



FUNCHAL - LA PRIMERA CIUDAD PORTUARIA DE FRONTERA DEL ATLÁNTICO PORTUGUÉS

FUNCHAL - A PRIMEIRA CIDADE PORTUÁRIA DE FRONTEIRA DO ATLÂNTICO PORTUGUÊS

FUNCHAL - THE FIRST PORT CITY OF THE PORTUGUESE ATLANTIC FRONTIER

Alberto Vieira*

Cómo citar este artículo/Citation: Vieira, A. (2017). Funchal – La primera ciudad portuaria de frontera del Atlántico portugués. *XXII Coloquio de Historia Canario-Americana* (2016), XXII-033. <http://coloquioscanariasmerica.casadecolon.com/index.php/aea/article/view/9979>

Resumen: Desde 1419 hasta 1508, fecha del paso del lugar a la categoría de ciudad, Funchal fue asumiendo una posición destacada en la frontera portuguesa del Atlántico, delineándose una malla urbana con la dimensión adecuada a las funcionalidades para la que estará orientada, como ciudad sede de instituciones o de ciudad portuaria. También aquí, tal como sucedió con el modelo institucional de las capitanías, la ciudad funchalense sirvió de referencia para las demás ciudades que los portugueses construyeron en el espacio atlántico. A partir de esta idea, pretendemos desarrollar el modelo y funcionalidades de esta ciudad insular / portuaria, relevando, una vez más el papel del archipiélago madeirense en la construcción del mundo atlántico portugués.

Palabras clave: Ciudad portuaria, Comercio, Frontera, Funchal, Islas, Madeira

Resumo: Desde 1419 até 1508, data da passagem do lugar à categoria de cidade, que o Funchal foi assumindo uma posição de destaque na fronteira portuguesa do Atlântico, delineando-se uma malha urbana com a dimensão adequada às funcionalidades para que estará vocacionada, como cidade sede de instituições ou cidade portuária. Também aqui, tal como sucedeu como o modelo institucional das capitanias, a cidade funchalense serviu de referência para as demais que os portugueses construíram no espaço atlântico. Partindo desta ideia, pretendemos desenvolver o modelo e funcionalidades desta cidade insular/portuária, relevando, mais uma vez o papel do arquipélago madeirense na construção do mundo atlântico português.

Palavras chave: Cidade portuária, Comércio, Fronteira, Funchal, ilhas, Madeira

Abstract: From 1419 to 1508, the date of the step from the place to the category of city, Funchal was assuming a prominent position in the Portuguese border of the Atlantic, delineating an urban mesh with the dimension appropriate to the functionalities for which it will be oriented, as host city of Institutions or port city. Also here, as happened with the institutional model of the captaincies, the city funchalense served as reference for the other cities that the Portuguese built in the Atlantic space. Based on this idea, we intend to develop the model and functionalities of this insular / port city, once again highlighting the role of the Madeiran archipelago in the construction of the Portuguese Atlantic world.

Keywords: Port city, Commerce, Frontera, Funchal, Islands, Madeira

Desde os inícios da ocupação portuguesa do arquipélago madeirense, no século XV, que o Funchal assumiu um papel evidente em todo o processo de expansão portuguesa, catapultando para segundo plano, as capitanias de Machico e Porto Santo. Foi o primeiro espaço

* Investigador-Coordenador CEHA/DRC. Rua das Mercês, 08, 9000-224-Funchal/MADEIRA. Correo electrónico: milsumav@gmail.com . Informação curricular desenvolvida em: <http://goo.gl/osncCF>



urbanizado e o primeiro porto na fronteira entre o mundo europeu e desconhecido, pelo que as características na sua estrutura urbana tornam-se um modelo e uma referência em todo o processo que se lhe seguirá. Este protagonismo da sede da capitania do Funchal merece, desde logo, a atenção e é valorizado, primeiro, pelo senhorio do arquipélago e, depois, pela coroa.

Há uma estratégia de recentralização de serviços e a definição do principal território de poder, que implica um desenho atento da malha urbana e do processo evolutivo das principais infraestruturas, como a muralha de defesa e o espaço aduaneiro. A baía funchalense oferece as condições adequadas à cidade e ao porto. Este último situa-se junto ao centro do poder, próximo do largo, onde estará a alfândega, a câmara municipal, a sede da sé e demais serviços, perante uma baía aberta, que depois se fecha com uma muralha que o defende e que apenas se abre, através das portas do mar. Estas, no início, limitam-se à da alfândega e Varadouros, chegando a ter sete portões¹, na segunda metade do séc. XVIII. Note-se que esta reivindicação da cidade defendida e amuralhada perdeu-se no tempo e só em 1617 se consegue fechar as portas do mar, que paulatinamente se vão abrindo, até ficarem escancaradas a partir da centúria oitocentista para se abrirem totalmente ao mar, com as alterações urbanísticas das décadas de trinta e quarenta do século XX².

AS ILHAS, O MUNDO ATLÂNTICO E A ATIVIDADE PORTUÁRIA

A partir do século XV, o espaço oceânico do atlântico, abaixo do Estreito de Gibraltar, começou a assumir um papel fundamental como novo eixo da atividade comercial europeia, tendo em conta a importância cada vez maior, primeiro, das ilhas, e, depois, dos espaços litorais na criação de um novo espaço comercial e de nova trama de redes comerciais. A necessidade de navegação oceânica, em alto mar, obrigou a repensar todas as estratégias e técnicas vigentes e a estabelecer uma forma capaz de atender aos desafios da nova realidade de uma diferente navegação oceânica. As ilhas e o litoral dos continentes africano e americano entram nessa nova dinâmica.

As ilhas e as suas cidades portuárias não foram alheias ao mundo atlântico e, por isso, se lhes deve atribuir o papel que merecem, no sistema Atlântico, tão em voga nos últimos anos. O Funchal afirmou-se, então, como uma das primeiras cidades portuárias atlânticas, que rapidamente se transformou num destacado centro de apoio à navegação comercial europeia e oceânica, orientada aos novos mercados ribeirinhos do mundo atlântico. Foi a primeira cidade e porto desta nova estratégia oceânica, exercendo um papel fundamental em toda a organização portuária portuguesa no mundo atlântico.

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

No traçado de ambas, situava-se o Mediterrâneo Atlântico com atuação primordial na manutenção e apoio à navegação atlântica. As ilhas da Madeira e das Canárias surgem, nos séculos XV e XVI, como entreposto para o comércio no litoral africano, americano e asiático.

¹ Cf. ARAGÃO (1987), pp. 247-249, 282-283.

² LOPES (2008).

Os portos principais da ilha da Madeira, Gran Canaria, La Gomera, Hierro, Tenerife e Lanzarote animam-se, de forma diversa, com o apoio à navegação e comércio nas rotas da ida, enquanto nos Açores, com as ilhas de Flores, Corvo, Terceira e S. Miguel, surgem como a escala da rota de retorno. Segundo Pierre Chaunu, a rota das Índias de Castela assentou em quatro vértices fundamentais: Sevilha, Canárias, Antilhas, Açores. A Madeira mantinha-se numa posição excêntrica, pois apenas servia as rotas portuguesas do Brasil e da costa africana. A participação madeirense na carreira das Índias foi esporádica, justificando-se esta ausência pela posição marginal em relação à rota.

