

# A Cabotagem na Ilha da Madeira



Francisco Filipe de Bettencourt Simões Gomes

Março 2021

## Índice

Introdução .....	2
Enquadramento histórico.....	3
A importância do mar na economia insular .....	7
A construção naval .....	14
As embarcações .....	17
Infraestruturas portuárias.....	22
A cabotagem .....	25
Curiosidades .....	35
Episódio caricato.....	38
A atualidade.....	41
Imagens.....	46
Bibliografia.....	50

## Introdução

Este trabalho foi elaborado no âmbito do projeto Capiten, iniciativa de cooperação transnacional cofinanciada pelo Interreg Espaço Atlântico, da qual a ACIF-CCIM é entidade parceira, que visa promover o desenvolvimento económico e a criação de emprego no setor náutico do Arco Atlântico, através do melhor aproveitamento do património natural e cultural; criar um cluster industrial para organizar o seu desenvolvimento concertado e coerente; bem como promover o surgimento de práticas, produtos e serviços inovadores, reforçando a atratividade dos destinos turísticos atlânticos e o bem-estar dos moradores locais, além de atrair uma nova clientela turística.



*Desembarque em praia não identificada. O homem que se vê ao centro carrega, possivelmente a caixa do escrivão. Ao fundo, várias embarcações, entre elas um pequeno vapor. Joaquim Augusto de Sousa. 1875-1905. inv. MFM-AV\_JAS/1594*

## Enquadramento histórico

Logo após a expedição ao Porto Santo, ocorrida no inverno de 1418, os exploradores rumaram em direção à Ilha da Madeira, em julho de 1419, desembarcando em Machico. Foi aqui, que iniciaram o levantamento da Ilha.

Contudo, apenas seis anos depois, em 1425, é que se iniciou o povoamento organizado, quando João Gonçalves Zarco, já instruído com as ordens reais relativamente à distribuição de terras, na companhia de Bartolomeu Perestrelo e Tristão Vaz Teixeira, a sua família e um primeiro grupo de povoadores, constituído por alguns nobres e gente de modesta condição, incluindo alguns criminosos não condenados por roubo ou homicídio, iniciou o desbravamento da ilha e a distribuição de terras. Não terá sido tarefa fácil, dada a abundante vegetação que a ilha possuía, recaindo sobre o desbravamento as mais rocambolescas histórias.

A solução administrativa encontrada pelo rei para proceder ao povoamento da Madeira, foi a capitania doada pelo senhorio das Ilhas a um capitão do donatário, com limitada jurisdição civil e criminal. O Arquipélago ficaria dividido em três capitânias: Porto Santo, Machico e Funchal.

Registe-se o facto de que, esta primeira experiência fora do continente europeu, serviu de ensaio às primeiras experiências da colonização portuguesa dos séculos XV e XVI, estabelecendo um modelo que, depois de testado e melhorado, foi colocado em prática em todos os locais do mundo, cujo domínio foi exercido por Portugal.

Zarco destinou os territórios do Porto Santo e Machico para Bartolomeu Perestrelo e Tristão Vaz Teixeira, respetivamente, ficando ele próprio com o Funchal. As terras foram distribuídas da seguinte forma: “aos de maior condição e aos mais abastados, como forras, isentas e de maior extensão; e aos que vivessem do seu trabalho direto, de cortar madeiras, da criação de gado, aos menos abastados, enfim, seriam dadas as que

razoavelmente eles pudessem aproveitar, por um período de dez anos, reduzido para cinco anos”,<sup>1</sup> logo em 1433.

Neste regimento, de 1425, fica bem determinado que, todos os ribeiros, fontes, praias, costas, florestas, matas e pastagens, ficariam afetos ao domínio público.



*Embarcações na baía do Funchal. Álvaro Nascimento Figueira. 1920-1940. inv. MFM-AV\_ANF/988.*

Note-se que o povoamento se iniciou precisamente a sul, começando pelo perímetro da atual cidade do Funchal e alguns outros pontos considerados mais apropriados da costa sul. Só na década de 60 do século XV, há registo de algumas fazendas na encosta

---

<sup>1</sup> JOAO SILVA DE SOUSA, “A Casa do Infante e o Arquipélago da Madeira” in *Actas do I Colóquio Internacional de História da Madeira*, Vol I, Funchal, 1989.

norte, mormente na freguesia de São Vicente, somando, em 1455, 3000 habitantes distribuídos por dez freguesias do Arquipélago da Madeira.



*Aspeto do interior de um barco. Álvaro Nascimento Figueira. 1920-1940. inv: MFM-AV\_ANF/972*



*Desembarque de gado bovino na praia do Funchal. Álvaro Nascimento Figueira. 1920-1940. Inv. MFM-AV\_ANF/947.*

## A importância do mar na economia insular

Após o início do povoamento, o desenvolvimento económico da Madeira, baseou-se essencialmente na produção cerealífera, produtos florestais e seus derivados, mel, preparação das peles de lobo marinho, urzela, sangue de dragoeiro e sobretudo no vinho.

As madeiras foram um recurso profundamente explorado, essencialmente na construção civil, mas também na indústria naval. As exportações deste recurso foram de tal ordem, ao ponto de ter alterado a arquitetura lisboeta com a construção de grandes edifícios.

A contínua, e cada vez maior exploração do cultivo de cana sacarina, obrigou a uma crescente procura de mão de obra, encontrada inicialmente nas ilhas Canárias, e estendendo-se depois à Mauritânia e restantes terras do continente africano, contabilizando-se, em 1552, 3 mil escravos, só no Funchal. Para melhor avaliarmos a dimensão deste número, note-se que nessa data o Arquipélago tinha 20 mil habitantes.

Verificamos que no início do povoamento, há um forte investimento na produção cerealífera, abastecendo a ilha e sobrando para exportação, ao ponto da Ilha da Madeira ser considerado o silo do Reino. Rapidamente, o açúcar retirou o protagonismo ao cereal, pelo facto de serem muito mais rentáveis os proveitos advindos do comércio do ouro branco, ao ponto de haver historiadores que sustentam a ideia de que a Madeira observava uma monocultura, durante a segunda metade do século XV e a primeira metade do século XVI.

Fundamental, ao falar do processo de povoamento na Madeira, é falar da navegação marítima junto à costa - a cabotagem. Como é sabido, o processo de desbravar a terra na ilha da Madeira revestiu-se de enormes dificuldades, partindo logo pela premissa de que era uma terra praticamente selvagem, inóspita e com muito pouca presença

humana anterior, e que a morfologia da ilha não permitia muitos avanços num terreno que conhecia desfiladeiros abruptos de rocha vulcânica com perfil afiado, não pactuando com o mínimo deslize. A acessibilidade em determinadas zonas tinha, assim, de ser realizada por via marítima.



*Embarcação na baía de Câmara de Lobos. Álvaro Nascimento Figueira. 1920-1940. inv: MFM-AV\_ANF/981.*

Os exploradores, com recurso aos meios que a floresta lhes oferecia, nomeadamente a madeira, construíram embarcações, umas mais rudimentares que outras. É conhecida a história de um enorme dragoeiro, de 13 metros de alto e 6 metros de perímetro de tronco, do qual se fez um bote, e que Alberto Artur Sarmiento terá visto numa arrecadação da Câmara Municipal de Machico.

Fazendo uso dos bateis disponíveis nas naus e com as embarcações, entretanto construídas, fizeram-se ao mar, numa incessante descoberta, enseada após enseada, calheta após calheta, ribeiro após ribeiro... toda a costa sul foi contornada. Aproveitavam os vales esculpidos pela água das ribeiras ou onde o relevo o permitia, para explorar as entranhas da terra.

A descontinuidade do solo e da costa madeirense dificultaram sobremaneira o acesso entre as povoações. O Norte montanhoso, submetido aos alísios, com chuvas constantes, litoral instável e com uma costa abrupta, sem reentrâncias de acesso fácil, difere do Sul, onde a instabilidade do mar é menos frequente, com fáceis saídas para o mar. Foi do Sul que irradiou, durante muitos séculos, a vida económica da ilha. A economia desenvolveu-se em função do comércio marítimo.

A realidade, é que, a costa sul, fruto de um clima propício, terreno fértil e abundância de água, encontrou as condições ideais para a produção sacarina. Novas áreas de produção agrícola foram sendo exploradas, nomeadamente no norte da ilha ou em zonas montanhosas, mas o certo é que estas não chegavam minimamente, para as necessidades de consumo local, cuja população não parava de crescer. Assim, desde fins do século XV, através de uma navegação de cabotagem, era do norte da ilha, onde existiam bons terrenos para o cultivo de cereais, que ainda provinha uma parte dos mesmos, destinados ao aprovisionamento do sul. Contudo, este trigo apenas satisfazia uma pequena parte das necessidades, as quais eram ainda mais agravadas pela presença dos diversos navios em trânsito para todas as zonas do Atlântico, que consumiam uma espécie de pão de longa duração, a que se chamava biscoito.

