registada entre 1854 e 1856. 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 1218 barcos e uma receita de 60 900\$000. Este valor mostra que entre 1906-1909 e 1911-1914 houve uma redução da receita proveniente da navegação, mas não tão acentuada como a constante do quadro n.º 42.

Estimativa da evolução das receitas do sector do turismo e dos serviços portuários da Madeira
(unidade = mil réis)

[QUADRO N.º 42]

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 reuni- dos sobre I (percenta- gem)
1854-1856.....	-	-	-	9 983	-
1865-1867.....	-	-	-	12 350	-
1875-1877.....	-	-	-	29 917	-
1884-1887.....	949 218	(a) 10 000	30 299	33 950	7 82
1906-1909.....	2 495 663	(b) 150 000	190 188	70 350	16 45
1911.....	(c) 1 764 200	(c) 303 400	(c) 205 989	(c) 48 650	(c) 24 03

(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.

I - v. m. a. - valor médio anual; 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.

Fontes: V. quadros n.ºs 5.8 e 5.9 e Benedita Câmara, *op. cit.*, quadros A.5.1, A.5.2. e A.1.1 do capítulo I e *Notas sobre Portugal...*, vol. I, p. 399.

Uma vez que sabemos que o número de barcos entrados no porto do Funchal evoluiu de 679 em 1884-1887 para 1364 em 1906-1908 e que,

relativamente aos portos de Las Palmas e de Tenerife, entre 1883-1885 e 1906-1908, o número de barcos entrados passou de 734 para 8277, podemos concluir que, no primeiro caso, o crescimento foi da ordem de 100,8% e que, no segundo, foi de 1028%⁶¹⁷. Esta constatação leva-nos a ponderar que, se a taxa de crescimento da navegação de escala na Madeira tivesse sido idêntica à das Canárias entre os anos de 1906 e 1908, em vez do valor médio anual de 1364 barcos, estes teriam sido de 6296. Caso se tivesse verificado esta situação, a receita proveniente do serviço de abastecimento à navegação teria sido de 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. As diferenças verificadas na evolução trilhada quer pela Madeira, quer pelas Canárias, já foram abordadas e radicaram em políticas de incentivos fiscais e investimentos – a par de uma escala económica – diametralmente distintas.

Silbert defendeu uma tese 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 do Suez tiveram um impacto mais gradual do que este autor prevê. A circunstância de o mundo atlântico se ter modificado e de a circulação oceânica e as trocas internacionais se terem alterado merece 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.

A Madeira não tinha grandes possibilidades de reconverter 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 para assegurar níveis de qualidade estáveis e

⁶¹⁷ Cf. Benedita Câmara, *op. cit.*, quadro A.5.5.

elevados que permitissem a colocação deste género de produções no mercado internacional, não eram menos relevantes. 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 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 a 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 contraria o que Silbert considerou ser a separação do destino da ilha do destino do oceano⁶¹⁸.

Nas vésperas da primeira guerra mundial as receitas provenientes do abastecimento da navegação e do turismo e das despesas efectuadas pelos passageiros em trânsito correspondiam a um quarto do valor total das exportações (quadro n.º 43). Estas actividades apresentavam-se em crescimento desde a década de 80 do século XIX e esta situação, por si só, prova que a Madeira soube tirar partido das oportunidades propiciadas pelo espaço atlântico onde se encontrava inserida.

Conclusão

Na primeira metade do século XIX assistiu-se ao lançamento de uma imagem da Madeira potenciadora da sua futura vocação turística. O clima mediterrânico foi o elemento comum da motivação do doente e do turista. Nesse período, a produção e oferta de serviços foi diminuta, mas a experiência e o aperfeiçoamento do comércio foram mais-valias a registar. No plano do turismo, esta ilha, ao 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. Neste percurso conseguiu enfrentar a multiplicação da diversidade de oferta turística (de que a ligação entre o desenvolvimento das estâncias medi-

⁶¹⁸ Albert Silbert, «Un carrefour de l'Atlantique: Madère (1640-1820)...», p. 28.

terrânicas e a abertura do Suez foram só um pequeno exemplo) que se operou paralelamente ao crescimento da importância do lazer na sociedade contemporânea.

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 em relação a determinados locais e às faculdades de transporte – aspectos que nos nossos dias estão a cargo dos agentes de viagens, dos *tour operators* e das transportadoras. A produção e a oferta de serviços contêm uma dimensão mais estática e contemplam 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 fica a dever-se 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 desenvolve⁶¹⁹.

O desenvolvimento turístico e portuário acabou por constituir na Madeira – especificamente na cidade do Funchal – 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 e criou novas oportunidades de emprego.