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

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

Os espaços económicos não resultaram apenas dos interesses políticos e económicos derivados da conjuntura expansionista europeia mas também das condições internas, oferecidas pelo meio. Isto torna-se por demais evidente, quando estamos perante um conjunto de ilhas dispersas no oceano. No conjunto, estávamos perante ilhas com a mesma origem geológica, sem quaisquer vestígios de ocupação humana, mas com diferenças marcantes ao nível climático. Os Açores apresentavam-se como uma zona temperada, a Madeira como uma réplica mediterrânica, enquanto nos dois arquipélagos meridionais eram manifestas as influências da posição geográfica, na definição de um clima tropical seco ou equatorial. Daqui resultou a diversidade de formas de valorização económica e social. Para os europeus, a Madeira e os Açores ofereciam melhores requisitos, pelas semelhanças do clima com o de Portugal, do que Cabo Verde ou S. Tomé, onde foram inúmeras as dificuldades de adaptação do homem e das culturas euro-mediterrânicas.

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

Santiago manteve, até meados do século dezasseis, o controlo do trato da costa da Guiné e das ilhas do arquipélago com o exterior, tendo sido também o centro de redistribuição dos artefactos e mantimentos europeus e de escoamento do sal, chacinhas, courama, panos e algodão. Enquanto a primeira situação, com o evoluir da conjuntura económica, foi perdendo importância, a segunda manteve-se por muito tempo, definindo uma trama complicada de rotas.

A Madeira foi, no começo, o mais importante entreposto. Os descobrimentos aliam-se ao comércio e, por isso, desde meados do século XV, manteve-se um trato assíduo com o reino, ativado com as madeiras, urzela, trigo e, depois, com o açúcar e o vinho.

A Madeira, como as Canárias, muito raramente foram escolhidas como escala de retorno - uma vez que esta missão estava, por condicionalismos geográficos, reservada aos Açores. Ocasionalmente, fazia-se, na Madeira, a escala das embarcações vindas da Mina, Índia e Índias. A posição do Mediterrâneo Atlântico no comércio e na navegação atlântica fez com que as coroas peninsulares investissem aí todas as tarefas de apoio, defesa e controlo do trato comercial. As ilhas eram os bastiões avançados, os suportes e símbolos da hegemonia peninsular no Atlântico. A disputa da riqueza em movimento no oceano ocorreu na sua área pois para aí incidiam piratas e corsários ingleses, franceses e holandeses, ávidos das riquezas em circulação nas rotas americanas e indicas.

Uma das maiores preocupações das coroas peninsulares terá sido a defesa das embarcações que sulcavam o Atlântico, em relação às investidas dos corsários europeus. A área definida pela Península Ibérica, Canárias e Açores era o principal foco de intervenção do curso europeu sobre os navios que transportavam açúcar ou pastel para o velho continente.

Por muito tempo, entendeu-se os portos de forma isolada do contexto sociogeográfico e político que lhes serviu de suporte. Mas, a partir da década de oitenta do século XX, o porto deixou de ser visto e estudado apenas como uma área distinta do espaço urbano que fez nascer. Desta forma, a cidade e o porto juntam-se, criando uma realidade própria que ganha vida cada dia que o sol aparece na linha do horizonte. A cidade é o porto e, quase sempre, o porto é também a cidade, tendo o litoral como limite. Para a Madeira, o espaço do porto foi o calhau, a alfândega e tudo aquilo que o envolvia, acoplando as ruas ribeirinhas.

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

FUNCHAL CIDADE PORTUÁRIA DE FRONTEIRA

Neste quadro da relação com o mar e com as rotas comerciais e de navegação, deveremos ter em conta que as ilhas atuaram, muitas vezes como território fronteira do mundo ocidental, de forma especial da cristandade em relação ao outro mundo desconhecido. As ilhas foram os espaços limites do conhecido e das possibilidades da realização humana e de navegação. Para além delas, situavam-se, muitas vezes, o paraíso ou o inferno civilizacional, o desejo e a frustração das ambições e realizações humanas. Esta dicotomia acompanha até hoje a ideia das ilhas e tem sido um fermento ativo da valorização dos espaços insulares no pensamento humano e no devir histórico do mundo atlântico. Para estas ilhas, que atuam como fronteira da Europa, há uma herança cultural e identitária, de uma cultura de fronteira, que parece acompanhar os

portugueses/castelhanos nesta marcha de *territorialização dos mares*, que implicou a definição de novas fronteiras em África, na América e na Ásia³.

A prática centenária de uma fronteira terrestre parece ter gerado uma identidade própria de cultura e de ideia de fronteira para os portugueses. Afinal, Portugal constrói-se, a partir de uma incessante mobilidade da fronteira e parte significativa do território pertenceu a esta condição. Na Península Ibérica, a fronteira entre cristãos e muçulmanos era delimitada por um espaço livre conhecido como *targ*, terras francas ou de ninguém. Para os peninsulares, era uma zona de segurança, também considerada “desiertos demograficos” ou “terra de ninguém”⁴.

Ao longo da História de mais de quinhentos anos, parece que as ilhas foram fadadas para ser a fronteira do Atlântico, que separa ou une, de forma especial, o continente europeu do americano. Estas cumplicidades fronteiriças de insulares e continentais ganharam diferentes formas de expressão no tempo, sem nunca retirarem ao insular esta imobilidade da fronteira que o mar construiu.

O contrabando é um mal de todos os tempos e de todos os lugares, mas os ilhéus, da Madeira e dos Açores, sujeitos a elevada tributação e espetadores permanentes da circulação de produtos dos mercados do novo Mundo, cedo se afirmam como campeões deste tráfico ilícito. Para muitos, será a compensação pela pesada tributação a que se sujeitam, no trato legal.

Esta foi uma prática generalizada que cativou a população em geral, mas também o clero e até os funcionários da Fazenda Real, mesmo aqueles que tinham a incumbência de reprimir esta prática. O peso das elevadas taxas de importação e exportação justificava o risco. O contrabando é, para os insulares, a mais-valia do seu árduo trabalho que a Coroa e o Estado lhes sonegam com as variadas taxas, impostos, contribuições ou direitos.

O insular é, por natureza, contrabandista. Sente-se no pensamento de todos os ilhéus esta vontade de se subtrair aos pesados encargos. As sociedades insulares, tal como as fronteiriças, vivem em constante sobressalto com o contrabando, porque à sua volta foi sendo criada esta sintonia. Assim, barqueiro, pescador, bomboteiro, adelo, vendedor ambulante são, quase sempre, sinónimos de contrabandista.

Contratadores dos estancos e guardas da alfândega estigmatizaram as atividades de proximidade do calhau. O burburinho diário da beira-mar assenta nesta bipolaridade diurna: contrabandista ou anti-contrabandista. Qualquer movimento suspeito atira os olhares, sempre atentos, da fiscalização. São muitos os olhos por todo o lado, mas há sempre uma oportunidade para tentar a sorte e conseguir um tecido, tabaco ou sabonetes a preços mais adequados e livres das taxas vexatórias.