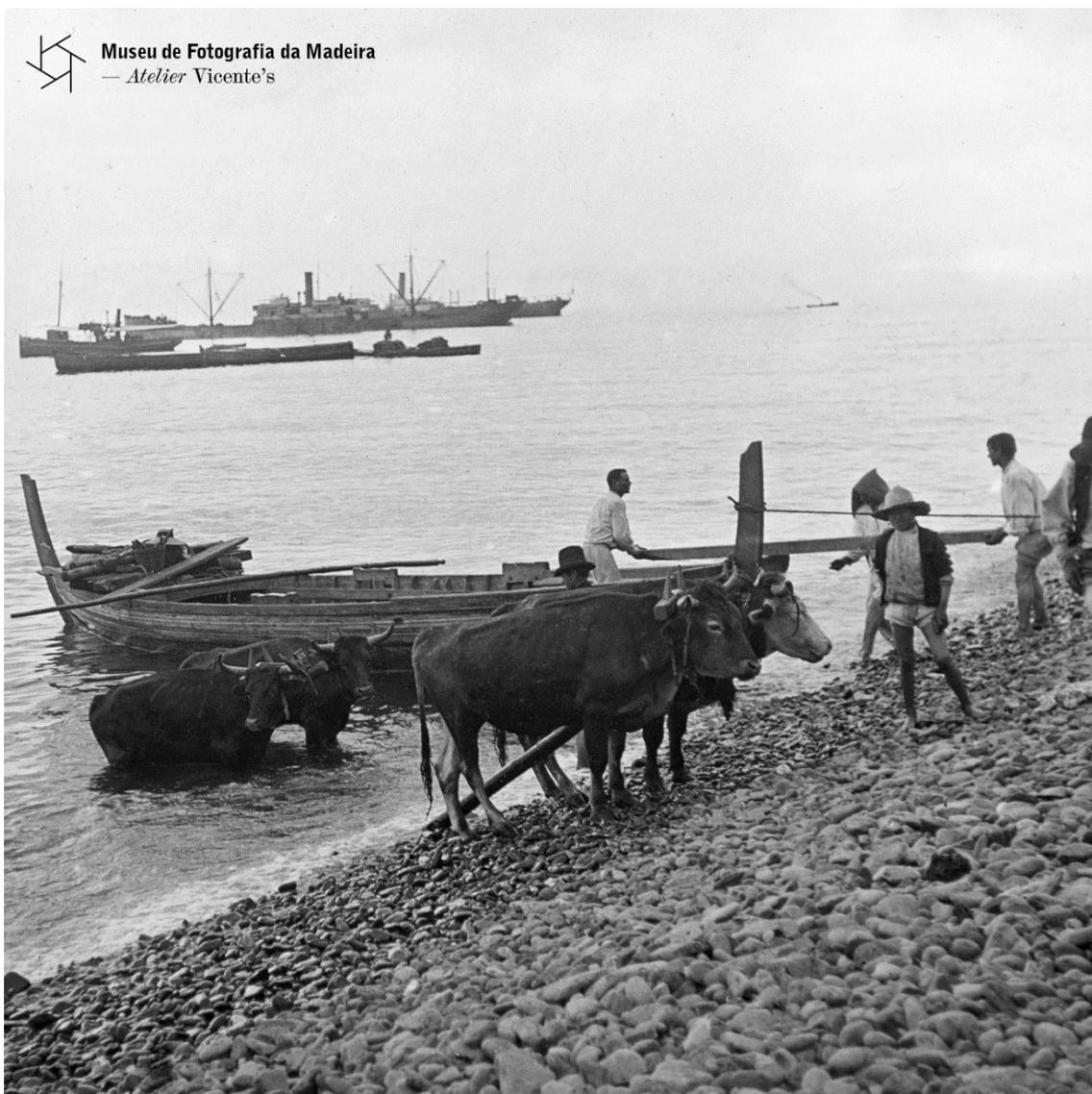
A desenfreada substituição das searas por canaviais, e posteriormente pelos vinhedos, colocou a ilha numa situação de total dependência do exterior. As vertentes soalheiras da costa sul cobriram-se com vinhas que, quando amadurecidas e vindimadas, eram transportadas às costas de homens, por veredas e atalhos até aos lagares. Despejado o mosto no *borracho*<sup>2</sup>, era tempo de cumprir um percurso, muitas vezes vertiginoso até chegarem às pipas e aí emborcarem o néctar. Quando possível, e havendo caminho terrestre, as pipas eram transportadas por corsa, puxada por animais ou mesmo por homens. A este propósito, Hans Sloane, que visitou a ilha da Madeira já em finais do século XVII, escreveu o seguinte: *transportam tudo numa corsa puxada por bois, sendo este o único meio de transporte pelo facto de esta terra ser tão acidentada e ingreme com ruas estreitas que não permitem outro meio de transporte. Todos os comerciantes usam gibão curto e, na sua maioria, uma capa negra sob o qual se esconde um longo punhal de afiada lâmina, metido na respetiva bainha. Ninguém aqui ousa ir para a rua depois de anoitecer, pelo perigo de ser alvejado por quem lhe tiver aversão, ou por ser tomado, no escuro, por outra pessoa. Contaram-me que meia moeda de oito nas mãos de um negro é suficiente para comprar a vida de qualquer pessoa.*<sup>3</sup>

Quando não havia possibilidade de serem transportadas por via terrestre, a única alternativa far-se-ia por via marítima. Nesse caso, as pipas estavam dispostas à beira mar, eram enchidas pelos *borracheiros* para serem transportadas pelas embarcações até ao Funchal. Com mar favorável, ao chegarem ao destino, as pipas eram deitadas ao mar e trazidas a flutuar até ao calhau da baía do Funchal. Encaminhadas para os diversos comerciantes exportadores de vinho, na maioria ingleses, passavam por diversas fases de preparação antes de serem devidamente embarcadas com destino a parte incerta.

---

<sup>2</sup> Borracho é um odre ou recipiente feito de pele de animal, geralmente de cabra, vastamente utilizado na ilha da Madeira no transporte de líquidos. Ao homem que o transporta dá-se o nome de borracheiro.

<sup>3</sup> Hans Sloane, *Uma Viagem às Ilhas da Madeira, Barbados, Nieves...*, in *A Madeira Vista por Estrangeiros, 1455-1700*, coordenação e notas António Aragão, Funchal, 1981, Secretaria Regional de Educação e Cultura, Direcção Regional dos Assuntos Culturais. p.161



 Museu de Fotografia da Madeira  
— Atelier Vicente's

*Descarregamento de madeiras na praia do Funchal. Observam-se duas juntas de bois cangados. Em segundo plano, dois vapores e algumas outras embarcações. Alexander Lamont Henderson. 1906. inv. MFM-AV\_ALH/26.*

O desembarque de pessoas e bens nas diversas praias de calhau, antes da construção dos cais e ancoradouros, que aqui e ali vão surgindo, era uma verdadeira aventura. Isabella de França (1795-1880), casada com José Henrique de França, comerciante londrino de origem madeirense e proprietário no Estreito da Calheta, veio à Madeira em lua-de-mel, durante os anos de 1853-4, contando já com 57 anos e o marido com 50. Revela-se escritora e aquarelista talentosa, particularmente atenta aos meios de transporte tradicionais da ilha. Liteiras, redes, corças e carros de cesto eram

fundamentais num relevo acidentado e inacessível, ainda longe da comodidade do asfalto contemporâneo. Em determinado passo do seu diário de viagem, e relativamente ao desembarque de barco no calhau, escreve o seguinte: *Há sempre mais ou menos ressaca. Os barcos são varados com a popa para a frente. Lançam à quilha uma corda forte, que enrolam na popa. Chegando à rebentação, viram a canoa, e um homem que está em terra segura na corda. Esperam por uma onda grossa. Logo que esta surge, os remadores apoiam-se nos remos com todo o peso do corpo, o homem começa a puxar, ajudado por mais três ou quatro, se por acaso se encontram à mão, e o barco sobe até à altura suficiente para os passageiros saltarem nas pedras enxutas. (...). Se a canoa não é necessária imediatamente, poem no chão uns paus redondos a fim de ela deslizar, e os homens, sustentando a corda, içam-na para lugar seco. As embarcações maiores são arrastadas por uma, duas ou três juntas de bois. Quanto às cargas pesadas, servem-se de um cabrestante, a cujas pontas atrelam bois.*<sup>4</sup>



*Desembarque na praia do Porto Santo. Jorge Bettencourt Gomes da Silva (coleção). 1900-1910. inv. MFM-AV\_JGS/1.*

<sup>4</sup> Isabella de França; *Jornal de uma Visita à Madeira e a Portugal, 1853-54*, p. 50



*Aquarela de Isabella de França, retirado da obra: Jornal de uma Visita à Madeira e a Portugal, 1853-54*

Ora, foi exatamente o transporte marítimo, que assegurou durante séculos, as movimentações de pessoas e bens entre o Funchal e os diferentes portos da ilha. Face aos constrangimentos das ligações terrestres, era através da navegação de cabotagem que eram escoados para o Funchal, o principal centro de consumo da ilha, os produtos da terra e que era efetuado o abastecimento das populações. Os transportes marítimos desempenhavam um importante papel económico e social, assegurando para além do abastecimento das populações, as idas ao médico ou aos serviços públicos, funções tão simples, mas tão importantes face às grandes carências das populações fora da cidade do Funchal.

