

A Família Blandy na Madeira: Investimentos e Estratégias Empresariais no Século XIX (Uma Visão Panorâmica)

The Blandy Family in Madeira: Investments and Business Strategies in the 19th Century (Overview)

*Liliana Correia*¹

Resumo

Este estudo versa sobre a ação da família Blandy na Madeira e o seu impacto na economia do Arquipélago ao longo do século XIX. O primeiro membro da família Blandy que chegou à Ilha, John Blandy, estabeleceu-se na rua de S. Francisco, como exportador de vinhos, no ano de 1811. Com o lucro obtido, adquiriu diversas propriedades, especialmente no Funchal e no Santo da Serra. Mais tarde, os sucessores de John Blandy estenderam a atividade da empresa John Blandy & Sons a outras áreas, das quais se destacam a exploração de pedreiras no Porto Santo para posterior produção de cal e uma agência de navegação. Com a decadência do comércio do vinho por volta da década de 70, esta empresa familiar inglesa vira as suas atenções para o abastecimento de carvão e água à navegação e consolida o serviço de navegação costeira, com a aquisição de barcos a vapor.

Palavras-chave: Blandy; Vinho Madeira; Agência de Navegação; Carvão; Navegação Costeira.

Abstract

This study focuses on the action of the Blandy family in Madeira and its impact on the economy of the Archipelago throughout the 19th century. The first member of this family who arrived in Madeira, John Blandy, established himself in rua de S. Francisco, as a wine

¹ Professora de Inglês/Alemão no ensino Básico (3.º Ciclo) e Secundário, no Funchal, Ilha da Madeira. Licenciada em Línguas e Literaturas Modernas, variante Inglês/Alemão, pela Universidade da Madeira (UMa), frequentou o curso de Mestrado em Cultura e Literatura Anglo-americanas na referida universidade, onde defendeu a dissertação intitulada *A Família Blandy no Século XIX: Economia e Cultura*, sob orientação do Prof. Doutor João Adriano Ribeiro, em janeiro de 2006. Neste momento, encontra-se requisitada no Centro de Estudos de História do Atlântico – Alberto Vieira | Direção Regional do Arquivo e Biblioteca da Madeira. Contacto ele: lilianamcorreia@hotmail.com.

shipper, in 1811. With the profit obtained, he acquired several properties, especially in Funchal and Santo da Serra. Later, John Blandy's successors extended the activity of the firm John Blandy & Sons to other areas, namely quarrying in Porto Santo for subsequent lime production and a shipping agency. Due to the decline of the wine trade around the 70s, this English family business turns its attention to supplying coal and water to shipping and consolidates the coastal shipping service, with the purchase of steamboats.

Keywords: Blandy; Madeira Wine; Shipping Agency; Charcoal; Coastal Shipping.

Este artigo decorre da nossa dissertação de mestrado² acerca dos investimentos e estratégias económicas na Ilha da Madeira, protagonizados pela família Blandy ao longo de três gerações (século XIX). Até à data da apresentação da mesma à Universidade da Madeira, em janeiro de 2006, a informação relativa à família Blandy era escassa. Portanto, o objetivo desse estudo foi dar a conhecer esta família de origem britânica que escolheu a Ilha da Madeira para viver e a importância que teve na economia do arquipélago da Madeira ao longo do século XIX. Neste artigo, começamos por focar a nossa atenção em John Blandy, que iniciou a sua atividade comercial como comerciante de vinhos e que na década de 40 adquiriu várias propriedades no Santo da Serra. Dedicou-se ainda à compra de pedra calcária. Posteriormente, analisaremos a ação de Charles Ridpath Blandy, filho mais velho de John Blandy e seu sucessor na empresa John Blandy & Sons, que não só deu continuidade aos negócios da família, nomeadamente com a compra de grandes quantidades de vinho Madeira, como também fundou uma agência de navegação. Por fim, incidiremos sobre as áreas de negócio em que John Burden Blandy investiu. Assim, falaremos do fornecimento de carvão e água à navegação; da empresa de navegação costeira; do arsenal; da agência bancária e, por fim, concentrar-nos-emos nos inúmeros bens imóveis que este sócio-gerente da empresa Blandy Brothers adquiriu ao longo do tempo.

A história desta família na Ilha da Madeira remonta ao ano de 1807, quando um cidadão britânico, de seu nome John Blandy, oriundo do Condado de Berkshire, Inglaterra, desembarcou no Funchal. Não sabemos se o fez como oficial do Regimento Britânico, como apontam as fontes consultadas³, ou se acudiu à Ilha por motivos de saúde e à procura de um emprego, de acordo com informação apresentada em 2011⁴, a qual Alberto Vieira, na sua recensão crítica à obra de Marcus Binney, destaca, referindo que:

² CORREIA, 2005, *A Família Blandy no Século XIX: Economia e Cultura*.

³ SILVA, MENESES, 1998, *O Elucidário Madeirense*, vol. I, p. 153.