A ideia de terra franca prolonga-se no espaço atlântico. Chega, primeiro, às ilhas e, depois, ao oeste americano de Turner, que se define como a “terra livre”⁵. A ideia de terras francas parece ter sido um dos motores do processo de repovoamento peninsular, assim como de fixação em novas áreas, como sucedeu nos espaços insulares e até mesmo no Brasil. Terra franca ou de ninguém era, muitas vezes, um espaço de degredo, de criação de coutos e homiziados, sendo considerado como uma política de povoamento para fixação e controlo da fronteira⁶.

A terra franca ou terra de fronteira é também entendida como espaço de cumplicidades, de livre trânsito de mercadorias, de plena afirmação do contrabando, que se torna numa atividade

³ Cf. FURTADO (1999), pp. 16, 25.

⁴ MITRE FERNÁNDEZ et al. (1997); MEDINA GARCÍA (2006b), pp. 137- 150; MEDINA GARCÍA (2006a), pp. 713-724; BERNAL ESTÉVEZ (1998); ANDRADE (1994), pp.123, 128.

⁵ Cf. MYSKIW (2009), p. 176.

⁶ PIERONI (2000), pp. 25-26.

muito solicitada pelas populações raianas transfronteiriças ou insulares⁷. Neste espaço, que se vislumbra de ambos os lados da fronteira, há uma população que faz destas cumplicidades a sua vivência diária⁸.

O estrangeiro, seja ele comerciante ou transportador, tem presa à mente a estratégia para uma atividade o mais rentável possível. Por hábito, conhece os usos e costumes dos portos onde ancora com frequência, tem os seus agentes e parceiros de confiança e não tem receio de se deter o tempo que for necessário para encontrar a oportunidade para passar a mercadoria que aguarda, a bordo, este momento. Os guardas da alfândega estão atentos, mas sempre escapa o momento para que, num ápice, tudo aconteça. Depois, a escuridão da noite tudo permite, perante a cegueira dos vigilantes. Os momentos de estância de uma embarcação, no porto, são de constante ansiedade para todos os que vivem à beira do calhau.

Todos ou quase todos beneficiam desta atividade ilícita. Ser contrabandista, que é o mesmo que dizer combater as limitações e excessivas tributações da atividade económica, é um desejo de todos insulares, cativa os principais intervenientes no processo de circulação dos produtos, como mercadores e barqueiros, mas que também atrai o clero regular, os soldados de guarda e demais população que anseia pelo acesso, em melhores condições de preço, aos produtos sob o olho e controlo das autoridades fiscais que não eram totalmente alheias a estas práticas.

Combate-se, assim, os estancos/monopólios, os impostos e demais medidas proibitivas, com o recurso ao contrabando e práticas afins. Estas formas ilícitas de intervenção das populações insulares no sector económico são resultado das excessivas limitações impostas ao mercado, dos pesados tributos que oneram esta atividade e fazem diminuir o rendimento dos interlocutores do processo.

A metrópole olha, quase sempre, para as ilhas como terra de fronteira, um espaço definido de terra de ninguém, de forma que a apropriação do que existe e aparece é pilhado por quem primeiro chega. Esta ideia de terras de fronteira está, muitas vezes, presente nas instituições continentais. Embora próximas do continente, as ilhas não são vistas como uma extensão do território, mas quase só nesta singular condição. Isto é, uma terra queimada e de saque, donde tudo se retira e nada se repõe.

O retorno não existe e, quando acontece, vai no sentido de reforçar esta forma de pilhagem efetiva e o rendimento raramente surge em benefício do próprio espaço e dos seus agentes. Esta relação do deve e haver pesa, assim, nas relações históricas destes espaços e vai ser revelador dos mecanismos de dependência que foram criados e mantidos entre eles.

O Funchal foi um ancoradouro constante de visitantes de distintas origens e proveniências sociais. Cedo se firmou como um lugar de passagem para mercadores, funcionários, soldados e aventureiros. A estância, por força das circunstâncias das condições oferecidas pela baía funchalense até ao século XIX, com a falta de porto e de cais, fazia demorar esta atividade, transformando o ato de embarque e desembarque numa verdadeira aventura. Como se isto não bastasse, era necessário conviver com as formalidades do despacho alfandegário. Os Guardas,

⁷ “as terras e gentes de fronteira vivem o seu quotidiano de invadir limites-geográficos, linguísticos, fiscais e políticos (ou deobediência). Vivem numa espécie de território onde, de cá para lá vice-versa, mais do que oposições e rivalidades, predominam as cumplicidades. O contrabando, por exemplo, que é vantagem natural das vedações arbitrarias, mora na cumplicidade”. SOUSA (1990), p. 54. Para o contrabando das fronteiras atente-se aos seguintes estudos: CORDERO TORRES (1960), p. 297; CUNHA (2009); ROVISCO y FONSECA (2012), pp. 9-65. GRÉGOIRE (1991), pp. 509-552; FODOUOP (1988), pp. 5-26; GRÉGOIRE (1991), pp. 509-552.

⁸ “[...]. A fronteira é um espaço cultural, é o lugar de encontro entre ‘eu’ e o ‘outro’ [...]. É, no fundo, um conflito de identidades que se apresentam irreconciliáveis e sem dúvida, o contágio, a mescla, amestiçagem, a fusão, são inevitáveis (STADNIKY (2007)) E, ainda: Viver na fronteira significa viver fora da fortaleza, numa disponibilidade total para esperar por quem quer que seja. [...] Significa prestar atenção a todos os que chegam e aos seus hábitos diferentes, e reconhecer na diferença as oportunidades para o enriquecimento mútuo. Essas oportunidades facilitam novos relacionamentos, novas invenções de sociabilidade (SANTOS (2002)).

cientes da sua missão de salvaguarda do património alfandegário, viviam na permanente obsessão de encontrar qualquer indício ou prova de contrabando. Perante isto, os atos de embarque faziam-se de forma demorada. Este serviço acarretava, por vezes, algum perigo devido ao agitado das ondas do mar em algumas épocas do ano. O posicionamento periférico do mundo insular condicionou a subjugação do comércio aos interesses hegemónicos do velho continente.

Os europeus foram os cabouqueiros, responsáveis pela transmigração agrícola, mas também os primeiros a usufruir da qualidade dos produtos lançados à terra e a desfrutar dos elevados réditos que o comércio propiciou. Daí resultou a total dependência dos espaços insulares à Europa, sendo a vivência económica moldada de acordo com as necessidades, que, por vezes, se apresentavam estranhas. Por isso, é evidente a preferência pelo velho continente, nos contactos com o exterior dos arquipélagos. Só depois surgiram as ilhas vizinhas e os continentes africano e americano. Do velho rincão de origem, vieram os produtos e instrumentos necessários para a abertura das arroteias, mas também as diretrizes institucionais e comerciais que os materializaram. O usufruto das possibilidades de um relacionamento com outras áreas continentais, no caso do Mediterrâneo Atlântico, foi consequência de um aproveitamento vantajoso da posição geográfica e, em alguns casos, uma tentativa de fuga à omnipresente rota europeia.