Os negócios rentáveis desta ilha giravam em torno das agências de turismo, do abastecimento de carvão à navegação, das lojas de câmbio, dos hotéis e das lojas para turistas. 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»⁶²⁰. No início, muitos destes negócios eram quase exclusivamente propriedade de estrangeiros. Embora o peso dos cidadãos ingleses tivesse permanecido muito elevado, nomeadamente na hotelaria, tudo indica que se registou uma abertura progressiva à participação de cidadãos de nacionalidade portuguesa.

A economia da Madeira era predominantemente agrícola. Os recursos naturais da ilha, apesar de serem praticamente fixos e escassos, su-

⁶¹⁹ Sobre o fenómeno turístico em geral, v. A. Robinson, *op. cit.*, pp. 4-27.

⁶²⁰ *Diplomatic and Consular Reports. Report for the Year 1909 on Trade of Madeira, Parliamentary Papers, Annual Series*, n.º 4466, 1910.

portaram entre 1860 e 1914 um crescimento populacional extremamente elevado (54%). Os sectores tradicionais, com destaque para o vinho, tinham perspectivas de exportação dos seus produtos pouco promissoras. A sugestão de uma reconversão rápida da agricultura para as frutícolas com vista ao mercado externo não era facilmente atingível por os custos de produção serem muito elevados por comparação com outras regiões. Neste quadro, entre os anos 80 e 1914, os debates parlamentares e as pressões das autoridades locais sobre o porto franco ou a zona franca mostravam que a saída para a encruzilhada em que a economia madeirense se encontrava estava em manter níveis de internacionalização que tinham sido seu apanágio desde épocas recuadas. Neste contexto, o turismo era ainda uma actividade limitada, mesmo no plano internacional, mas a manutenção dos níveis de internacionalização pressupunha da parte do Estado medidas de índole fiscal que permitissem dinamizar a actividade portuária, atenuando os constrangimentos endémicos e os atrasos estruturais de uma pequena economia insular e viabilizando a diversificação e modernização da sua base económica produtiva de bens e serviços.

Conclusão

O estudo da economia da Madeira na segunda metade do século XIX até à primeira guerra mundial permite verificar as dificuldades que esta região defrontou num contexto de mudança tecnológica e económica. Uma série de razões, com destaque para a natureza dessa mudança, contribuiu para acentuar o seu atraso relativo. Uma vez que a agricultura manteve um peso esmagador na economia, e para que se obtenha uma visão impressiva da evolução da produção agrícola total madeirense, tendo por base as limitações dos dados disponíveis, identificou-se a produção vegetal (trigo, batatas, vinho e derivados da cana) e a produção pecuária (carne e manteiga). A omissão de dados de preços pagos ao produtor dificultou o cálculo do valor total de muitas produções. Os anos catastróficos foram evitados para que a perspectiva do crescimento fosse fidedigna.

Entre 1864 e 1911, o trigo registou uma queda de produção da ordem dos 64%, tendo o valor da produção acompanhado essa tendência devido a as variações no preço por unidade terem sido insignificantes. Pela mesma razão, entre 1853-1856 e 1908-1913 o valor da produção total das batatas coincidiu com o aumento três vezes superior registado na produção. No tocante ao vinho, relativamente ao período entre 1868-1869 e 1911-1914, o volume de produção cresceu três vezes e meia, enquanto o valor da produção cresceu apenas uma vez e meia. Entre estas duas datas o preço de exportação desceu 68% e inferiu-se

uma taxa idêntica para a descida registada no preço pago ao produtor. Entre 1863 e 1910, o nível da produção do açúcar cresceu quatro vezes, o da aguardente onze vezes e o do álcool acrescentou-se aos restantes na segunda data, e, no conjunto, o valor dos derivados da cana cresceu três vezes e meia.

O produto pecuário registou entre 1864 e 1911 um crescimento assinalável. O volume de produção de carne aumentou 32% e o seu valor aumentou 97% devido à subida registada no valor por unidade. Em 1908-1911 adicionou-se-lhe a produção de manteiga, que representava um valor duas vezes e meia inferior ao da carne. No conjunto, o valor da produção do sector quase triplicou, tendo sido o único sector em que a taxa de crescimento do valor da produção foi claramente superior à taxa de crescimento do volume de produção bruta.