⁴ BINNEY, 2011, *Os Blandys da Madeira: 1811-2011*, p. 15.

«[U]ma das novidades mais propaladas pelo presente volume prende-se com a forma como John Blandy chegou à Madeira. A tradição aponta esta presença desde 1807 como furriel das forças do General Beresford. Entretanto, Emmanuel Berk encontrou em Agosto de 2006 uma carta de apresentação datada de 23 de Dezembro de 1807 e dirigida à firma Newton, Gordon, Murdoch, em que se revela a vinda deste súbdito de Sua Majestade para a ilha a cuidar da sua saúde e a oferecer os seus préstimos para um qualquer emprego de Contabilidade»⁵.

Entretanto, John Blandy regressou a Inglaterra em 1810, onde casou com Jennet Burden, na igreja de St. Andrew's Holborn. Voltou novamente à Ilha da Madeira, onde se estabeleceu como comerciante de vinhos e importador de mercadorias diversas, em 1811. A sua empresa, John Blandy & Sons, estava sediada na rua de S. Francisco, n.ºs 8 e 10⁶, onde comprou um prédio e alguns armazéns adjacentes. Era ali que também vivia.

O seu interesse em estabelecer-se na Ilha é mais um exemplo da tendência que remonta ao século XV, em que muitos cidadãos estrangeiros, maioritariamente britânicos a partir do século XVII, escolhiam a Ilha da Madeira para a sua atividade comercial, pois, apesar da sua pequena dimensão, a Ilha revestiu-se, ao longo do tempo, de grande importância como porto de escala, devido à sua localização geográfica no Oceano Atlântico. Refere Paulo Miguel Rodrigues:

«os ventos obrigavam as embarcações que rumavam da Europa para o hemisfério Sul, a passar na zona marítima próxima da Madeira (e Canárias), a cidade era também o último ponto seguro de abastecimento, antes de Cabo Verde ou até, muitas vezes, do continente americano»⁷.

Acrescenta ainda que a

«Ilha representava [...] um dos pontos fulcrais nas ligações marítimas da Europa, com todos os continentes, em particular com o cada vez mais concorrido espaço ibero-americano, embora também o fosse na passagem para a costa ocidental de África e alguns pontos no Índico e do Pacífico»⁸.

O porto do Funchal tornou-se, conseqüentemente, um porto comercial, satisfazendo as necessidades de abastecimento das embarcações que o tocavam. No entanto, a procura da hegemonia por parte do império britânico e da França atribuíram à Madeira um maior peso, agora nas esferas militar e política, como foi

⁵ VIEIRA, 2011, «Marcus Binney, 2011, *Os Blandys da Madeira: 1811-2011*, Londres, Francis Lincoln Publishers, Ltd., 244 pp.», p. 991.

⁶ COSSART, 1984, *Madeira, The Island Vineyard*, p. 180.

⁷ RODRIGUES, 1999, *A Política e as Questões Militares na Madeira. O Período das Guerras Napoleónicas*, p. 50.

⁸ RODRIGUES, 1999, *A Política e as Questões Militares na Madeira. O Período das Guerras Napoleónicas*, p. 51.

visível durante o período das guerras napoleónicas: «[a]ssim, durante o período napoleónico, a Ilha viu ser renovada a sua função no Atlântico, agora numa conjuntura em que o oceano funcionava como o espaço fulcral para a definição de poderes»⁹. Em 1797, o Ministro dos Negócios Estrangeiros britânico já havia demonstrado interesse na guarnição das ilhas portuguesas da costa ocidental de África. Esse intuito acabou por se concretizar quando, a 24 de julho de 1801, a Madeira é ocupada por tropas britânicas, a pretexto de uma possível invasão francesa.

Para além das razões acima apontadas, e de acordo com António Marques da Silva, «os ingleses penetram na Ilha através de uma série de acordos privilegiados, frequentemente ratificados em subseqüentes tratados»¹⁰ (nomeadamente os acordos de 1576, 1604, 1642, 1654). Destaca-se o acordo de 1663, o qual proibia a exportação de mercadorias europeias para as colónias britânicas, com exceção da Ilha da Madeira e dos seus negociantes britânicos, o que proporcionou o escoamento do vinho para os mercados das Índias Ocidentais e para as colónias britânicas da América do Norte.

Segundo Walter Minchinton¹¹, a fixação de cidadãos britânicos na Madeira remonta ao século XV, quando um cidadão escocês, John Drummond of Perth, se refugiou na Ilha, logo após a chegada de João Gonçalves Zarco. No século XVI, verifica-se a chegada de outros comerciantes britânicos que se envolveram no comércio do açúcar. Refere o autor que é durante o século XVII que se verifica um maior interesse por parte dos britânicos pela Madeira. No final do referido século, a comunidade de comerciantes britânicos estava já bem estabelecida e detinha grande influência na Ilha. Destacamos um importante comerciante de vinhos, William Bolton, que também importava alimentos, tecidos e outros produtos das ilhas britânicas e das colónias americanas¹². No século XVIII, fixam-se na Madeira comerciantes que viriam a ter um papel importante no comércio do vinho: James Gordon e Francis Newton, dois escoceses que se estabeleceram na Ilha em 1745.