O arquipélago canário, mercê da posição e condições específicas criadas após a conquista, foi dos três o que tirou maior partido do comércio com o Novo Mundo. A proximidade ao continente africano, bem como o posicionamento correto nas rotas atlânticas, permitiram-lhe a intervir no trato intercontinental. Para os Açores, o facto de as ilhas estarem situadas na reta final das grandes rotas oceânicas possibilitou-lhes algum proveito com a prestação de inúmeros serviços de apoio e eventual contrabando. Fora disso, encontrava-se a Madeira, a partir de finais do século XV. Por muito tempo, o comércio foi apenas uma miragem e só se tornou realidade quando o vinho começou a ser o preferido dos que embarcaram na aventura americana ou indiana. Perante isto, o vinho madeirense afirmou-se em pleno, a partir da segunda metade do século dezassete.

Rumos diferentes tiveram os arquipélagos de S. Tomé e Príncipe e Cabo Verde: a proximidade da costa e a permanente atividade comercial definiram a vinculação ao continente africano. Por muito tempo, os dois arquipélagos pouco mais foram que portos de ligação entre a América ou a Europa e as feitorias da costa africana. Uma das formas usadas pelos mercadores nórdicos para se furtarem à prisão pelas autoridades das Canárias estava no recurso ao pavilhão de um país amigo e ao disfarce do nome, aportuguesando-o. Isto ficou conhecido como comércio disfarçado.

A fronteira da ilha projeta-se além Atlântico, pois toda esta experiência institucional, social e económica foi, depois, utilizada, em larga escala, noutras ilhas e no litoral africano e americano. O arquipélago foi o centro de divergência dos sustentáculos da nova sociedade e economia do mundo atlântico: primeiro os Açores, depois os demais arquipélagos e regiões costeiras onde os portugueses aportaram. Idêntica função desempenhou as Canárias, fronteira europeia do império espanhol, em relação ao mundo colonial rival.

Em termos institucionais, tivemos os ensaios de novas práticas administrativas, não distantes daquelas que se estabelecem para as terras de reconquista na Península. Afinal, funcionamos como fronteira da Europa, como terra franca. O sistema institucional madeirense apresentava uma estrutura peculiar definida pelas capitánias, de amplas liberdades e isenções que funcionavam com atrativos para o povoamento, como para a sua afirmação. Foi a 8 de maio de 1440 que o Infante D. Henrique lançou a base de nova estrutura, ao conceder a Tristão Vaz a carta de capitão de Machico. O modelo foi seguido para as demais ilhas, chegando, a 16 de fevereiro de 1504, à ilha que ficaria para a História como Fernão de Noronha. Depois, seguiram-se as chamadas capitánias hereditárias da faixa atlântica e interior. São várias as

situações que fazem das ilhas atlânticas, nomeadamente os arquipélagos da Madeira, Açores e Canárias, fronteiras do Atlântico, em ambos os sentidos. A sua História é prova disso, fazendo dos ilhéus os fronteiros do oceano, que tanto olham no sentido do ocidente, da riqueza ou da esperança, como se procuram salvaguardar na retaguarda dos olhares da cobiça e da espoliação oriental e europeia. Não será por acaso que a historiografia francesa, nas décadas de sessenta e setenta, tenha definido este conjunto de arquipélagos como de Mediterrâneo-Atlântico, isto é a fronteira entre o mundo antigo e o mundo moderno, entre o Mediterrâneo e o Atlântico.

Hoje, porém, o porto bifurcou-se entre aquele que serve de ancoradouro humano e o de mercadorias. As contingências das atuais realidades portuárias obrigaram a que os portos e de circulação de carga contentorizada fossem deslocados para espaços isolados, no caso da Madeira, o Caniçal. Estes portos são entendidos como desterritorializados, porque fora do espaço urbano e não precisam mais da cidade, mas de espaço para a manobra dos contentores. Esta mudança na relação porto/cidade começou a acontecer a partir da década de cinquenta do século XX, pautada pela plena afirmação dos contentores, na década seguinte. O equacionar desta forma de abordagem quanto à evolução do espaço urbano e portuário e da sua interligação ganhou uma dimensão nova a partir de 1980, com a definição de múltiplas linhas de pensamento de investigação em torno desta inter-relação história das cidades com os portos⁹.

Também os estudos sobre as cidades e os portos ganharam um ênfase especial, a partir da década de oitenta do século XX, ocupando especialistas de distintas áreas. A ideia de cidade portuária terá surgido no Japão e rapidamente se afirmou como um tema de estudo e debate. Coube a Yehuda Hayuth¹⁰ a primeira definição dessa relação entre o porto e a cidade. Rapidamente, o domínio temático entrou no debate científico e académico, de forma que, hoje, é um campo privilegiado de estudo e debate em várias áreas.

PORTOS E CIDADES PORTUÁRIAS

Um porto, para cumprir as suas funções, deverá estar dotado de um conjunto de equipamentos adequados aos serviços que presta, quanto ao movimento de pessoas, produtos e embarcações. Estes equipamentos evoluíram no tempo, de acordo com as alterações técnicas dos sistemas e meios de navegação marítima. Na época dos veleiros, bastava a praia aberta com o cabrestante; já com o aparecimento da máquina a vapor, no século XIX, foi preciso evoluir para sistemas de ancoragem que facilitassem o serviço de abastecimento de carvão e água, tornando-se cada vez mais maior a exigência de equipamentos que facilitassem, não só o abastecimento, mas também a carga e descarga das mercadorias. A Madeira tardou muito em disponibilizar um serviço portuário adequado, perdendo o Funchal o movimento para outros portos, como os das Canárias. A mudança dos barcos à vela para os movidos a vapor decorreu de forma lenta, entre meados do século XIX e princípios do século XX.

O porto do Funchal assumiu um protagonismo no processo de afirmação do Atlântico, desde os primórdios da centúria quatrocentista, tendo mantido diversas funções e papéis, ao longo de cinco séculos. Ao Funchal foram atribuídas várias funções e serviços, que implicaram a adequada resposta em infraestruturas. Assim, por ser porto dos descobrimentos atlânticos, porto de escala e apoio à navegação, porto de circulação de informações e epidemias, exigiu a presença de hospitais e lazareto, hospedarias e hotéis, lojas de comércio,

⁹ Sobre isto atente-se nos seguintes estudos: BASU (1985); BAUDOIN (1999); BROEZE (1989); BROEZE (1997), COCCO y SILVA (1999); HOYLE (2000a), pp. 395-417; HOYLE (2000b); HOYLE & PINDER (1992); LAWTON & LEE (2002); LOJKINE (1981); MONGE (1996), pp. 215-233; SANTANA (2005); SANTOS (1988).

¹⁰ Cf. SCHIRMANN-DUCLOS e LAFORGE (1999).

consulados, agências de navegação, arsenais, cabrestante, varadouros, armazéns, faróis, molhes e cais. Há um movimento de homens (colonos e povoadores, funcionários, militares, religiosos, técnicos, mercadores, prostitutas, refugiados, religiosos, políticos, escravos, emigrantes, piratas e corsários, aventureiros, cientistas, doentes e turistas), animais, plantas, doenças, e produtos ou mercadorias (cereais, pastel, urzela, açúcar, vinho, bordado), de técnicas e conhecimentos (produtivos e transformadores de produtos agrícolas: cereais, vinho, açúcar). E a isto correspondia um conjunto diversificado de ofícios: piloto ancorador, patrão mor do mar, bombotes ou bomboteiros, funcionários da alfândega e trabalhadores braçais, marinheiros, calafates.