Entre os anos 50 e 60 do século XIX e vésperas da primeira guerra mundial, no conjunto, assistiu-se a um crescimento do valor da produção agrícola bruta da ordem dos 166%¹. Em termos de valor da produção, a importância relativa dos sectores modificou-se. Não obstante a produção de batata ter mantido maior importância, o vinho perdeu claramente terreno em relação aos derivados da cana e aos produtos pecuários. Enquanto na primeira fase o vinho tinha um valor 33% inferior aos derivados da cana, no início do século XX o seu valor relativo passava a ser três vezes inferior. Para esta situação contribuiu o facto de o regime sacarino ter elevado o rendimento global da ilha. A defesa que os órgãos políticos e as forças económicas regionais fizeram do protecçãoismo tinha por base a consciência da sua importância para a economia da ilha naquele contexto. Não obstante o regime sacarino também ter gerado conflitos entre vários sectores económicos implicados na produção ou comercialização dos diferentes derivados da cana, as soluções adoptadas foram norteadas pela necessidade de manter a viabilidade do protecçãoismo sacarino, entendido como a espinha dorsal da economia da ilha.

Ao contrário do continente, a Madeira apresentou um crescimento de tipo intensivo. No crescimento do produto agrícola do primeiro

¹ Na estimativa do valor (em mil réis) da produção agrícola total da Madeira conclui-se que para as batatas, entre os anos 1853-1856 e 1908-1909, passou de 405 para 1215, para o vinho evoluiu, entre 1868-1869 e 1911-1914, de 203 para 304, para os derivados da cana, entre 1863 e 1910, cresceu de 268 para 923, para a carne e manteiga, entre 1864 e 1911, aumentou de 233 para 642, passando a soma entre o período inicial e final de 1109 para 2953.

caso, o factor de produção terra teve um aumento proporcionalmente superior ao factor capital e, embora o factor trabalho também tivesse dado o seu contributo, a intervenção deste factor no caso da Madeira teve um papel muito mais forte uma vez que o factor terra era praticamente inelástico. No arquipélago, a intervenção do factor capital – a avaliar pela evolução dos efectivos pecuários aferidos em cabeças normais – foi pouco expressiva. A tendência de longo prazo explica-se por uma função agregada com tecnologia e capital aproximadamente constantes e um aumento assinalável de *inputs* em trabalho.

O crescimento natural da população insere-se nos padrões da época, excepção feita às taxas de natalidade, que se revelaram relativamente elevadas. As taxas de emigração e de retorno apresentam alguma especificidade, sendo plausível que o caso madeirense caia na tese que perfilha o entendimento de que o elevado nível de pobreza constitui um travão à emigração. A emigração contratada predominou ao longo do século XIX e início do século XX – só excepcionalmente abrangeu famílias para colonatos agrícolas –, incidindo sobretudo sobre mão-de-obra masculina. Esta situação, aliada a factores institucionais – a colónia – e a factores económicos, como a disseminação do bordado, pode explicar a escassa representatividade da mulher na emigração madeirense.

A proporção de população activa na agricultura manteve-se muito elevada. O crescimento populacional exerceu uma forte pressão sobre o emprego e sobre os recursos do arquipélago por este já se encontrar sobrepovoado em meados do século XIX. Nesta asserção não se subentendeu a variável demográfica como independente do processo económico nem tão-pouco se sustentou que a mudança demográfica pudesse ter ocorrido num pano de fundo imutável. Ao contrário de Malthus, que defendeu que a mudança demográfica e o progresso técnico eram variáveis independentes, embora tendo concedido que este pudesse condicionar indirectamente aquela, em nosso entender, o caso da Madeira exemplifica que os vários sectores económicos sofreram adaptações e que a produção cresceu em resposta à pressão demográfica. No sector agrícola, o uso intensivo da terra assente na produção de culturas diversificadas teve como consequência o aumento, quer do produto por hectare, quer do produto agrícola total. Em contrapartida, o produto por unidade de trabalho apresentou-se decrescente e essa situação prolongou-se para além do período estudado.

A configuração montanhosa da ilha não permitiu a substituição de trabalho por máquinas. Os investimentos em irrigação acentuaram a

densidade de população agrícola. A evolução demográfica acompanhada de escassez de capital e de tecnologia gerou um crescimento miserabilista assente na produtividade decrescente do trabalho agrícola. Esta evolução radicou na ausência de oportunidades para suscitar mudanças técnicas de vulto e na falta de estímulos ao investimento. Esta asserção radica no pressuposto de que, no longo prazo, o crescimento da população, por si só, não podia ter tido, como se defendeu (Boserup), a capacidade de inverter situações de escassez. Noutra perspectiva (Rosenberg), mais do que a população, a mudança técnica teria essa virtualidade desde que fosse influenciada pela necessidade de manter e aumentar os lucros resultantes da competição no mercado e desde que a apetência para acumular capital e para efectuar investimentos encontrasse condições económicas e sociais propícias. A comparação das condições de investimento na agricultura na Madeira e nas Canárias, tal como transparece nos relatórios britânicos do final do século XIX, ilustra que os investimentos capital-intensivos em infra-estruturas de transportes reduzem os custos de transporte, alargam o mercado e geram aumento do produto através da especialização. As Canárias revelaram ao longo do século XIX uma mobilidade e especialização nas suas culturas de exportação (sucessivamente cochinha até aos anos 60, algum açúcar que foi desactivado com a produção de beterraba na metrópole, hortícolas e banana), enquanto a Madeira se fidelizou em relação a algumas delas (vinho) à custa de um processo de diversificação de culturas preferencialmente destinadas ao mercado nacional. A procedência destes investimentos em infra-estruturas nas Canárias prendeu-se com o aproveitamento simultâneo do aumento da densidade de tráfico marítimo. As economias de escala que este processo provocou traduziram-se certamente em ganhos de produtividade que seria de toda a utilidade tentar medir.