⁹ RODRIGUES, 1999, *A Política e as Questões Militares na Madeira. O Período das Guerras Napoleónicas*, p. 56.

¹⁰ SILVA, 1989, «Os Inícios do Turismo na Madeira e nas Canárias. O Domínio Inglês», p. 473.

¹¹ MINCHINTON, 1989, «British Residents and their Problems in Madeira before 1815», pp. 477-482.

¹² As cartas deste comerciante, referentes ao período entre 1695 e 1714, foram publicadas em Londres, em 1928. António Aragão inseriu parte dessas cartas, aquelas referentes ao período entre 1695 e 1700, em *A Madeira Vista por Estrangeiros 1455-1700*, de 1981. Aqui encontramos as cartas escritas em inglês e em português, numa tradução de António Ribeiro Marques da Silva.

Também Noël Cossart afirma que:

«[a]ttracted by trade with the American and West India settlements, British merchants started to set themselves up on the islands, and in 1680 there were some 30 wine shippers, seven or eight being Portuguese, ten British, and about ten of other European nationalities. By 1780 there were over 70 British houses in Madeira»¹³.

Não é de estranhar que durante as invasões napoleónicas, o Reino Unido tenha ocupado, em duas ocasiões diferentes, a Ilha da Madeira, com o objetivo de a manter livre das forças francesas.

É no início do século XIX que William Cossart e John Blandy chegam à Madeira, altura em que o comércio do vinho vive um período próspero, e iniciam-se nessa atividade comercial. De acordo com Alberto Vieira, «[o] período de 1794 a 1801, excluindo o ano de 1798, pautou-se por uma alta das exportações de vinho, o que demonstra que a conjuntura de finais do século XVIII e princípios do seguinte foi favorável ao comércio do vinho Madeira»¹⁴. Acrescente-se que na primeira metade do século XIX, a produção vinícola foi estimada em 61 000 hectolitros, valores que só se repetiram cem anos mais tarde¹⁵. Com a interrupção do comércio entre as colónias e o mercado europeu, fruto das guerras napoleónicas, a Ilha da Madeira aproveitou para escoar os seus vinhos. Esgotados os *stocks*, e na tentativa de satisfazer as necessidades do mercado, o uso de estufas¹⁶ tornou-se prática comum. Esta técnica procurava imitar o processo natural de envelhecimento dos vinhos, mas num curto espaço de tempo. Assim, os vinhos passaram a ser armazenados em recintos fechados onde circulava o ar quente, alimentado por fornalhas, onde permaneciam por um período mínimo de três meses; em alternativa, os vinhos eram colocados em locais contíguos a fornos de pão ou de cal, ou simplesmente expostos ao sol¹⁷.

Com o retomar da normalidade dos mercados europeus no final da primeira década do século XIX, a Ilha da Madeira sente dificuldade em escoar os seus *stocks* de vinho, provavelmente fruto de circunstâncias tão diversas como: a mudança do paladar dos consumidores; a concorrência dos vinhos franceses, espanhóis e sicilianos;

¹³ COSSART, 1984, *Madeira, the Island Vineyard*, p. 26.

¹⁴ VIEIRA, 2003, *A Vinha e o Vinho na História da Madeira. Séculos XV a XX*, p. 350.

¹⁵ CÂMARA, 2002, *A Economia da Madeira (1850-1914)*, p. 91.

¹⁶ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 2943, f. 57 v.º. Por meio desta escritura, datada de 11 de setembro de 1854, João Blandy adquiriu a Nicolau Zeferino de Fonseca um armazém com uma estufa, situado junto à Ribeira de S. Lázaro, em S. Pedro, por um conto e 400 mil réis.

¹⁷ VIEIRA, 2003, *A Vinha e o Vinho na História da Madeira. Séculos XV a XX*, p. 238.

a falsificação do vinho Madeira; e o agravamento das taxas alfandegárias¹⁸. No início da década de 30, constata-se uma ligeira recuperação, que antecede um período marcado pelo oídio (1852-1862) e pela filoxera (1872-1885). Já o final do século XIX é marcado por uma recuperação considerável.

A família Blandy, que se iniciou no negócio do vinho em 1811, conseguiu ultrapassar todas as adversidades que foram surgindo ao longo do século XIX. Na década de 20, a firma John Blandy & Sons exportava vinhos para Baltimore, Nova Iorque, Jamaica, Londres, Gibraltar, Quebec eTrinidade¹⁹.

A meados do século surgem dois novos mercados: a Rússia e a Alemanha, como verificámos através das cartas comerciais de 26 de setembro de 1849²⁰, 26 de outubro de 1849²¹, 20 de novembro de 1849²² e 16 de março de 1850²³.