Mas o porto do Funchal foi fruto das contingências e políticas que ditaram a evolução do espaço atlântico. A posição geográfica da ilha deslocou-a para uma posição marginal nas rotas oceânicas dos veleiros. Os madeirenses, porém, souberam vencer esta adversidade, através do desenvolvimento económico ajustado às necessidades do mercado europeu, com os cereais e o açúcar, ou do mercado colonial, com o vinho. Por outro lado, a conjuntura da expansão colonial europeia do século XVII permitiu o reforço da posição estratégica do Funchal como porto de apoio ao avanço e afirmação do colonialismo britânico. Os súbditos de Sua Majestade vão usufruir na ilha de uma situação de privilégio, pelo que as embarcações inglesas acabarão por ter escala obrigatória no Funchal. A partir daqui, estava aberta a porta para uma forte presença britânica na ilha, que condicionou o processo económico das três últimas centúrias.

A perda de importância desta comunidade na ilha, a partir de meados do século XIX, foi acompanhada de uma secundarização do porto do Funchal em relação a outros, como os de Canárias, mais competitivos, em termos de serviços e taxas. Mas a plena afirmação das embarcações a vapor veio a recolocar o Funchal no lugar merecido do mapa das viagens transoceânicas. O turismo foi o elo mais importante desta mudança e acabou por aproximar dois arquipélagos que várias centúrias se mantiveram em conflito.

Mesmo assim, podemos afirmar que o porto do Funchal assumiu um protagonismo evidente no processo de afirmação do Atlântico, desde os primórdios da centúria quatrocentista, mantendo diversas funções e papéis. O Funchal afirmou-se como uma cidade portuária, mesmo quando algumas condições do meio se tornavam adversas e tardavam medidas capazes de adaptar o porto e o espaço urbano envolvente à presença destacada que teve na História do mundo Atlântico. As ilhas e as suas cidades portuárias não foram alheias ao mundo atlântico e, por isso mesmo, se lhes deve atribuir o papel que merecem no sistema Atlântico, tão em voga nos últimos anos.

A historiografia ocidental vem apostando, nos últimos anos, nas temáticas dos Estudos Atlânticos e do sistema Atlântico, quase só definidos pela afirmação dos portos costeiros dos três continentes (Europa, África e América), ignorando-se que, entre eles e a servir de pilares fundamentais para a comunicação, estão as ilhas. É por isso que os insulares não aceitam este discurso histórico e clamam por um outro, integrador e de diálogo que permita a diferenciação do protagonismo e identidade dos espaços insulares. Os estudos e o sistema atlânticos só alcançarão a plenitude no discurso historiográfico, quando as abordagens acontecerem, sob a forma de diálogo coparticipativo dos diversos espaços e não pela afirmação do discurso euro-americano que aposta na função dominadora de uns portos ou espaços, em relação aos demais. Em síntese, são vários portos, estruturas e espaços que fazem do Funchal uma cidade portuária. O Funchal é o centro para o qual todos, interna e externamente, convergem, criando um vasto hinterland no seu entorno.

A DEFINIÇÃO E EVOLUÇÃO DE UMA CIDADE PORTUÁRIA, A PARTIR DO FUNCHAL

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

Aos poucos, foi-se revelando que o Funchal apresentava uma baía ampla e aberta, entre a Ponta da Cruz e o Cabo da Garajau, permitindo uma fácil abordagem que se complicava apenas em algumas alturas do ano, como a estação invernal, por certo a época de maior frequência de embarcações, em que estava exposto aos ventos de Sul, provocando dificuldades no contacto com a praia e fazendo perigar a segurança das embarcações. Mesmo assim, o porto continuou a cumprir a sua missão de contacto com o exterior e no trânsito de mercadorias. Durante todo o período da época açucareira, não se assinala qualquer preocupação, no sentido de dotar o porto de algumas infraestruturas que pudessem facilitar o movimento e garantir a segurança das embarcações.

A função do piloto, amarrador e ancorador era quase sempre dispensada. A maior dificuldade sentida tinha a ver com a segurança da baía e da cidade, perante as investidas de piratas e corsários, que foi uma realidade desde a década de setenta do século XV, mas tardaram as respostas, de forma que foi apenas depois do assalto francês de 1566 que se apostou em infraestruturas, com a construção de uma barreira de segurança assente em fortes, fortalezas e uma cortina de muralha. A partir da segunda metade do século XVI, a cidade estava protegida por uma cortina de muralha, sendo o acesso ao mar feito por sete portões, quatro dos quais estavam nas proximidades da alfândega, que se havia construído nos inícios da centúria.

A construção da alfândega veio disciplinar o movimento do porto, definindo uma área nas suas proximidades para embarque e desembarque. Todavia, desde o século XV que, por força da construção do cabrestante se sinalizava um espaço de movimento na praia, mas tudo mudou com a nova alfândega que contará com um varadouro de barcos e novo cabrestante. No decurso do século XVIII, o porto do Funchal, por causa da oferta do vinho para as diversas colónias, ganhou movimento e importância. As dimensões das embarcações que o demandavam tornavam cada vez mais urgente a criação de estruturas de apoio às coletividades portuárias. Mesmo assim, alguns visitantes como John Barrow, em 1792, continuam a considerar que o porto do Funchal tinha condições naturais para ser um bom ancoradouro. Desde 1750 que se fazia sentir a necessidade de algumas obras, no sentido de facilitar a ancoragem de embarcações, mas só em 1755 se procederam aos primeiros estudos, ficando assente a necessidade de estabelecer um molhe acostável até ao ilhéu onde estava implantado o forte de Nossa Senhora da Conceição. Do plano estabelecido, apenas foi possível concretizar a ligação ao ilhéu onde se encontrava o forte de S. José. Paulatinamente, este espaço da Pontinha adquiriu importância de ancoradouro principal do porto, tornando-se imprescindível assegurar as ligações de aqui com a alfândega, pelo que a coroa ordenou, em 1782, a construção de um caminho.

A conclusão do molhe até ao segundo ilhéu demorou muito tempo, pois só em 1910 se apresentava em condições para servir de porto comercial. Entretanto, desde 1824 que se havia apontado a necessidade de construção de um cais em frente da cidade, nas proximidades da fortaleza de S. Lourenço, mas só em 1843 houve uma tentativa mal sucedida e, finalmente em

1892, a cidade ficou servida de um cais para desembarque de passageiros, ampliado mais tarde, em 1933. Este conjunto de obras fazia cada vez mais sentido, em face da evolução do sistema de transportes marítimos com o incremento do uso da máquina a vapor.

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

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

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

A TORRE AVISTA NAVIOS

O Funchal definiu-se no percurso histórico da Madeira como uma cidade portuária. A dominância, desde o início do assentamento europeu, de uma economia de exportação estabeleceu para a nova urbe determinadas funcionalidades económicas que pautaram o ritmo de vida e de evolução urbanística tão características deste tipo de cidades. Por outro lado, a História económica da ilha assentou na dependência externa e numa forte influência do exterior. Acresce ainda que a Madeira esteve sujeita a diversos ciclos económicos (e não produtivos de monocultura como erradamente se pretende afirmar) que pautaram este percurso e tiveram reflexos na vida de cidade. Com uma economia em permanente mudança, é difícil encontrar no Funchal a sobrevivência de uma cidade de uma determinada época, mas apenas os vestígios mais destacados dos momentos de prosperidade. Tudo isto porque o percurso histórico de cidade é o de uma urbe portuária. Foi a partir do porto que ela se desenvolveu. E o facto de ser a porta aberta ao exterior conduziu a que nela permanecessem alguns rasgos característicos. Prova disso são as torre-avista-navios e a forma concentrada de valorização do núcleo urbano, em torno da alfândega e do cabrestante, onde se situavam as lojas e graneis de trigo.