## A construção naval

Como vimos, a ilha apresentava dois recursos naturais de inestimável valor e que foram fundamentais para o alavancar de uma sociedade que se estava a constituir e a dar os primeiros passos. A floresta, com árvores frondosas e milenares, ofereceu em primeira hora a madeira, elemento vital generalizado. Fornecia a energia necessária para alimentar o fogo, assim como estava na base da construção civil e naval. Depois, havia o mar, que dadas as dificuldades de transpor os obstáculos criados pela orografia da ilha, se tornará a principal via de comunicação e transporte de bens e pessoas.



*Interior de um Estaleiro Naval. Perestrellos Photographos. 1950-1971. inv MFM-AV\_PER/6034*

Num espaço como a Madeira, onde a circulação terrestre estava extremamente condicionada pela orografia, o mar é o elemento fundamental que liga os vários núcleos populacionais que, por esse mesmo motivo, têm a sua génese no litoral. Neste contexto, a construção naval surge com a finalidade de assegurar a construção de embarcações

de cabotagem, mas também para dar apoio à navegação atlântica na reparação das embarcações, que continuamente eram fustigadas pelas tempestades oceânicas. Até 1862, todas as embarcações eram construídas com esta preciosa matéria prima.

O litoral da ilha, principalmente o leito das ribeiras, era local privilegiado na fixação das pessoas, exatamente devido às dificuldades colocadas pela orografia que desfavorecia a mobilidade interna dos produtos e das pessoas. O leito da ribeira, para além de proporcionar fácil acesso, apresentava excelentes condições para a agricultura devido às aluviões que ofereciam uma maior fertilidade ao solo. Estas condicionantes favoreceram um povoamento marcadamente litoral e uma afirmação do mar como via privilegiada de circulação, o que fez com se desenvolvesse um conjunto de ações, com o intuito de assegurar a cabotagem interna da Ilha e as suas ligações com o Porto Santo.



*Desembarque de pessoas na praia do Porto Santo. Joaquim Augusto de Sousa. 1875-1905. inv. MFM-AV\_JAS/539*

Daí, a valorização dos estaleiros de construção naval, que ganham importância em locais com forte aposta nas atividades ligadas ao mar, como Machico e Câmara de Lobos. A cabotagem interna foi, até o advento do automóvel já no século XX, um importante fator de coesão social, desenvolvimento e afirmação interna da ilha.

O uso irresponsável e desmedido de madeiras para a construção naval e outras atividades obrigou à tomada de atitude das autoridades concelhias, no sentido da defesa do parque arbóreo da Ilha, restringindo esse uso apenas a alguns aspetos do quotidiano. Condiçãoou-se a exportação de tabuado e a construção naval foi limitada à construção de caravelões e barcas para uso nos negócios da Ilha.

O serviço de construção e reparação naval persistiu sempre na cidade até ao século XX. O facto de a documentação ser quase sempre omissa, não quer dizer que a atividade não existiu. O último arsenal existente na baía do Funchal, o arsenal de Santiago, propriedade da Madeira Engineering Lda, foi transferido em 1989, para a Zona Franca da Madeira, no Caniçal. Este arsenal era propriedade da Casa Blandy Bros & Co e estava situado defronte do Campo de Almirante Reis. Para além deste arsenal, sabemos ter existido outro, Cossart Gordon Madeira, que foi integrado, em princípios do século XX, na empresa do cabrestante e que, com a abertura da Avenida do Mar, foi transferido para a Praia Formosa. Podemos assinalar, ainda, os estaleiros de outras duas empresas que começaram por prestar serviço à navegação com o abastecimento de carvão. Designadamente, o estaleiro da casa Wilson & Sons situado próximo da Quinta Calaça, e o estaleiro da agência de Navegação Cory Bros & Co, no sítio do Portinho, Caniço.<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> Abel Marques Caldeira; *O Funchal no Primeiro Quartel do Século XX. 1900-1925*, Funchal, 1964 pp. 32-33, 120-121.

## As embarcações

Com toda a certeza, foram imensas as embarcações que estiveram associadas ao serviço de cabotagem, isto se pensarmos que, desde o início do povoamento se recorria a este meio de transporte e a esta forma de navegar, pois era a possível e a que melhor satisfazia as necessidades da população.



*Vapor Cory ao largo do Funchal. Photographia Vicente. 1897-1910. Inv MFM-AV\_VIC/13388*

Inicialmente, executadas em madeira e o mais rudimentares possível, as embarcações foram-se adaptando em termos de propulsão; passando de remos, a vela, vapor, motor de combustão e finalmente a energia solar. Em termos de materiais; desde madeira, ferro, fibra a resinas compósitas; e em termos de tamanho e calado etc.

Obviamente que, os primeiros barcos construídos, não teriam tido uma linha de construção nem um plano técnico detalhado. Foram contruídos por artesãos sem formação, e que empiricamente, foram apurando e desenvolvendo as suas técnicas.

A tipologia das embarcações obedecia às circunstâncias do meio, como por exemplo, o tipo de varadouro que teria de enfrentar. Dessa forma, construíam barcos mais arqueados e levantados de proa nos locais onde havia que enfrentar um maior declive de calhau no local de varar, tendo todos eles, robaletes, para se equilibrarem em terra e terem maior estabilidade no mar.



*Ajuntamento de pessoas na praia e cais do Funchal. O aglomerado estende-se até à Entrada da Cidade. Vários barcos encontram-se varados e observam-se as barracas de apoio ao serviço de navegação. Alexander Lamont Henderson. 1906. inv MFM-AV\_ALH26*

Pelo que nos é perceptível concluir através de diversos registos iconográficos, o formato das embarcações não se alterou demasiado a não ser o da canoa, cuja popa é

cortada e privada de capelos. A canoa, em geral, tinha apenas um par de remos e quando muito pequena era denominada de cabrita.

Acima da canoa, tínhamos a lancha, que já utilizava dois a quatro remos, seguindo-se-lhe o lanchão e a barcaça.

Para o transporte de mercadorias e passageiros, a mais usada era a lancha de quatro remos.

Havia um cargo importante dentro de uma embarcação - o escrivão. Era o responsável pela carga, o fiel das contas e cobrador de crédito. Costumava fazer-se acompanhar por uma caixa de madeira, que ao fim ao cabo era o seu cofre. Cada barqueiro tinha um cofre, onde guardava as notas de encomenda.

Os barcos também podiam possuir uma ou duas velas em forma triangular, que era troncada na diagonal, sendo içada por um cabo de suspensão preso a um terço da verga, que a desfraldava. Este tipo de velame foi uma evolução direta das caravelas de quinhentos.

Eram estes barcos à vela que faziam igualmente a ligação entre a Madeira e Porto Santo, neste braço de mar vulgarmente conhecido por Travessa, onde frequentemente se faz sentir muita corrente e agitação. Segundo o historiador náutico, Victor Caires, a estas embarcações que realizavam a travessia era dado o nome de Carreireiro. Inicialmente, deslocavam-se à vela com remos auxiliares. Mais tarde, são equipadas com motor no guincho. Ainda segundo Victor Caires, os Carreireiros de maior porte possuíam casco verde e borda falsa preta, excetuando o “Arriaga”, que possuía casco branco com borda azul. O “Portosantense” era pintado num tom amarelado e era o barco mais pequeno entre os Carreireiros e o único aparelhado com uma vela de “pendão de amurar à proa” (idêntico aos barcos de Câmara de Lobos).

Os restantes Carreiros aparelhavam com duas velas. Vela grande retangular com retranca e carangueja e com “testa ligada ao mastro com argolas de ferro”, e vela “bujarrona” à proa.

Sendo o Porto Santo rico em calcário, era daqui que provinha a cal utilizada na construção na ilha da Madeira.

Os barcos das outras vilas madeirenses tinham referências próprias, com casco, na sua maioria pintado de verde e a primeira tábuca a contar da borda, a “falca”, amarela no caso de Câmara de Lobos e azul com setas brancas à proa e popa, e consoante a localidade, diferente o enfeite.

Em toda a ilha, os barcos a remos e à vela, tinham a pesca como atividade principal, no entanto, eram utilizados igualmente para transporte de mercadorias.

Quem tinha o mínimo das condições económicas utilizava o vapor costeiro ou a lancha de cabotagem para as deslocações mais distantes.