Para comprovar a tenacidade e perseverança desta família, recorremos a Alberto Vieira, que transcreve a descrição dos armazéns desta família feita por Henry Vizetelly, um especialista em vinhos, nos finais da década de 70:

«[a] maior reserva de Madeira armazenado por qualquer casa de exportação no Funchal é a que pertence à Messrs. Blandy Brothers. Ela chegou a atingir as 5.000 pipas, variando em valor entre 35 e 250 libras cada, e foi acumulado pelo velho Sr. Charles R. Blandy, a seguir à destruição dos vinhedos da Madeira de 1852. Estes vinhos [...] estão guardados em não menos de quarenta armazéns, ligados por passagens, escadas, patamares, e entradas abertas em maciças paredes de pedra»²⁴.

Vizetelly visitou ainda um dos armazéns mais antigos da firma, onde os vinhos mais estimáveis estavam armazenados, e ainda um outro espaço de armazenamento que fora outrora um teatro, também adquirido e convertido por Charles Blandy.

No ano da publicação do livro do autor (1880)²⁵, a firma Blandy Brothers & Co. era a quarta maior exportadora de vinhos, com um total de 176 pipas. Os três maiores exportadores eram Cossart, Gordon & Co., com 1073 pipas, Krohn Bros. & Co., com 608 pipas, e Henriques e Lawton, com 247 pipas²⁶.

¹⁸ RODRIGUES, 2012, *Os Cossart – Traços de uma Presença Inglesa na Madeira Oitocentista*, p. 113.

¹⁹ Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Alfândega do Funchal, Livro do Feitor do Embarque, n.ºs 247, 248, 250 e 251.

²⁰ ABM, Misericórdia do Funchal, Livro n.º 199, ff. 69 v.º a 70.

²¹ ABM, Misericórdia do Funchal, Livro n.º 199, ff. 74 v.º a 75.

²² ABM, Misericórdia do Funchal, Livro n.º 199, f. 78.

²³ ABM, Misericórdia do Funchal, Livro n.º 199, ff. 89 a 89 v.º.

²⁴ VIEIRA, 2003, *A Vinha e o Vinho na História da Madeira. Séculos XV a XX*, p. 212.

²⁵ VIZETELLY, 1880, *Facts about Port and Madeira* [...].

²⁶ COSSART, 1984, *Madeira, the Island Vineyard*, p. 169.

Em 1925, as firmas Blandy e Leacock associaram-se a uma outra, a firma Viúva Abudarham & Filhos, e juntaram-se à Madeira Wine Association, que fora criada por Harry Hinton, Welsh & Cunha e Henriques & Câmara em 1913²⁷.

Uma parte das firmas britânicas existentes na Ilha pertenciam à *British Factory*, a feitoria britânica²⁸, cujos objetivos passavam por organizar os assuntos relativos aos comerciantes britânicos e tratar de assuntos diversos com as autoridades portuguesas, de acordo com Walter Minchinton²⁹. Era esta organização poderosa que fixava não só o preço a pagar pelo mosto adquirido aos produtores de vinho, como também estabelecia o preço dos vinhos para exportação, tal como refere Henry Vizetelly³⁰.

Eis os preços fixados pela feitoria britânica de cada pipa de vinho da Madeira (do tipo «Best London Particular»), em libras, entre 1795 e 1826:

Tabela n.º 1 – Custo em Libras por Pipa

| Anos | Preços | Anos | Preços |
|------|--------|------|--------|
| 1795 | 36 | 1814 | 70 |
| 1797 | 37 | 1815 | 75 |
| 1798 | 40 | 1816 | 77 |
| 1804 | 45 | 1817 | 67 |
| 1808 | 50 | 1818 | 65 |
| 1810 | 54 | 1819 | 60 |
| 1811 | 57 | 1820 | 50 |
| 1812 | 60 | 1826 | 46 |
| 1813 | 63 | | |

Fonte: COSSART, 1984, *Madeira, the Island Vineyard*, p. 35.

Segundo Noël Cossart, em consequência das invasões francesas, o preço de cada pipa de vinho Madeira manteve-se nas 46 libras até 1852, altura em que começou a subir novamente, devido ao aparecimento do óídio, do qual falaremos mais à frente.

²⁷ COSSART, 1984, *Madeira, the Island Vineyard*, p. 46.