As torres altaneiras, aqui designadas *avista navios*, não são apenas apanágio da arquitetura madeirense, pois vamos encontrá-las noutras cidades do Mediterrâneo com é o caso de Cádiz. A torre *avista-navios* é um elemento arquitetónico emblemático das cidades portuárias, que assume múltiplas formas de expressão formal, de acordo com as influências da arquitetura dos locais. Estas torres estão assinaladas com esta função em Génova, Cádiz, Sevilha, Funchal, La Habana, Rio de Janeiro, Santo Domingo.

A torre *avista-navios*, também conhecida como *mirador*, *ajimez*, *diaolous*, *pagode* e *estupa*, faz parte da mesma categoria de elementos arquitetónicos de projeção externa do espaço interior. Aqui a função poderá ser de mero lazer, como acontece com a *ajimez* do mundo árabe, que se aproxima da *baywatcher* dos ingleses, ou em que acopla a funcionalidade de controlo do movimento de navios no porto, com a *torre avista navios* e *torre mirador*, a *watchtower* que vem desde os romanos e que aí assumia funções militares¹¹. Apenas e só a *diaolous* cumpre na Índia, China, Japão, Coreia do norte e do Sul uma função espiritual, assumindo com os *estupas* e *pagodes*, ainda, a de espaço funerário¹². Este elemento arquitetónico é uma evidência de que o Funchal se construiu como uma cidade portuária.

O porto juntava a circulação de gentes, às mercadorias a outras realidades tão evidentes para este tipo de espaços abertos à mobilidade. Mas o seu movimento não se resume à circulação de pessoas e mercadorias. Tão pouco o comércio é o único móbil deste movimento. À permanência dos fardos de mercadoria a troco de caixas de açúcar ou pipas de vinho, juntam-se outras “mercadorias” invisíveis que transportam outras realidades e lutam por uma forma de globalização do mundo e dos conhecimentos. É certo que ao Homem, se juntam os barcos que os conduzem e os produtos que, em muitas circunstâncias, são a razão de tudo isto. Mas de forma, por vezes pouco perceptível e não visível, surgem ideias, comportamentos e doenças, com impacto na vivência portuária e espaço urbano envolvente. A chamada peste, ou outro tipo de doenças contagiosas, é uma realidade desde o século XV, que obriga a comportamentos de precaução e à definição de espaços no recinto urbano, para o degredo de pessoas e mercadorias.

No caso do Funchal, a evolução do espaço portuário obedeceu a várias conjunturas. Primeiro, foi um espaço aberto que se intrometia de corpo inteiro no espaço urbano. Homens e pessoas circulavam livremente. Depois, vieram, em 1477, as alfândegas e, ergueu-se uma muralha de forma que passa-se a entrar no mar através de portões: portão dos varadouros ou da alfândega.

O Funchal foi, assim, a primeira cidade dos portugueses no espaço atlântico que acolheu gentes, produtos e técnicas que daqui irradiaram para todo o mundo Atlântico. Antes disso, porém, foi o lugar de acolhimento dos primeiros que deram forma à capitania com o mesmo

¹¹ ALONSO DE LA SIERRA (1984); BENÍTEZ (1978), pp. 44-48; BUSTOS RODRÍGUEZ (2011), pp. 413-444; SANTIAGO; GONZÁLEZ; JIMÉNEZ & OLMOS (2009), pp. 25-36; GORDON (1727), *Itinerarium Septentrionale: Or, A Journey Thro' Most of the Counties of Scotland, and Those in the North of England: In Two Parts. Part I. Containing an Account of All the Monuments of Roman Antiquity, Found and Collected in that Journey, and Exhibited in Order to Illustrate the Roman History in Those Parts of Britain, from the First Invasion by Julius Cæsar, Till Julius Agricola's March Into Caledonia, in the Reign of Vespasian. And Thence More Fully to Their Last Abandoning the Island, in the Reign of...* F. Gyles in Holbourn; D. Browne, at the Black-Swan without Temple-Bar; Woodman and Lyon, in Russel Street, Covent-Garden; and C. Davis in Hatton Garden; HANSON & FRIELL (1995), pp. 499-520; HIND (2005), p. 17; GÓMEZ RAMOS (2012), pp. 29-36; JIANPING (2011), p. 12; LLANES & LAGUARIGUE (2009); MENDOZA (2003), pp. 29-54; NAGARAJA RAO & PATIL (1985), pp. 84, 96-100; NARVÁEZ (2010), pp. 317-338; NEREA & MENNA (2011); POMPA-GARCÍA; SOLÍS-MORENO; RODRÍGUEZ-TÉLLEZ; PINEDO-ÁLVAREZ; AVILA-FLORES; HERNÁNDEZ-DÍAZ & VELASCO-BAUTISTA (2010), pp. 17-22; RAO and PATIL (1985), pp. 84, 96-100; XIAOPING (2002), 2; WANG; SONG & LIAO (2012), pp. 3-7.

¹² Festival. Mesocosm: Hinduism and the Organization of a Traditional Newar City in Nepal. University of California Press; LEVY (1991); RYAN; CHAOZHI & ZENG (2011), pp. 747-765; SCOTT (2006); WEI-QIANG (2010), p. 2.

nome. E, depois, por força da persistência e determinação dos seus senhores, transformou-se, paulatinamente, no centro do mundo da ilha, sendo a cidade e o porto de todos e para todos. Este convívio da cidade com o porto e o mar foi, contudo, até ao século XIX, algo conflituoso. O mar não era apenas a via de chegada de mercadorias, mas também de inimigos sob a forma de piratas ou corsários.

Por questões de defesa, face a múltiplas investidas de piratas ou corsários, e à necessidade do controlo alfandegário da circulação de mercadorias e pessoas, uma muralha separava o calhau e o espaço do porto da cidade. Com o tempo, perdeu-se o medo dos inimigos vindos do mar e as alfândegas abriram as portas. O porto casou-se com a cidade, ganhando mais vida e animação. Esta mudança aconteceu apenas no século XIX, quando se operam grandes transformações na navegação marítima que obrigaram os portos e cidades portuárias a adaptarem-se às novas circunstâncias e contingências da navegação marítima e conseqüente processo de circulação de mercadorias. Foi então que a cidade se abriu ao porto e o porto à cidade. Esta abertura da cidade ao mar, escancarando as suas portas para receber os visitantes aconteceu muito tarde, pois foi com Fernão Ornelas, como presidente da Câmara do Funchal, que surgiu a Avenida do Mar que centralizou parte da animação que acontecia intramuros. Assim, vieram o cais, o passeio público, o caminho até à ligação dos ilhéus e, finalmente, a abertura da avenida do mar em que a cidade se apresenta de portas abertas para receber os visitantes e forasteiros.