Em 1855, a empresa Blandy Brothers Lda, inicia a exploração do negócio de cabotagem marítima, seguindo-se-lhe outras empresas. Importaram algumas embarcações a vapor, os denominados Vapores, tais como: Anfitrite; Falcão; Pinguim (posteriormente, rebatizado Açor); Gavião I e II; Bútio; Cardiff; Dekade, Cory; Ernesto; Fary, São João I e II; Lobo; Maria; Milano I e II (a combustão); Tigre (combustão); Prompt; Queen; San Telmo; Vitória (executado em 1913 em Machico, e posteriormente rebatizado com o nome Passos Gouveia; Santo Amaro e Zarco.

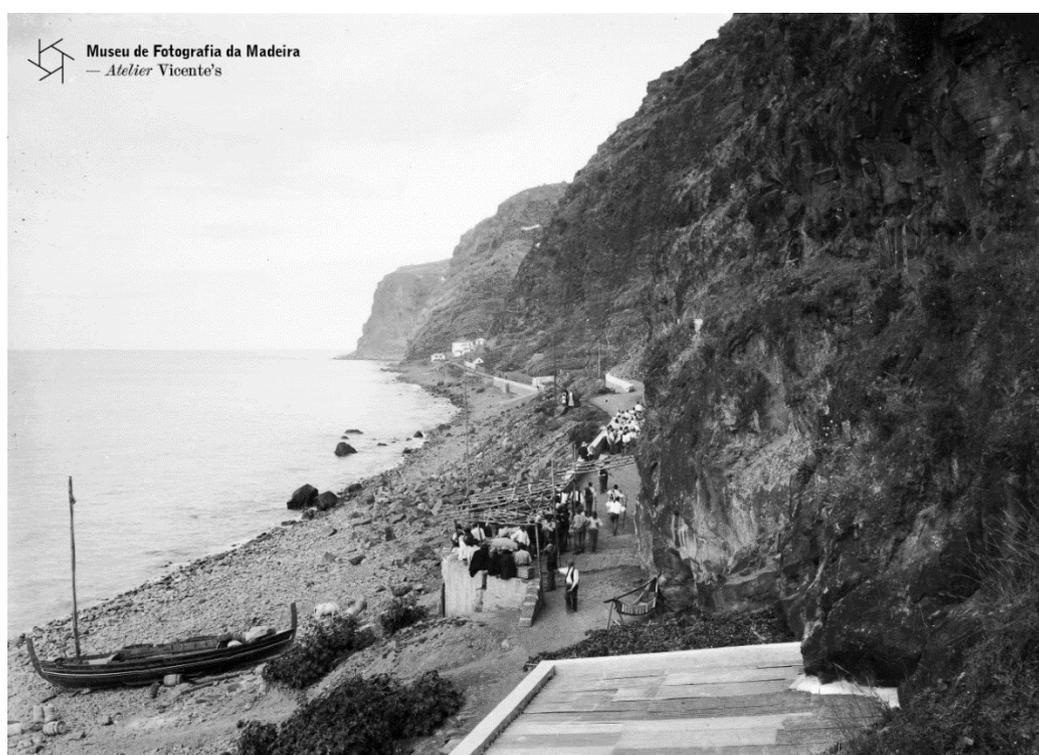


*Em primeiro plano vê-se o vapor Butio. As obras de ampliação do porto do Funchal iniciam-se em 1934 com a perfuração do ilhéu. Álvaro Nascimento Figueira. 1920-1934. inv MFM-AV\_ANF/343*

## Infraestruturas portuárias

Como verificado, a economia insular não podia, de forma alguma estar dissociada desta vastidão que a circunda, que é o mar. Torna-se importante materializar a via marítima num complexo sistema de rotas de cabotagem, o que, devido aos acidentes e adversidades da costa e do mar, causados pelos ventos e pelas correntes marítimas, não foi um processo de fácil organização.

Numa primeira fase, atendendo às condicionantes de ordem geográfica e climática, as possibilidades para o desenvolvimento das vias e meios de comunicação terrestres e marítimos apresentaram-se reduzidas, limitando-as à faixa sul, entre Machico e Calheta, espaço fértil em enseadas e calhetas para o necessário movimento de cabotagem. Surgem, assim, portos em Machico, Santa Cruz, Funchal, Ribeira Brava, Ponta do Sol e Calheta.



*Local de embarque e desembarque na Calheta tendo ao fundo a vila. Perestrellos Photographos. 1900-1910. inv MFM-AV\_PER/110*

O porto do Funchal ergue-se no dealbar do século XVI, como o principal entreposto madeirense do comércio atlântico. A zona ribeirinha do burgo funchalense, em redor da alfândega nova, era o polo principal de animação. Aí convergiam mercadores, carreiros, barqueiros, mareantes e curiosos. No calhau, havia-se instalado, em 1488, o cabrestante, cuja exploração foi concedida em regime de monopólio a João Fernandes Mouzinho, com o foro anual de cem reais. Desde 1568, a sua exploração seria entregue a uma sociedade, passando, em finais do século, a ser explorado por diversos mareantes que aí construíram um número variado de cabrestantes. O município aforava não só a instalação do cabrestante, mas também as casas e os chãos necessários para a atividade desses mareantes e barqueiros. O foro de um cabrestante variava entre duzentos e trezentos reais, enquanto o foro de um chão ou casa se cifrava em trezentos reais.



*Cais da Ribeira Brava. Perestrellos Photographos. 1900-1910. inv MFM-AV\_PER/104*

A acostagem de navios e o serviço de carga e descarga foi, por muito tempo, um problema insolúvel para o porto do Funchal. No século dezoito, insiste-se na necessidade de um molhe. Os estudos começaram em 1755, mas este só foi concluído no reinado de D. José. O advento do século XIX acarreta novas exigências, mas a reivindicação de um porto capaz foi-se arrastando até ao século passado. Nos séculos seguintes, permaneceu a aposta no mar como a via mais fácil e rápida de comunicação, quer na vertente sul, quer a norte.



*Barco Carreiro Portosantense com mercadoria e passageiros. Perestrellos Photographos. 1950-1960. inv MFM-AV\_PER/5147*

## A cabotagem

A cabotagem, foi então, de crucial importância para as comunicações e transporte entre as várias localidades da Região, assumindo um papel de destaque na economia regional.

Nos séculos XVI e XVII, foi autorizado o comércio direto com navios nacionais e estrangeiros em algumas localidades, como a Ribeira Brava, Ponta de Sol e Calheta, daí a criação de pequenos postos alfandegários nestas vilas.



 Museu de Fotografia da Madeira  
— Atelier Vicente's

*Cais da vila da Ponta do Sol. Observa-se o caminho de ligação à vila e na praia algumas embarcações. Perestrellos Photographos. 1900-1910. inv MFM-AV\_PER/127*

As posturas da Câmara do Funchal, do final do século XVI, estabeleciam o pagamento de 300 réis para um batel fretado para transportar mercadorias, até à Ponta do Sol.

A navegação ao longo da costa era, uma tarefa árdua, sobretudo na costa norte, dificultada pelas alterações repentinas do estado do mar, só havendo portos abrigados em Machico e em Câmara de Lobos. Acrescia ainda a existência de piratas, que por vezes saqueavam as embarcações, motivo pelo qual se assistiu à diminuição da atividade de transporte marítimo no século XVI, sendo considerado perigosa a navegação entre os diversos pontos do arquipélago, mesmo ao longo da costa sul.



*Praia no Funchal, onde é visível a azáfama das pessoas, na praia e dentro dos barcos. Dois vapores encontram-se fundeados ao largo. Alexander Lamont Henderson. 1906. inv MFM-AV\_ALH/28*

Devido à fortificação da cidade do Funchal, no fim do século XVI foram transportadas avultadas quantidades de madeira da costa norte para a cidade, nos barcos de carreira. Pelo mesmo motivo, na mesma época há registos de transportes de quantias muito expressivas de cal, do Ilhéu de Baixo (Porto Santo) para o Funchal.

Em meados do século XVII, assistiu-se a um grande incremento da atividade de extração da cal no Porto Santo, havendo barqueiros dedicados, exclusivamente, ao seu transporte para o Funchal.

No século XVIII, apesar de ainda existirem relatos de alguns episódios de pirataria na Região, a atividade de cabotagem teve um grande impulso, destacando-se o movimento existente na Ribeira Brava, que agregava as mercadorias trazidas das zonas altas e até mesmo da costa norte, tendo em conta as adversidades do mar do Norte.



*Praia no Porto da Cruz. Observa-se o barco Teixeira e ao fundo o fortim do Pico. Russel Manners Gordon. 1880-1906. inv MFM-AV\_RMG/119*

Neste mesmo século, de modo a diminuir o número de naufrágios, foi instituída regulamentação, designadamente no que respeita à quantidade de carga a transportar. Porém, nem sempre era cumprida.

Do Porto Santo, partiam para a Madeira algumas embarcações dedicadas ao transporte de pedra calcária. No mesmo percurso, os barcos de carreira também transportavam cal para a Madeira, assim como gado e produtos agrícolas, levando em sentido inverso sobretudo lenhas, mas também outros bens necessários no Porto Santo.