²⁸ COSSART, 1984, *Madeira, the Island Vineyard*, pp. 27-28. De acordo com o autor, onde quer que existisse uma comunidade de comerciantes britânicos, era normal estabelecer-se este tipo de organização, que se compara às feitorias portuguesas. Existiram *British factories* em Lisboa, Porto e Madeira, mas desconhece-se a data do seu início na Ilha, uma vez que as inundações de outubro de 1803 arrastaram esses registos para o mar. Com base nas notas de Charles John Cossart, avô do autor, Graham Blandy compilou a história da capelania e da feitoria britânicas na Madeira num documento a que deu o nome de *Copy of Record of the Establishment of the Chaplaincy and Notes on the Old Factory at Madeira*. Na página 2 dessa compilação, é feita referência a uma reunião que decorreu a 26 de outubro de 1722, que contou com a presença de 11 membros. A 31 janeiro de 1754, faziam parte do comité desta organização William Nash, cônsul inglês, Sam Sills, vice-cônsul inglês, Francis Newton, John Catanach, William Murdoch, Richard Hill, Thomas Lamar, John Scott, John Pringle, Matthew Hiscox, Charles Chambers, James Gordon and John Searle.

²⁹ MINCHINTON, 1986, «Britain and Madeira to 1914», pp. 504-505.

³⁰ VIZETELLY, 1880, *Facts about Port and Madeira* [...], pp. 191-193.

Em 1865, atingiu as 75 libras por pipa. À medida que as vinhas foram recuperando, o preço decaiu para as 50 libras³¹.

Apesar de tudo, o vinho Madeira continuou a ser exportado para a Europa³² e para a América em grandes quantidades na primeira metade do século XIX.

Para além de zelar pelos interesses dos comerciantes britânicos, a feitoria britânica fazia convergir parte dos seus fundos obtidos a partir de um imposto cobrado sobre as embarcações e sobre o vinho, designado de *National Fund* ou tributo da nação³³, para trabalhos de utilidade pública, nomeadamente para a construção e melhoramento de levadas e de um hospital, aquisição de uma bomba inglesa, de um cabrestante e construção de uma igreja e de um cemitério. O terreno para a construção deste último foi adquirido em 1767, que foi extremamente importante para a comunidade britânica, já que os corpos de todos aqueles que não eram católicos romanos não eram sepultados, mas atirados ao mar em frente ao Garajau, como descreve Noël Cossart:

«[u]ntil 1761 non-catholics had to be buried at sea and it was only in that year that the Factory obtained permission from the Bishop of Funchal for “heretics” to be buried on shore. The Old Burial Ground (next to the present British cemetery), was therefore acquired and started to be used in 1767»³⁴.

A feitoria concedia ainda pensões aos seus membros em dificuldades e apresentava anualmente o governador da Ilha com uma generosa quantia em dinheiro. O tributo da Nação foi ainda usado para pagar 1802 mil réis por espadas oferecidas ao general Beresford, e aos coronéis Clinton, Gordon e Mead, oficiais que estiveram na Ilha ao serviço do governo britânico durante as invasões francesas³⁵.

³¹ De acordo com o autor, Napoleão levou uma pipa de vinho Madeira quando passou pela Ilha da Madeira a caminho de Santa Helena, a bordo do navio *Northumberland*, em agosto de 1815. Henry Veitch, cônsul britânico, aconselhou-o a levar vinho da colheita de 1792. Em troca, Veitch recebeu algumas moedas, que, de acordo com Noël Cossart, foram atiradas para os alicerces da Igreja britânica. Quando Napoleão faleceu em 1820, a pipa estava intacta e, curiosamente, ninguém tinha pago pelo vinho. Veitch reclamou-a e fê-la chegar ao Funchal, onde foi vendida a John Blandy, em 1822. Este só foi engarrafado em 1840, por ordem de Charles Blandy, filho de John Blandy. Uma garrafa desse vinho foi aberta no Hotel Reid's, num jantar dado pela comunidade britânica a Sir Winston Churchill, pela ocasião da sua visita, em 1950. Cf. COSSART, 1984, *Madeira, the Island Vineyard*, p. 116.

³² COSSART, 1984, *Madeira, The Island Vineyard*, pp. 35-36.

³³ Em 1722, a contribuição dos membros da feitoria britânica foi de 50 réis por pipa; em 1774, foi de 80 réis por pipa; em 1801, ascendeu a 500 réis por pipa, num total de 11 661 pipas, exportadas em 183 embarcações britânicas. Cf. BLANDY, 1980, *Copy of Record of Establishment of the Chaplaincy and Notes on the Old Factory at Madeira*, pp. 1-2.

³⁴ COSSART, 1984, *Madeira, the Island Vineyard*, p. 28.

³⁵ BLANDY, 1980, *Copy of Record of Establishment of the Chaplaincy and Notes on the Old Factory at Madeira*, p. 3.

Paulo Miguel Rodrigues³⁶ salienta que, no início de 1826, existiam 36 firmas britânicas registadas na Praça do Funchal, mas apenas 14 (as mais antigas e mais prósperas) formavam a *British Factory*. Quinze anos antes, em 1811, eram apenas nove os membros da mesma, a saber: Scott & Co.; Newton, Gordon, Murdoch & Co.; Phelps, Page & Co.; Murdoch Yuille Wardrop & Co.; Gordon, Duff & Co.; Leacock Harris & Co.; G. & R. Blackburn & Co.; Innes Duncan Lewis & Co. e C. & W. Lynch & Co.³⁷

Esta organização tinha uma existência autónoma, tanto dentro da própria comunidade, como perante o governo britânico, o que levou a vários conflitos. A *British Factory*, cuja sede estava fixada numa mansão junto à Ribeira de Santa Luzia, foi perdendo parte do seu brio e acabou por se extinguir a 31 de dezembro de 1838, quando a legitimidade da feitoria em cobrar impostos sobre embarcações e vinho de comerciantes que não eram membros da mesma foi posta em causa³⁸.