Em suma, a Madeira foi o primeiro porto seguro da expansão atlântica e o Funchal o primeiro ancoradouro onde tudo teve lugar. Este princípio comanda tudo o que demais acontecerá na definição das redes portuárias portuguesas, por insistência da coroa para que se copiasse o modelo institucional madeirense. Desta forma, será legítimo afirmar que o Funchal foi a primeira cidade portuária de fronteira do mundo português no espaço atlântico.

BIBLIOGRAFÍA

- AAVV (2004). *Les villes Portuaires en Europe, Analyse Comparative*. Montpellier: CNRS & Institut de Recherches.
- ALONSO DE LA SIERRA, J. (1984). *Las torres-miradores de Cádiz*, Cádiz.
- AMORIM, I. (2000). Urbanismo e cidades portuárias: Aveiro na segunda metade do século XVIII. *Análise Social*, pp. 605-650.
- ANDRADE, A. Aguiar (1994). *Vilas, Poder Régio e Fronteira: o Exemplo de entre Lima e Minho Medieval*, Lisboa, Dissertação de Doutoramento em História Medieval, apresentada a Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da universidade Nova de Lisboa, pp.123, 128.
- ARAGÃO, A. (1987). *Para a História da Cidade do Funchal. Pequenos passos da sua História*. Funchal: DRAC, pp. 247-249, 282-283.
- BAILYN, B. (2005). *Atlantic History: Concept and Contours*. Harvard University Press.
- BASU, D. K. (Ed.) (1985). *The Rise and Growth of the Colonial Port Cities in Asia*. Berkeley: Center for South and South East Asian Studies.
- BAUDOIN, T. (1999). A cidade portuária na mundialização. In: *Cidades e portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A editor.
- BENÍTEZ, J. R. (1978). “Las Torres miradores de Antequera”. *Jábega*, (21), pp. 44-48.
- BERNAL ESTÉVEZ, A. (1998). “La Frontera en la Extremadura Histórica Medieval; Convivencia y Enfrentamientos Bélicos”, en *Actas de II Estudios de Frontera*. Diputación de Jaén;
- BROEZE, F. (Ed.) (1989). *Brides of the Sea: Port Cities of Asia from the 16th-20th Centuries*. Honolulu: University of Hawaii Press.
- BROEZE, F. (Ed.) (1997). *Gateways of Asia: Port Cities of Asia in the 13th-20th Centuries*. London & New York: Kegan Paul International.
- BUSTOS RODRÍGUEZ, M. (2011). “La topografía urbana del Cadiz moderno y su evolución”. *Revista Atlántica-Mediterránea de Prehistoria y Arqueología Social*, 1(10), pp. 413-444.
- COCCO, G. e SILVA, G. (Org.) (1999). *Cidades e portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP&A editora.
- CORDERO TORRES, J. M. (1960). *Fronteras hispánicas: geografía e historia, diplomacia y administración*. Madrid Instituto de Estudios Políticos, p. 297.

- FERREIRA, V. M. et al. (1997). *Lisboa, a metrópole e o rio*. Lisboa: Bizâncio.
- FODOUOP, K. (1988). “La contrebande entre le Cameroun et le Nigeria”, *Cahiers d’Outre-Mer* 41 (161), pp. 5-26.
- FURTADO, J. F. (1999). *Homens de negócio. A interiorização da metrópole e do comércio nas minas setecentistas*. São Paulo: Ed. Hucitec, pp. 16, 25.
- GÓMEZ RAMOS, R. (2012). “Mirador o ajimez, un elemento islámico en la arquitectura occidental”. *Laboratorio de Arte: Revista del Departamento de Historia del Arte*, (24), pp. 29-36. Internet, disponível online: http://institucional.us.es/revistas/arte/24/t1_art_1.pdf;
- GORDON, A. (1727). *Itinerarium Septentrionale: Or, A Journey Thro’ Most of the Counties of Scotland, and Those in the North of England: In Two Parts*.
- GRÉGOIRE, E. (1991). “Les chemins de la contrebande: tude des réseaux commerciaux en pays hausa”, *Cahiers d’Études Africaines* 31 (124- Anthropologie de l’entreprise), pp. 509-552.
- GUIMERA, A. y ROMERO, D. (1996). *Puertos y Sistemas Portuarios (siglos XVI-XX)*. Madrid.
- HANSON, W. S. & FRIELL, J. G. P. (1995). “Westerton: a Roman watchtower on the Gask frontier”. In *Proc Soc Antiq Scot*, Vol. 125, pp. 499-520
- HIND, J. G. F. (2005). “The watchtowers and fortlets on the north Yorkshire coast (Turres et Castra)”. *Yorkshire Archaeological Journal*, 77, p. 17
- HOYLE, B.S. (2000a). “Global and Local Change on the Port-city Waterfront.” *The Geographical Review* 90, n.º. 3, pp. 395-417.
- HOYLE, B. S. (2000b). “Global and Local Forces in Developing Countries”. *Journal for Maritime Research*, http://www.jmr.nmm.ac.uk/upload/amaxus_pdf/amaxus_conJmrArticle_20.pdf, accessed by November 2006.
- HOYLE, B. S. & PINDER, D. (Eds.) (2004). *European Port Cities in Transition*. London: Belhaven Press; I.R.S.I.T.
- HOYLE, B. S. & PINDER, D. (Eds.) (1992). *European Port Cities in Transition*. London: Belhaven Press; I.R.S.I.T.
- JIANPING, L. (2011). Watchtowers: Diversity and Regional Response, *Huazhong Architecture*, 12.
- KNIGHT, F. W. (1991). *Atlantic Port Cities. Economy, culture and Society in the Atlantic World, 1650-1850*. Knosville.
- LAWTON, R. & LEE, R. (Ed.) (2002). *Population and Society in Western European Port Cities, c. 1650-1939*. Liverpool: Liverpool University Press.
- LEVY, R. I. (1991). *Nepal, the Kathmandu Valley, and Some History. Mesocosm: Hinduism and the Organization of a Traditional Newar City in Nepal*. University of California Press.
- LINEBAUGH, P. e REDIKER, M. (2008). *A hidra de muitas cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário*. São Paulo: Companhia das Letras, Tradução de Berilo Varga.
- LLANES, L. & LAGUARIGUE, J. L. de (2009). *Casas de la vieja Cuba: islas al viento*. Editorial.
- LOJKINE, J. (1981). *O estado capitalista e a questão urbana*. São Paulo: Martins Fontes,
- LOPES, A. do Amaral. (2008). *A Obra de Fernão Ornelas na Presidência da Câmara Municipal do Funchal: 1935-1946*. Funchal: Funchal 500 Anos.
- LOPES, M. B. (2012). Do mar e da terra: a história de um porto. *Anais: Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*, 5(5).
- MEDINA GARCÍA, E. (2006a). Orígenes históricos y ambigüedad de la frontera hispano-lusa (La Raya), *Revista de estudios extremeños*, ISSN 0210-2854, Vol. 62, Nº 2, 2006, págs. 713-723. Disponível na web em: http://www.dip-badajoz.es/cultura/ceex/reex_digital/reex_LXII/2006/T.%20LXII%20n.%202%202006%20mayo-ag/RV000827.pdf
- MEDINA GARCÍA, E. (2006b). “Perfiles Estructurales de la Frontera Hispano-Lusa (La Raya)” in FIGUEIRA, E.; BALTAZAR, M. da S. e SERRANO, M. M. *Questões Sociais Contemporâneas*. Actas das VIII jornadas do Departamento de Sociologia. Évora: Universidade de Évora/Centro de Investigação em Sociologia e Antropologia “Augusto da Silva”, pp. 137- 150.
- MENDOZA, A. M. (2003). El palacio ubetense del siglo XVI: entre la tradición medieval y la renovación clasicista. *Espacio, tiempo y forma. Serie VII, Historia del arte*, (16), pp. 29-54.
- MITRE FERNÁNDEZ, E. (1997). “La Cristandad Medieval y las Formulaciones Fronterizas”. En MITRE FERNÁNDEZ, E. et al. (Coords) (1997). *Fronteras y fronterizos en la historia*. Universidad de Valladolid. España. Instituto Universitario de Historia. Simancas. Universidad de Valladolid.
- MONGE, F. e OLMO, M. Del (1996). «Un contexto de análisis para el concepto de ciudad portuaria: las ciudades americanas en el Atlántico», in *Puertos y Sistemas Portuarios (Siglos XVI-XX)*. Madrid, pp. 215-233.
- MYSKIW, A. M. (2009). *A Fronteira com destino de viagem. A Colônia Militar de Foz do Iguaçu (1888/1907)*, Niterói, Tese de Doutorado em História, Universidade Federal Fluminense, p. 176.
- NAGARAJA RAO, M. S. & PATIL, C. S. (1985). Epigraphical References to City Gates and Watch Towers of Vijayanagara. *Vijayanagara: Progress of Research* 1983, pp. 84, 96-100.