Conforme anteriormente descrito, inicialmente o transporte por cabotagem era exercido por embarcações rudimentares a remos e a velas, mas que gradualmente vão sofrendo alterações. Já em finais do século XIX, inícios do século XX, surgem os barcos a vapor. O transporte marítimo por cabotagem passa a ter uma regularidade que até então não tinha, estabelecendo ligações entre as diversas povoações localizadas ao longo da costa litoral. Contudo, a falta de infraestruturas marítimas e de equipamentos de apoio, limitava muitas vezes os embarques e desembarques, provocando perdas de bens e até mesmo acidentes fatais.



*Veleiro encalhado nas rochas da praia do Gorgulho. Ao fundo, à esquerda, a Quinta Calaça, atual complexo balnear do Clube Naval do Funchal. Joaquim Augusto de Sousa. 1875-1905. inv MFM-AV\_JAS/689*

É de constatar que, desde muito cedo, os ingleses dominaram as infraestruturas de apoio naval na região, mercê da predominância do tráfego marítimo durante o século XIX, como se comprova pelas empresas de abastecimento de carvão Corys Madeira

Coaling Company LTD, subsidiária da Cory Brothers and Company e Blandy Bros & co.; as Empresas de Navegação de Cabotagem; os estaleiros Cossart Gordon (mais tarde adquiridos pela empresa do cabrestante) e Madeira Engineering Company; os rebocadores e os seguros marítimos Blandy Lloyds Agents, todas empresas britânicas.



*Cais do Funchal em fase de construção. Joaquim Augusto de Sousa. 1890. inv MFM-AV\_JAS/587*

Em termos de vias de comunicação, na ilha da Madeira existia, até há poucas décadas, uma acentuada contradição entre o campo-cidade e o interior-litoral. Desde o século XV até a meados do século XX, por razões orográficas e económicas, a ligação entre o Funchal e as outras áreas litorais da ilha efetuava-se, sobretudo, por via marítima, tanto para o transporte de passageiros como de mercadorias. Portanto, a importância do mar nas ligações internas da Ilha, tanto económicas como comerciais, originou que a zona ribeirinha da ilha, e em particular, da cidade do Funchal, fosse mais

infraestruturada, pois beneficiava do tráfego marítimo e da necessária dotação de infraestruturas de apoio.

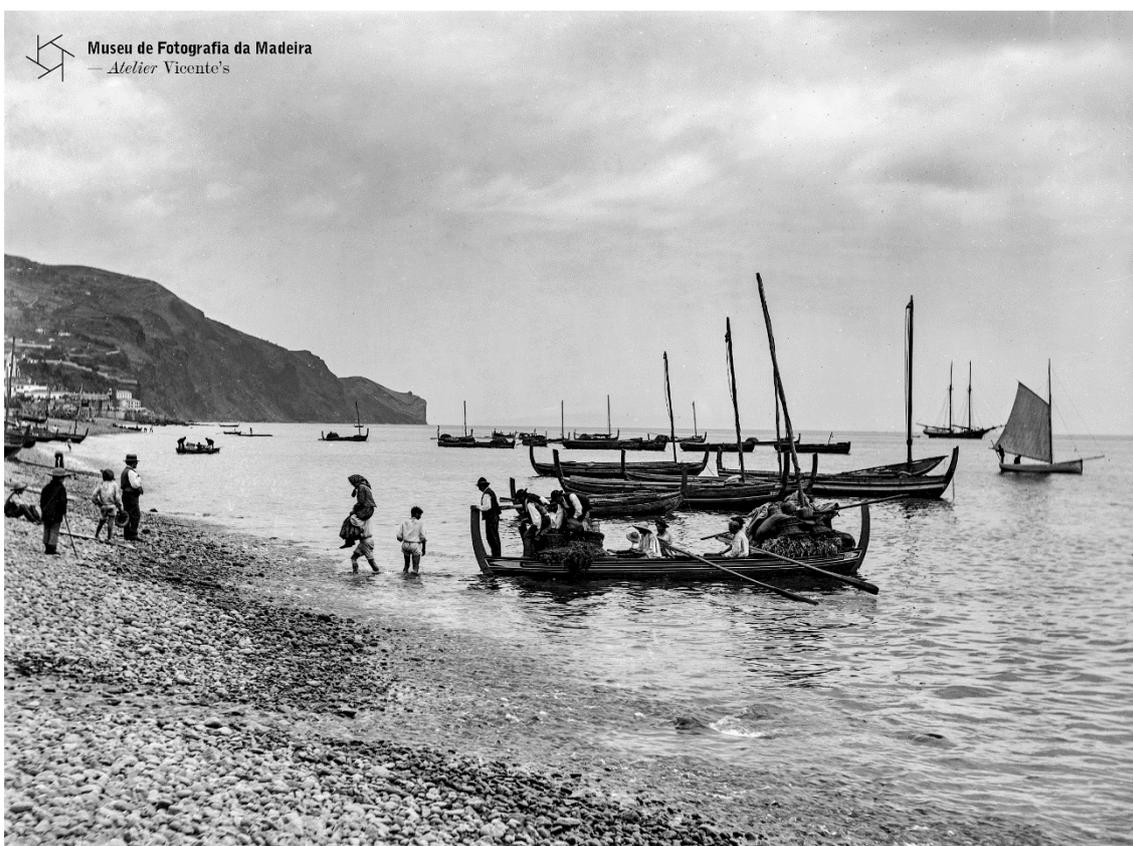


*Embarque de passageiros no cais do Funchal. Atracado, encontra-se o Vitória, vapor construído nos estaleiros de Machico em 1913. Álvaro Nascimento Figueira. 1933-1940. inv MFM-AV\_ANF/392*

Todo este movimento de produtos e pessoas em torno da Ilha justificava a construção de pequenos portos espalhados ao longo da costa. Em 1948, segundo um relatório da Junta Autónoma dos Portos do Arquipélago da Madeira, contavam-se 26 portos, entendendo-se neste grupo, todos os locais onde se realizassem operações de embarque e desembarque, mas só num reduzido número deles existem obras fixas constituídas por pequenos cais construídos sobre os fundos naturais da rocha, ou por simples escadas talhadas nas escarpas do litoral, à beira de grandes fundos. Nas diversas reentrâncias da costa, em pontas salientes, em pequenas baías, onde oferecesse algum abrigo ou condições para embarque ou desembarque, foram-se localizando

desembarcadouros ou pequenos portos, desempenhando uma importante função económica e social.

A falta destas condições, tornava as operações temerosas, tal como, em 1910, nos relata o eng. Adolfo Loureiro: *circunstâncias verdadeiramente temerosas em que na maioria dos portos se fazem as operações de embarque e de desembarque: o navio costeiro fica ao largo e o transporte para os cais ou para a praia é feito em pequenas lanchas a remos, que atracam ou varam na própria zona de rebentação, em operações sempre perigosas e incómodas.*



*Desembarque de pessoas e mercadorias na praia do Funchal. Joaquim Augusto de Sousa. 1875-1892. inv MFM-AV\_JAS/777*

Na primeira década do século XX, há toda uma nova dinâmica dos transportes de cabotagem, com o aparecimento dos serviços da Casa Blandy Bross & C<sup>a</sup>., utilizando pequenas embarcações a vapor que complementavam a frota da *Empreza Funchalense*

de Cabotagem dedicada às ligações marítimas com a costa norte da Ilha e o Porto Santo, bem como da Empresa Madeirense de Cabotagem, estabelecendo um serviço regular de apoio às freguesias costeiras, ligando-as ao Funchal.

As novas embarcações, de maiores dimensões e capacidade, mais rápidas e mais seguras, contribuíram para o desenvolvimento dos transportes e para a facilitação das ligações e do comércio.

Ao longo do século XX, foram muitas as intenções de empreender obras de beneficiação nos diversos portos e ancoradouros em redor da Ilha, muitas delas não passando disso mesmo, de intenções.

Em 1948, o mesmo relatório da Junta Autónoma dos Portos do Arquipélago da Madeira dá-nos conta da relação destas pequenas infraestruturas, ano de construção e qual a principal funcionalidade que tinham.