Depois de extinta a feitoria britânica, alguns membros formaram um clube exclusivo, situado na frente mar, a que chamaram “The English Rooms”, que manteve a biblioteca da extinta feitoria, para além de oferecer aos seus membros outros espaços de diversão:

«After the factory was disbanded, the remaining factors formed an exclusive club in Funchal, situated on the sea front, called The English Rooms. These Rooms held the Factory library, which was added to periodically, as well as changing and rest rooms, a billiards room, card rooms, etc. The Rooms carried on the Factory’s tradition of allowing only partners to be eligible for membership and there was a barrier by the front door where non-members had to remain until they were vouched for by a member»³⁹.

Uma vez que os membros considerados elegíveis foram perecendo, o clube alterou as regras relativamente ao perfil de novos membros e mudou-se ainda para instalações mais pequenas, mas acabou por encerrar por falta de novos membros.

O ano de 1838 foi o último em que os negociantes britânicos fizeram uma compra de vinho sob a proteção de uma organização, neste caso da *British Factory*. Isso só voltou a acontecer 88 anos mais tarde, com a Madeira Wine Association, à qual

³⁶ RODRIGUES, 2008, *A Madeira entre 1820 e 1842: Relações de Poder e Influência Britânica*, p. 153.

³⁷ BLANDY, 1980, *Copy of Record of Establishment of the Chaplaincy and Notes on the Old Factory at Madeira*, p. 5.

³⁸ BLANDY, 1980, *Copy of Record of Establishment of the Chaplaincy and Notes on the Old Factory at Madeira*, p. 3. De acordo com Charles J. Cossart, em 1806, a firma Colson, Smith & Robinson recusou-se a pagar as contribuições ao *National Fund*, afirmando que o cônsul e os membros da feitoria não estavam autorizados a cobrá-las, questionando um hábito que já acontecia há 85 anos. Os membros da feitoria reuniram-se a 6 de novembro e, depois de uma acesa discussão, sugeriram que o cônsul Pringle obtivesse do governo britânico forma de legalizar a cobrança desse imposto. Aparentemente, o cônsul nada fez e, em 1808, o General Beresford foi forçado a intervir e obrigou a que a referida firma pagasse o imposto com retroativos (670 700 réis, referente a 838 pipas) e determinou que esta deveria continuar a fazê-lo (p. 3).

³⁹ COSSART, 1984, *Madeira, the Island Vineyard*, p. 28.

a firma Blandy Brothers se juntou em 1925. A 31 de dezembro de 1981, a designação de Madeira Wine Association mudou para Madeira Wine Company.

John Blandy, de acordo com a nossa pesquisa, não fazia parte da *British Factory*, mas beneficiou da existência desta, à semelhança de todos os comerciantes britânicos que estavam envolvidos no negócio do vinho Madeira. No ano de 1823, John Blandy exportou duas pipas, 12 quartos e oito quartolas de vinho para Jamaica; em relação aos anos de 1824 e 1825, elaborámos a seguinte tabela:

Tabela n.º 2 – Vinho Exportado entre 1824 e 1825 por John Blandy

| Data | Destino | Pipas | Quartos | Quartolas | Meias |
|---------|-------------------------------|-------|---------|-----------|-------|
| 31 jan. | Londres | | | 1 | |
| 31 jan. | Índias Ocidentais | | 2 | | 8 |
| 5 mar. | Nova Iorque | 5 | 10 | | |
| 23 mar. | Londres | | 8 | | |
| 26 mar. | Londres | | 10 | | |
| 2 abr. | Jamaica | 1 | | | |
| 2 abr. | Gibraltar | | | 1 | |
| 10 abr. | Quebec | | | 40 | |
| 10 abr. | Jamaica | 3 | 8 | | |
| 15 mai. | Baltimore | 7 | 6 | 5 | |
| 28 mai. | Trinidade | | 4 | 1 | |
| 24 jul. | Quebec | | | 40 | |
| 26 jul. | Estados Unidos | | | 2 | |
| 28 jul. | Nova Iorque | 44 | 6 | 12 | |
| 10 set. | Demerara | 7 | | | |
| 15 set. | Filadélfia | 10 | | 4 | |
| 5 out. | Londres | 3 | 4 | | |
| 6 out. | Londres | 11 | 48 | | |
| 6 out. | Vandiemans Land ⁴⁰ | 1 | 1 | | |
| 11 out. | St. Croix | | 10 | 52 | |
| 13 out. | Índia | 12 | | 1 | |
| 13 out. | Londres | 1 | 4 | | |
| 21 out. | Jamaica | 6 | 5 | 10 | |
| 21 out. | Jamaica | | 1 | | |
| 26 out. | Baltimore | 6 | | 16 | |
| 4 nov. | Londres | 12 | | | |
| 8 nov. | Londres | 9 | | | |
| 8 nov. | Jamaica | 40 | | | |
| 16 nov. | Jamaica | 3 | 3 | 1 | 2 |

Fonte: Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Alfândega do Funchal, Livro do Feitor do Embarque, n.ºs 248 e 249.