No caso da Madeira, o relevo, a dotação de recursos e eventualmente a localização podem ter tido uma tradução económica em termos de custos relativos de estruturas. Em matéria de localização, Silbert relacionou o que apelidou de afastamento da Madeira em relação ao oceano com a perda de importância do vinho da Madeira no mercado internacional. Esse virar de costas em relação ao oceano seria consequência da inovação tecnológica na navegação e da alteração das rotas (canal do Suez). Na senda de Braudel, que a propósito do Mediterrâneo lembrou que por detrás da efervescência comercial das cidades estão as dificuldades da produção agrícola, mencionou o crescimento da população e o atraso da agricultura da Madeira.

Esta ideia de que o vinho seria a porta aberta para o oceano sugere que se interrogue se a economia da Madeira possuía um grau de internacionalização no final do século XVIII superior ao registado a partir de meados do século XIX até às vésperas da primeira guerra mundial. O nosso estudo aponta para o facto de os bordados e a actividade portuária e turística terem mais importância em 1914 do que em 1850. O protecționismo sacarino inseriu-se na política económica portuguesa de substituição das importações. O favoritismo recebido pelo açúcar madeirense nas alfândegas do continente foi superior ao atribuído a outros territórios. A evolução das exportações agrícolas expressa que a economia da Madeira perdeu competitividade e que reduziu o seu grau de internacionalização. Entre 1878 e 1911, as exportações da Madeira registaram uma taxa de crescimento anual da ordem dos 0,8% (0,4% abaixo da taxa registada em Portugal entre 1865 e 1914) mas, se se lhe subtraísse o vinho (cujo peso nas exportações da Madeira se apresentou decrescente), tínhamos uma demonstração da importância crescente do mercado continental, situação essa agravada posteriormente até aos anos 60 do século XX².

No período que antecedeu a primeira guerra mundial, entre as áreas de intervenção tradicionais dos Estados, a educação foi uma área claramente descurada. No caso da Madeira, esta omissão não tinha possibilidades de ser suprida, dada a falta de oportunidades e de incentivos dimanada da economia e das estruturas sociais e institucionais para investir na sua força de trabalho, a qual, entregue a si própria, não teria capacidade para gerar aumentos de produtividade. Esta manteve níveis de perícia e de literacia abaixo dos do continente. A falta de investimento em capital humano foi mais um indicador que se somou aos restantes constrangimentos e atrasos do arquipélago.

Entre meados do século XIX e o início da primeira guerra mundial, Portugal apresentou taxas de crescimento inferiores às da Europa em matéria de produção e de comércio externo. Até que ponto eram acentuadas as disparidades entre as diversas regiões portuguesas e como evoluíram em contextos de mudança, foram questões pouco tratadas pela historiografia. Em determinados períodos, alguns países europeus (França entre 1860 e 1931) realizaram alguma convergência relativamente às disparidades regionais medidas em termos de rendimento *per capita* (Toutain). Tudo indica que neste período, em matéria de rendi-

² Esta matéria consta de um estudo em curso.

mento *per capita*, se acentuou o fosso entre a Madeira e o continente e que essa situação se voltou a agravar entre 1913 e 1950. No final da década de 50 do século XX, os analistas estrangeiros continuaram a descrever a população rural da Madeira como industriosa mas pobre, com uma alimentação baseada em farináceos e vegetais. O peso crescente do milho ilustra a qualidade da dieta alimentar e constitui um sintoma dos rendimentos decrescentes, a par de outros indicadores de desenvolvimento que se encontram por analisar.

Entre 1850 e 1914 a população e o produto agrícola do arquipélago cresceram. Este crescimento ficou a dever-se em larga medida a um ambiente caldeado de protecção nos lacticínios e nos derivados da cana. Neste contexto, a mudança tecnológica e os investimentos de capital encontraram oportunidades e receberam estímulos muito limitados. Dentro deste universo, caracterizado por possibilidades de crescimento muito restritas, a Madeira efectuou as adaptações possíveis nos seus diferentes sectores económicos.