Temos assim:

Local	Ano	Função
Ponta do Pargo	-	Reduzido movimento de passageiros (não atingia um milhar em meados de séc. XX) e de mercadorias (cerca de 1500 toneladas, principalmente lenhas)
Cais Pesqueiro	1916	Utilizado para o embarque de produtos agrícola – batata, trigo, cenoura, pepino, feijão e pimentão que eram trocados por outros de maior necessidade (arroz, massa, açúcar)
Paul do Mar	-	O terceiro centro piscatório em meados do século XX, logo a seguir a Câmara de Lobos e Machico. O pescado é vendido quase exclusivamente nas lotas do Funchal e Câmara de Lobos Movimento médio anual de 2000 toneladas de mercadorias e 11 passageiros
Calheta	-	Desprovido de qualquer obra portuária até ao final da década de cinquenta do século passado. O porto mais importante logo a seguir à Ponta do sol. Em 1947 movimentou 5000 toneladas de mercadorias e 14033 passageiros
Madalena do Mar	-	Um dos principais centros produtores de banana. Movimento médio anual de cerca de 1800 toneladas, sendo $\frac{3}{4}$ de banana. 14300 passageiros movimentados em 1946

Ponta do Sol	1850	O porto secundário mais importante da Madeira até finais dos anos setenta do século passado. Movimento médio anual de cerca de 8000 toneladas (produtos da terra e granéis alimentícios importados do Funchal para consumo da população) e 25798 passageiros movimentados em 1947
Tabua e Lugar de Baixo	-	Centros privilegiados da cultura da banana e da cana de açúcar registando um movimento médio anual de cerca de 2000 toneladas destes produtos
Ribeira Brava	1904 a 1908	Principal porto de passageiros da costa sul. 50393 passageiros movimentados em 1946 e um movimento médio anual de mercadorias de 4000 toneladas
Campanário (Calhau da Lapa)	-	Movimento médio anual de cerca de 1000 toneladas de mercadoria e 20000 passageiros.
Câmara de Lobos	1903	Principal porto piscatório. Movimento médio anual de 575 toneladas 1940 e 1947. Sem interesse como porto comercial dada a sua proximidade com o Funchal. 17648 toneladas movimentadas em 1947.
Praia Formosa	-	Fornecia principalmente areia e materiais de construção para o Funchal. Cerca de 6 toneladas e 1948.
Ponta da Cruz	1910	Pequeno cais utilizado para o embarque/desembarque de passageiros e de mercadorias.
Lazareto	1874	Pequeno cais próximo do Funchal, utilizado essencialmente para o embarque e desembarque de passageiros.
Ponta da Oliveira	1909	Pequeno cais de embarque/desembarque de passageiros, a partir do qual foi estabelecido um ramal de ligação, alguns anos depois da sua construção, à estada regional.
Porto Novo, Caniço, Garajau	1909	Pequenos portos servidos diretamente por estrada. Em meados do século XX o movimento de mercadorias não atingia um milhar de toneladas em qualquer deles, mas registavam um importante movimento de passageiros.
Santa Cruz	1870	Movimento médio anual de cerca de 6000 toneladas de mercadorias (lenhas, e cana de açúcar). O tráfego era feito na praia por comodidade. 19422 passageiros movimentados em 1946 apesar das facilidades das comunicações terrestres
Machico	1874	Importante centro piscatório, cujo pescado ia na sua maior parte para a lota do Funchal. Movimento médio anual de cerca de 2200 toneladas (constituídas por produtos da terra e géneros de importação) e 19610 passageiros
Caniçal	-	Predominância da atividade piscatória. Escasso movimento de passageiros e de mercadorias. “possibilidades de desenvolvimento com a execução de um vasto plano hidroagrícola na região que serve”.

Porto da Cruz	1903	Inteiramente desabrigado e de mau acesso. O movimento médio de mercadorias era inferior a 1000 ton. Pequeno movimento de pesca, apesar de ter na vizinhança dos melhores pesqueiros da região. Ausência de movimento de passageiros.
Faial	1903	Inteiramente desabrigado e de mau acesso. O movimento médio de mercadorias era inferior a 1000 ton. Pequeno movimento de pesca, apesar de ter na vizinhança dos melhores pesqueiros da região. Ausência de movimento de passageiros.
Arco de São Jorge	1901	Inteiramente desabrigado e de mau acesso. O movimento médio de mercadorias era inferior a 1000 ton. Pequeno movimento de pesca, apesar de ter na vizinhança dos melhores pesqueiros da região. Ausência de movimento de passageiros.
São Jorge	1903	Inteiramente desabrigado e de mau acesso. O movimento médio de mercadorias era inferior a 1000 ton. Pequeno movimento de pesca, apesar de ter na vizinhança dos melhores pesqueiros da região. Ausência de movimento de passageiros.
Ponta Delgada	1910	Inteiramente desabrigado e de mau acesso. O movimento médio de mercadorias era inferior a 1000 ton. Pequeno movimento de pesca, apesar de ter na vizinhança dos melhores pesqueiros da região. Ausência de movimento de passageiros.
São Vicente	-	Movimento médio anual de cerca de 1500 toneladas, principalmente de lenha. Não possuía qualquer obra portuária em meados do século passado. Um dos portos de mais difícil acesso na costa norte
Seixal	1916	Pequeno movimento de mercadorias (principalmente vinho, batata e lenhas) e insignificante movimento de passageiros.
Porto do Moniz	1916	O maior e o mais abrigado porto da costa norte, localizado a 57 km do Funchal por mar e 100 Km por estrada (em 1948). Registava na época grandes possibilidades de futuro desde que fosse convenientemente apetrechado. Movimento médio anual de cerca de 1900 ton de mercadorias (vinho, batatas, e lenhas) e cerca de 5000 passageiros.

## Curiosidades

Em 1444, o império Otomano encontrava-se às portas da Hungria e da Polónia. O Tratado de Paz estabelecido com os turcos foi rasgado, e as armas cruzaram-se na Batalha de Varna, uma cidade do então principado da Bulgária.

O comandante das tropas polacas, o rei daquele país, era o jovem Ladislau III. As cargas da cavalaria cristã abatem-se sobre as armas turcas, desaparecendo no ardor do combate o jovem rei polaco. Com as tropas desanimadas, a derrota foi certa. O corpo do rei não é encontrado nem ninguém o viu a ser ferido ou abatido - o mito estava criado. A Polónia aguarda o regresso do seu rei como Portugal mais tarde esperou pelo Rei D. Sebastião.

Em 1454, chega à Ilha da Madeira uma personagem misteriosa, de seu nome Henrique Alemão, também conhecido por Cavaleiro de Santa Catarina. Do apelido alemão, desconfiaram as gentes da Madeira, dizendo alguns, que se tratava de disfarce que escondia a verdadeira identidade do rei polaco Ladislau III. Era mais uma acha para consolidar a lenda, e outra se veio a juntar... o donatário do Funchal, João Gonçalves Zarco, trata o misterioso estrangeiro com uma deferência muito especial e concede-lhe a sesmaria de terras no sul da Madeira, onde hoje se situa a Madalena do Mar.

Nos documentos não consta o nome de sesmeiro, sendo tratado apenas como Cavaleiro de Santa Catarina, o que contribui para adensar o mistério. Em terras da Madalena constrói o seu solar, um dos mais ricos da Madeira de então, e que ainda hoje se mantém de pé.

Aqui viveu e aqui casou, com uma fidalga algarvia da corte de João Gonçalves Zarco, e foi num serão na casa de Zarco que aumentou ainda mais o mistério. Seis frades que se diziam polacos, procuram Henrique Alemão. Um deles, chega à fala com o misterioso estrangeiro e reconhece nele Ladislau III, o desejado rei da Polónia. O cavaleiro nega. O

que é certo é que Henrique Alemão é mais tarde chamado pelo donatário do Funchal que lhe comunica a vontade do rei português em se encontrar com ele em Lisboa.

No regresso à Madalena do Mar, com mar calmo e tempo ameno, e sem que nada o fizesse prever, ao passar pelo Cabo Girão, um ruído surdo seguido por um abalo de terra, anunciava o despenhamento de uma quebrada, que das alturas se precipitou atingindo a embarcação em que cavaleiro seguia. O seu misterioso destino, chegava aqui ao fim. O seu corpo foi levado para a Madalena do Mar, onde foi sepultado na sua capela dedicada a Santa Madalena, levada também, muitos anos mais tarde por uma aluvião.

Esta lenda vem reforçar todas as vicissitudes que o transporte junto à costa acarretava.

Outra situação, muito frequente nos mares da Madeira, mesmo em viagens de cabotagem, era o saque por pirataria. Mas não se pense que a pirataria era realizada por salteadores de longínquas regiões...

Em 1628, depois de ter passado pela Escola de Arte de Navegar na Calheta, embarcou na nau Santa Joana para as Índias, Francisco Álvares Homem de El-Rei, fidalgo nascido e criado no Jardim do Mar. Não teria mais de catorze anos quando partiu, e os onze anos em que permaneceu pelo Oriente moldaram-lhe o carácter e espírito aventureiro. Regressado à pacatez da terra que o vira nascer, de imediato se apercebeu que não se enquadrava neste novo modo de vida, e em 1641, atacou o forte da Calheta, fazendo reféns os soldados e oficiais que aí permaneciam. A partir daí, a população vivia em sobressalto perante tal ousadia, e o jovem Francisco torna-se o dominador dos mares da Calheta dedicando-se ao corso. Fortifica o Jardim do Mar e cria verdadeiras milícias, que passam a atacar as embarcações holandesas que vinham do Brasil. Foi acumulando riqueza, e mesmo tendo sido deserdado pela sua mãe, os seus atos de generosidade para com os que lhe eram fiéis iam crescendo. Tendo conhecimento da ousadia e bravura deste filho da terra, o rei D. João IV desejou conhecê-lo. Vendo nele

um elemento relevante para a consolidação do domínio português no Atlântico, o rei concedeu-lhe *Carta de Corsário* com a tarefa de defender as embarcações lusas na rota do Brasil e com a liberdade de atacar e saquear quantos navios estrangeiros quisesse.