⁴⁰ Vandiemans Land foi a primeira designação que os europeus deram à Ilha da Tasmânia, que é hoje parte da Austrália.

Para além do negócio de exportação de vinho, John Blandy importava milho, trigo, farinha, aduelas de madeira, linho, ferro, carvão de pedra, entre outros géneros, de acordo com a nossa pesquisa.

A 16 de dezembro de 1818, foi desembarcada uma encomenda de 34 toalhas pequenas de algodão, no valor de 30 600 réis, para a firma Blandy⁴¹.

No bergantim americano *Howard*, no mês de fevereiro de 1827, chegaram 1234 aduelas para pipas para John Blandy, assim como quatro caixões e três barris de mercadoria não identificada⁴².

Através das «Contas da Receita e Despesa da Câmara Municipal da Cidade do Funchal no mês de dezembro de 1837», ficámos a saber que a referida entidade recebeu de John Blandy & Sons, relativamente ao imposto sobre 280 moios de trigo e 40 moios de milho, 400 000 réis⁴³.

A 15 de março de 1850, chegou um Bergantim inglês ao porto do Funchal com 357 toneladas de carvão de pedra para Blandy⁴⁴.

A 13 de setembro de 1851, chegou um carregamento de 739 barris de farinha para Blandy & Sons⁴⁵.

A 8 de setembro de 1852 ancorou no Funchal o bergantim americano *Inda* com 208 fardos de linho; 120 mil pés de tabuado; 10 toneladas de ferro e vários outros géneros⁴⁶.

A 6 de maio de 1854, um periódico dá notícia que chegaram ao Funchal 2 880 fanegas de milho, consignadas a John Blandy & Sons⁴⁷.

Com o lucro obtido com estas atividades comerciais, John Blandy adquiriu diversas propriedades no Funchal, como foi o caso da Quinta de Santa Luzia, e propriedades no Santo da Serra, muito por conta da heresia kalista, que levou algumas centenas de madeirenses a emigrar para o Novo Mundo, sobretudo para as Ilhas do Caribe e para os Estados Unidos.

De acordo com Maria Zina Abreu⁴⁸, em 1838, Robert Reid Kalley, um médico escocês, desembarcou na Ilha da Madeira, acompanhado da sua esposa, a qual se

⁴¹ ABM, Alfândega do Funchal, Juramentos e Estimações relativas à Origem das Mercadorias, Livro n.º 96.

⁴² ABM, Alfândega do Funchal, Livro do Feitor da Descarga dos Navios, n.º 138.

⁴³ *A Flor do Oceano*, 7 de janeiro de 1838.

⁴⁴ *O Amigo do Povo*, 16 de março de 1850.

⁴⁵ *O Amigo do Povo*, 13 de setembro de 1851.

⁴⁶ *O Amigo do Povo*, 11 de setembro de 1852.

⁴⁷ *Semanário Oficial*, 6 de maio de 1854.

⁴⁸ ABREU, 2001, «Implantação da Fé Protestante na Ilha da Madeira. Perspectiva Cultural do Proselitismo de Robert Reid Kalley: 1838-c.1846», pp. 79-101. Cf. NORTON, 1849, *Record of facts concerning the persecutions at Madeira in 1843 and 1846*.

encontrava doente, mas esperançosa que o clima da Ilha a ajudasse a recuperar. Profundamente seguidor do Protestantismo, Robert Kalley, assistindo à ignorância do povo madeirense, criou escolas nos arredores do Funchal e no Santo da Serra, onde a alfabetização se fazia com base no estudo da versão vernácula da Bíblia, exercendo a sua profissão gratuitamente.

Não tardou que Kalley fosse acusado de pregar a religião que professava. Foi ordenada a recolha das bíblias distribuídas por este e nomeada uma comissão encarregue de as analisar. Esta deliberou que todas as bíblias fossem confiscadas. Durante algum tempo, Kalley continuou na sua missão de alfabetizar e providenciar instrução religiosa com a proteção da comunidade britânica residente na Ilha.