- NARVÁEZ, J. R. C (2010). “Epílogo: las torres-miradores gaditanas durante el siglo XIX”. *Laboratorio de Arte: Revista del Departamento de Historia del Arte*, (22), pp. 317-338.
- NEREA GASTONE, A. & MENNA, E. de (Eds.) (2011). *Architettura e urbanistica di origine italiana in Argentina. Tutela e valorizzazione di uno straordinario patrimonio culturale*. Gangemi Editore spa.
- OFFNER, J-M. (1993). “Les effets structurants du transport: mythe politique, mystification scientifique”. *Espace géographique*, Vol. 22, N° 22-3, pp. 233-242.
- PIERONI, G. (2000). *Os excluídos do Reino*. Brasília: Editora da UnB; pp. 25-26.
- PIETSCHMANN, H. (2002). *Atlantic History: History of the Atlantic System, 1580-1830*, Joachim Jungius [Hamburg].
- POMPA-GARCÍA, M.; SOLÍS-MORENO, R.; RODRÍGUEZ-TÉLLEZ, E.; PINEDO-ÁLVAREZ, A.; AVILA-FLORES, D.; HERNÁNDEZ-DÍAZ, C. & VELASCO-BAUTISTA, E. (2010). “Viewshed Analysis for Improving the Effectiveness of Watchtowers, in the North of Mexico”. *Open Forest Science Journal*, 3, pp. 17-22.
- RAO, N. MS & PATIL, C. S. (1985). “Epigraphical References to City Gates and Watch Towers of Vijayanagara”. *Vijayanagara: Progress of Research 1983*, pp. 84, 96-100.
- REINHARDT, S. G. & REINHARTZ, D. (Ed.) (2006). *Transatlantic History*. Texas A&M University Press Consortium.
- ROZEMBLAT, C. (1992). *Les villes Portuaires en Europe, Analyse Comparative*. Montpellier: CNRS & Institut de Recherches, en Stratégies Industrielles et Territoriales.
- RYAN, C.; CHAOZHI, Z. & ZENG, D. (2011). The impacts of tourism at a UNESCO heritage site in China—a need for a meta-narrative? The case of the Kaiping Diaolou. *Journal of Sustainable Tourism*, 19(6), 747-765.
- SANTANA, R. N. do Nascimento (2005). *Cidades Portuárias: notas sobre os espaços estratégicos da mundialização e a questão do desenvolvimento local*, S. L. do Maranhão, Universidade Federal do Maranhão. Disponível na Internet em http://www.joinpp.ufma.br/jornadas/joinppII/pagina_PGPP/Trabalhos2/Raimunda_nonata173.pdf.
- SANTIAGO, E. de; GONZÁLEZ, I.; JIMÉNEZ, L. & OLMOS, P. (2009). “Un esempio di chirurgia sul paesaggio delle infrastrutture nella periferia metropolitana: il Parco Lineal di Rivas Vacia Madrid. Madrid: Spagna. Territorio della Ricerca su Insediamenti e Ambiente”. *Rivista internazionale di cultura urbanistica*, 2(3), pp. 25-36.
- SANTOS. M. (1988). *Técnica Espaço Tempo: globalização e meio técnico-científico informacional*. São Paulo: Hucitec.
- SANTOS, B. S. (2002). *A crítica da razão indolente. Contra o desperdício da experiência*, Porto, Afrontamento.
- SASSEN, S. (1998). *As cidades na economia mundial*. São Paulo: Studio Nobel.
- SCHIRMANN-DUCLOS, D. & LAFORGE, F. (1999). *La France et la mer*. P.U.F.
- SCOTT, H. M. (2006). The 'Diaolou' of Zili Village: An Aspect of China's Architectural Heritage. He Puna Korero: *Journal of Maori and Pacific Development*, 7(1).
- SOUSA, A. (1990). *As Cortes Medievais Portuguesas (1385-1490)*. Porto: I.N.I.C./C.H.U.P. p. 54.
- STADNIKY, H. P. (2007). “Fronteira e Miro: Turner e o agrarismo norte-americano”, in *Cyta-Ciência Y Técnica Administrativa*. Vol. 6, n° 32, dezembro 2007.
- TEIXEIRA, M. C. (1993). “A história urbana em Portugal. Desenvolvimentos recentes”. *Análise social*, pp. 371-390.
- VIEIRA, A. (2012). “O Contrabando na Madeira e o Espaço Atlântico”, in *Anuário CEHA*, n.º 4, pp. 9-65.
- VIEIRA, A. (2013). “Do Lugar, da Cidade e do Porto do Funchal”, in *Anuário CEHA*, n.º 5, pp. 10-177.
- VIEIRA, A. (2015). *As Ilhas Atlânticas (Canárias, Madeira, Açores) como Espaços de Fronteira*, Funchal, CEHA, Cadernos CEHA, n.º 7.
- WANG, S. P.; SONG, S. & LIAO, X. L. (2012). *The Research on the Overseas Chinese Local-Style Dwelling Houses Building—Kaiping. Watchtowers for Example. Advanced Materials Research*, 598, pp. 3-7.
- WEI-QIANG, M. E. I. (2010). A Comparative Study of Feng-gang Diaolou and Kaiping Diaolou. *Journal of Wuyi University (Social Sciences Edition)*, 2.
- XIAOPING, P. D. T. G. L. (2002). “The war Function and Aestheficism of Qiang's Watchtower in Heihu and Taoping [J]”. *Journal of Aba Teachers College*, p. 2.