Daí para diante, Francisco autointitulava-se *corsário às ordens de El-Rei*.



Convés do barco a vapor *Falcão*. O sino ostenta o seu nome. Joaquim Augusto de Sousa. 1875-1905. MFM-AV\_JAS/762

## Episódio caricato

Corria o ano de 1964, quando num dia de verão que não sabemos precisar, o jovem Carlitos saiu de casa com a sua bicicleta. O seu objetivo era ir à praia da Calheta juntar-se aos amigos e desfrutar das delícias do mar. Ao chegar à vila da Calheta, tinha por hábito parar na taberna do Moniz para saber as novidades do dia. Apeou-se da bicicleta e entrou na taberna. Ao balcão, a beber apressadamente o grogue da manhã, estava o Aníbal, um jovem franzino e de tez pálida que trabalhava para o sr. João Jardim, proprietário do Cine Jardim, empresa que explorava a sala de cinema do Paul do Mar, mesmo ao lado do campo de futebol local.



*Vista do Paul do Mar para leste, observando-se, ao fundo, a povoação do Jardim do Mar. Concelho da Calheta. Joaquim Augusto de Sousa. 1875-1905. MFM-AV\_JAS/922*

Todas as semanas o Aníbal apanhava o barco da carreira para levar as bobines dos filmes que iriam rodar durante a semana no Paul do Mar. Os pauleiros esperavam ansiosamente pelas novidades cinematográficas, que o Aníbal lhes levava semanalmente. Mas, nesse dia, não se sabe bem porque carga de água, o Aníbal já estava na Calheta, mesmo antes do “Machiqueira” chegar. Poderá ter apanhado um dos “carros do Batata”<sup>6</sup>, mesmo demorando 4 horas de viagem, mais uma que o “Machiqueira”. Contudo, a sofreguidão de beber mais um grogue de aguardente do engenho da Calheta, fê-lo rapidamente esquecer-se do compromisso de estar às 11 horas, no então pequeno cais da Calheta. De gole em gole, e em tom de satisfação, lá ia dizendo que, pelo menos, o bilhete da viagem já o tinha comprado à *Cambada do Januário*.

Dá um último trago, agarra na mala que continha as bobines e, para espanto do Carlitos, o Aníbal pede-lhe uma boleia de bicicleta até ao cais, pois de outro modo, não conseguiria chegar a tempo de apanhar o barco. Da taberna do Moniz até ao cais distavam cerca de 500 metros.

O Aníbal senta-se no quadro da bicicleta e lá vão ambos pela estrada marginal numa pedalada desenfreada. Chegados à rampa do cais, a bicicleta ganhou ainda mais velocidade e o Aníbal já expressava um ar triunfante, pois não ia falhar. Contudo, o Carlitos tinha por hábito retirar os travões das suas bicicletas, travando com a sola do sapato na roda dianteira, pelo que, ao tentar fazê-lo, viu-se impedido pelas pernas do Aníbal, não conseguindo abrandar a velocidade e muito menos parar. Por sorte, ou azar, o cais nesse início de verão, ainda estava sem as guardas metálicas, pois o inverno fora

---

<sup>6</sup> O Sr. José Batata era coproprietário de uma empresa de transportes coletivos públicos a que carinhosamente era apelidada de Carros do Batata. Em março de 1967, na sequência da fusão da Empresa Automobilística da Ribeira Brava, Lda. com a Sociedade Automobilística de Câmara de Lobos, Lda e a Sociedade de Automóveis do Estreito de Câmara de Lobos, Lda, é constituída a Rodoeste – Transportadora Rodoviária da Madeira.

duro e tinha-as danificado. Conclusão, Carlitos, Aníbal, bicicleta e bobines com os filmes, foram todos parar à água.

Era desolador observar a cena, com o Aníbal dentro de água completamente incrédulo com o que lhe acontecera e a olhar para as bobines a boiar.

Os pauleiros nunca lhe perdoaram o facto de não terem cinema durante essa semana...



*Cais da Ribeira Brava. O fotógrafo da imagem, Raphael Basto Machado, era à época o presidente da Câmara Municipal da Ribeira Brava. 1926-1934. inv MFM-AV\_RBM/27*

## A atualidade

Atualmente, a Madeira usufrui de uma série de infraestruturas que permitem estabelecer comunicação marítima entre localidades, durante quase todo o ano.

Obviamente, que tal como referido anteriormente, a costa sul da Ilha é mais propícia a esta atividade, por se encontrar protegida dos ventos alísios. Isso permite que, principalmente nas estações da primavera e verão, o litoral madeirense seja frequentado por diversas embarcações de recreio.

Mesmo dispondo de diversas infraestruturas à volta da Ilha, trata-se de uma vertente que tem sido negligenciada e que é merecedora de maior atenção e investimento bem planeado.

Juntamos um quadro com os diversos locais onde as embarcações podem atracar, ou mesmo fundear quando a atracação não é possível. Daremos conta das principais características dessas infraestruturas e temáticas de interesse, de cada um dos locais.

Local	Infraestrutura	Interesses
Paul do Mar	Tem duas estruturas capazes. O cais na localidade da ribeira das Galinhas, a oeste, e a nascente, o Porto de Abrigo. O cais da ribeira das Galinhas dispõe igualmente de rampa. Está apto a receber pequenas embarcações, pelo que o ideal é fundear e passar a terra de bote.	Gastronómico / Turístico
Jardim do Mar	Cais do Portinho com rampa. Encontra-se mal dimensionado pelo que o ideal é fundear e atracar de bote	Gastronómico / Turístico / Cultural: a igreja de Nossa Senhora do Rosário e o Moinho de Água recuperado são bons locais de visita

Calheta	Porto de Recreio da Calheta <a href="http://portorecreioalheta.pt/">(http://portorecreioalheta.pt/)</a>	Gastronómico / Cultural: na vila da Calheta, a 500 metros da marina, são visitáveis as instalações da Sociedade dos Engenheiros da Calheta e a Igreja Matriz dedicada ao Espírito Santo
Madalena do Mar	Um cais recente a poente que se encontra em muito mau estado de conservação. Antigo cais, capaz de acolher pequenas embarcações	Gastronómico
Ponta do Sol	Cais construído em 1850 com algumas limitações. Necessário bote para atracar.	Turístico / Cultural: a Igreja de Nossa Senhora da Luz é visitável
Ribeira Brava	Cais construído em 1904 e alvo de alterações. Tem pontão de abrigo e não apresenta muitas limitações.	Turístico / Cultural: A igreja de São Bento é visitável
Campanário (Calhau da Lapa)	Pequeno cais capaz de atracar pequenas embarcações	Gastronómico / Turístico
Fajã dos Padres	Pequeno cais capaz de atracar médias embarcações	Gastronómico / Turístico
Câmara de Lobos	Cais construído em 1903 sem muitas limitações	Gastronómico / Turístico  Cultural: a capela de Nossa Senhora da Conceição dista apenas meia dúzia de metros
Funchal	Marina do Funchal <a href="https://www.marinadofunchal.pt/islandmadeira/">(https://www.marinadofunchal.pt/islandmadeira/)</a>	Gastronómico / Turístico / Cultural

Lazareto	Pequeno cais construído em 1874 que limita o tamanho das embarcações. Tem início a reserva natural do Garajau	Turístico
Reis Magos	Pequeno cais com limitações	Gastronómico / Turístico
Santa Cruz	Tem um Porto de Abrigo	Turístico / Cultural
Machico	Porto de Recreio de Machico ( <a href="https://www.visitmachico.com/pt/sentir/natureza-mar/mar">https://www.visitmachico.com/pt/sentir/natureza-mar/mar</a> )	Turístico / Gastronómico / Cultural
Canical	Apresenta diversas soluções: Marina da Quinta do Lorde ( <a href="https://www.visitmachico.com/pt/sentir/natureza-mar/mar">https://www.visitmachico.com/pt/sentir/natureza-mar/mar</a> ) , o antigo cais da Junta, Cais do Sardinha.	Gastronómico / Turístico
Porto da Cruz	Pequeno cais construído em 1903	Gastronómico / Turístico
São Jorge	Pequeno ancoradouro em mau estado de conservação	Turístico
Ponta Delgada	Pequeno Porto de Abrigo	Turístico / Cultural: a igreja do Senhor Bom Jesus é visitável
São Vicente	Pequena rampa localizada no Clube Naval do Seixal	Gastronómico / Turístico
Seixal	Porto de Abrigo	Gastronómico / Turístico
Porto do Moniz	Porto de Abrigo	Gastronómico / Turístico

Porto Santo <sup>7</sup>	Marina do Porto Santo ( <a href="http://www.apram.pt/site/index.php/pt/portos/caracteristicas/marina-do-porto-santo">http://www.apram.pt/site/index.php/pt/portos/caracteristicas/marina-do-porto-santo</a> )	Gastronómico / Turístico / Cultural
--------------------------	--	-------------------------------------

Face ao levantamento acima exposto, constata-se haver condições para explorar algumas antigas rotas de cabotagem, do ponto de vista turístico. Tendo em conta as infraestruturas e as condições para navegação, a costa sul é mais propícia para o efeito, podendo ser reconstituídas viagens integrais, entre o Funchal e o Paul do Mar ou entre o Funchal e o Caniçal, ou alternativamente trajetos menores, dentro destas rotas.

Relativamente aos percursos mais curtos, considerando a localização das marinas onde se encontram as embarcações marítimo-turísticas, poderão ter como ponto de partida o Funchal, o Caniçal, ou a Calheta.

Partindo do Funchal, para a zona este poderá ser feita uma curta viagem até ao Lazareto, que assinala o início da Reserva Natural Parcial do Garajau, ou até aos Reis Magos, eventualmente para uma visita ao Caniço. Para a zona oeste, Câmara de Lobos, a Fajã dos Padres, o Calhau da Lapa, a Ribeira Brava ou a Ponta do Sol poderão ser boas opções.

Do Caniçal, poderão ser realizados passeios até Santa Cruz ou Machico, enquanto que, com origem na Calheta destinos como a Ponta do Sol, a Madalena do Mar, o Jardim do Mar e o Paul do Mar, serão certamente boas opções.

Como verificamos, as hipóteses são muitas, devendo a escolha ter em conta aspetos como as características das embarcações e a sua adequabilidade às infraestruturas

<sup>7</sup> O Porto Santo, embora saia um pouco do domínio da navegação de cabotagem é mencionado no quadro. Infelizmente já não existem infraestruturas de acolhimento de embarcações sem ser a marina. O antigo cais já não é usado e os antigos portos das Salemas e dos Frades já não existem

The logo for CAPiTEN, featuring the word "CAPiTEN" in white, uppercase letters on a dark blue background with a curved bottom edge.

existentes, bem como a duração da viagem, por forma a analisar a viabilidade da operação.

## Imagens



*Calhau da Lapa, Campanário. Perestrellos Photographos. 1944. MFM-AV\_PER/2816*



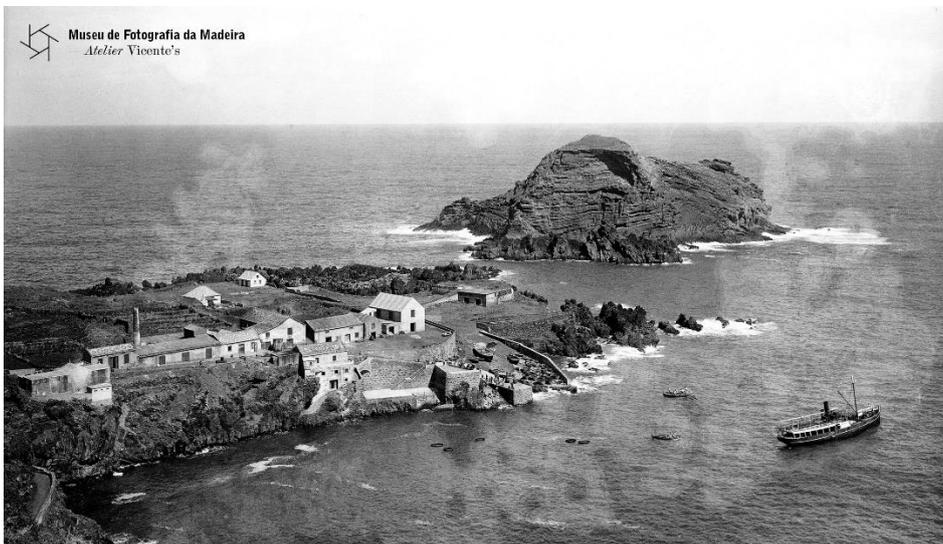
*Local de embarque e desembarque na Calheta, vendo-se ao fundo o engenho da Serra de Água, já na freguesia do Arco da Calheta. Perestrellos Photographos. inv MFM-AV\_PER//109*



*Carreiro Arriaga na baía do Funchal. Perestrellos Photographos. 1950-1960. inv MFM-AV\_PER/4999*



*Cais da Ponta do Sol. Perestrellos Photographos. 1890-1900. inv MFM-AV\_PER/128*




**Museu de Fotografia da Madeira**  
 — Atelier Vicente's

Porto do Moniz observando -se um barco vapor fundeado. Foto Figueiras. 1930-1940. MFM-AV\_PHF/134




**Museu de Fotografia da Madeira**  
 — Atelier Vicente's

Desembarque de pessoas e mercadorias na praia do Funchal. Álvaro Nascimento Figueira. 1920-1940. inv MFM-AV\_ANF/992 (Fotografia de capa)



Vapor San Telmo. Photographia Vicente. 1920-1930. MFM-AV\_VIC/21624



Desembarque na praia do Porto Santo. Perestrellos Photographos. 1900-1910. inv MFM-AV\_PER/5152

Todas as imagens pertencem ao Museu de Fotografia da Madeira – Atelier Vicente's.

## Bibliografia

ARAGÃO, António (coord.) “A Madeira Vista por Estrangeiros”, 1455-1700, Funchal, 1981, Secretaria Regional de Educação e Cultura, Direcção Regional dos Assuntos Culturais

ARAGÃO, António (1987) – “Para a História do Funchal” – Governo Regional da Madeira, Secretaria Regional do Turismo e Cultura, Direcção Regional dos Assuntos Culturais (ed.), 2ª edição, Funchal

ARAGÃO, António (1992) – “O Espírito do Lugar – A Cidade do Funchal”, Pedro Ferreira – Artes Gráficas, Rio de Mouro

AUGUSTO DA SILVA, Fernando; MENESES, Carlos Azevedo (1998) – “Elucidário Madeirense”, 3 Volumes, Secretaria Regional de Turismo e Cultura, Funchal

CAIRES, Victor M. de Os vapores costeiros em curiosas situações in Revista Islenha, Direcção Regional dos Assuntos Culturais (ed.) (41), Jul.-Dez. 2007

CALDEIRA, Abel Marques (1995) – “O Funchal no Primeiro Quartel do Séc. XX, 1900-1925”, Editorial Eco do Funchal (Rodrigues & Caldeira, Lda.), 2.ª edição, Funchal, p.15-25.

CÂMARA MUNICIPAL DO FUNCHAL (s.d.) – “Funchal Porto de Mar”, comissão de actividades culturais (editado por ocasião da exposição com o mesmo nome, realizada na Câmara Municipal do Funchal).

FERNANDES, Maurício (1991) – “Funchal Porto de Mar” in Revista Islenha, Direcção Regional dos Assuntos Culturais (ed.), nº9, Julho-Dezembro, Funchal, p.32-35.

FERNANDES, Maurício (1998) – “Cenas do Turismo Marítimo: O Porto Que Nunca Existiu” in Revista Islenha, Direcção Regional dos Assuntos Culturais (ed.), nº23, Julho-Dezembro, Funchal, p.72-88.

FRUTUOSO, Gaspar (1998) – “Saudades da terra”, Instituto Cultural de Ponta Delgada, Ponta Delgada.

LOUREIRO, Adolpho (1910) – “Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes”, volume V, parte I - Arquipélago da Madeira, Imprensa Nacional, Lisboa.

PEREIRA, Eduardo C. N. (1989) – “Ilhas de Zarco”, 2 Volumes, 4ª edição, Câmara Municipal do Funchal, Funchal.

RIBEIRO, João Adriano (s.d.) – “Ilha da Madeira – Roteiro histórico-marítimo”, Calcamar, Funchal.

RIBEIRO, João Adriano – “A Cabotagem no Arquipélago da Madeira” in Revista Islenha, Direcção Regional dos Assuntos Culturais (ed.), (23) Jul-Dez, 1998

RIBEIRO, Orlando (1985) – “A Ilha da Madeira até Meados do Século XX – Estudo Geográfico”, Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, Tradução Maria do Rosario de Paiva Raposo, 1<sup>o</sup> Edição, Lisboa.

SOUSA, Joao Silva de, “A Casa do Infante e o Arquipélago da Madeira” in Actas do I Colóquio Internacional de História da Madeira, Vol I, Funchal, 1989.

SUMARES, Jorge e SILVA, Iolanda (1983) – “Transportes na Madeira”, Governo Regional da Madeira - Direcção Regional dos Assuntos Culturais, Funchal.