Porém, em janeiro de 1843, uma ameaça de morte, entre outras agressões, fê-lo pedir proteção junto do Consulado britânico. Entretanto, Robert Kalley é proibido de receber madeirenses na sua casa, mesmo que doentes. Este, inconformado, questionou a legitimidade de tal decisão do governador civil. Prisões e perseguições a Robert Kalley e seus seguidores culminaram no cerco da casa do médico, a 9 de agosto de 1846. Kalley conseguiu fugir para a residência do cônsul britânico, que o aconselhou a deixar a Ilha. Disfarçado de mulher, Kalley conseguiu embarcar num navio inglês, com destino à América. Posteriormente, com a indemnização⁴⁹ que exigiu ao governo português (7 084 621 réis), o médico ajudou muitos madeirenses que, entretanto, se tinham convertido ao Protestantismo, a emigrar para o Novo Mundo⁵⁰. Por isso, muitos habitantes do Santo da Serra colocaram os terrenos próprios ou as benfeitorias à venda por valores irrisórios. Logo apareceram uma série de compradores, especialmente estrangeiros, entre eles John Blandy.

A 28 de março de 1844, John Blandy comprou a António de Freitas, residente no Caminho Chão, uma porção de terra de urzal, pelo qual pagou 87 000 réis⁵¹ e, mais tarde, comprou-lhe um terreno de mato pelo mesmo preço⁵². No mesmo ano, António de Freitas Miranda, morador no Caminho Chão, Santo da Serra, vendeu a John Blandy um terreno no sítio de Santo António, por 77 000 réis⁵³.

⁴⁹ No periódico *O Amigo do Povo*, de 11 de agosto de 1850, pode ler-se a seguinte notícia, a propósito da indemnização de Kalley: «Chegou hoje o vapor de guerra Mindello, de Lisboa trazendo a su bordo 21 soldados de artilheria, para guarnição desta cidade. Diz-se que traz ordem para se pagarem 9 contos de réis ao dr. Kalley, a título de indemnizações».

⁵⁰ Em *Excursões na Madeira*, 1891, pode ler-se, no capítulo sobre o Santo da Serra, que entre 1846 e o começo de 1847 ocorreu na Madeira emigração por motivos religiosos. Foram colocados à disposição dos interessados dois navios, que partiram com 400 pessoas com destino a Trindade, S. Vicente e Estados Unidos (pp. 53-57).

⁵¹ ARM, Registos Notariais, Livro n.º 531, f. 10 v.º.

⁵² ARM, Registos Notariais, Livro n.º 531, f. 14 v.º.

⁵³ ARM, Registos Notariais, Livro n.º 531, f. 26 v.º.

No ano de 1845, António de Freitas Miranda vendeu a John Blandy cinco alqueires de terra⁵⁴. Ainda nesse ano, José Joaquim do Nascimento Alves, morador na vila de Machico, vendeu a este comerciante britânico uma porção de terra de urzal, no sítio das Macelas, pelo montante de 35 000 réis, que media 35 alqueires de sementeira⁵⁵. Ainda em 1845, John Blandy adquiriu a José Fernandes Henriques uma porção de matas agrestes na Favelas, Santo da Serra, pela quantia de 55 000 réis⁵⁶ e a António Freitas Miranda uma porção de terra coberta de urzes e árvores agrestes, que media cinco alqueires em sementeira, pelo preço de 21 000 réis⁵⁷.

Em 1846, António José de Ornelas vendeu a John Blandy uma porção de terreno de giesta na Achada do Santo da Serra que permutara com este por 97 500 réis⁵⁸. Ainda nesse ano, António Joaquim de Faria e Andrade vendeu a John Blandy uma porção de terra de urzes no sítio da Casa do Castanheiro, no Santo da Serra, cuja terra tinha por medição 13 alqueires, por 39 000 réis⁵⁹. No mesmo ano, John Blandy comprou a João de Gouveia, Vicente dos Reis, Teodora de Freitas, Maria de Freitas, Filipe Rodrigues e Clemente Rodrigues, uma porção de terra de urzal, com a medição de 16 alqueires, por 98 000 réis⁶⁰. John Blandy adquiriu ainda a Ana Vicência Lomelino da Câmara, duas porções de matas agrestes com alguma giesta, situadas nas Cruzinhas, na encosta da Alagoa, sendo que uma delas tinha capacidade para 73 alqueires de sementeira e custou 273 000 réis; a capacidade da outra era de 32 alqueires e custou 305 000 réis⁶¹.

Em 1848, Maria de Nóbrega, viúva de António de Freitas Miranda, vendeu a John Blandy uma porção de terra no Sítio da Cova do Castanheiro, pela quantia de 18 000 réis⁶².

No ano seguinte, John Blandy comprou a Landislau Nepomuceno de Gouveia, do Porto da Cruz, um terreno no Margaçal, Santo da Serra, que custou 26 000 réis⁶³.

Foi ainda nesse ano que o morgado Nuno Fernando Cardoso Vasconcelos, residente em S. João Latrão, em Gaula, arrendou a John Blandy, por um período de

⁵⁴ ARM, Registos Notariais, Livro n.º 528, f. 1 v.º.

⁵⁵ ARM, Registos Notariais, Livro n.º 532, f. 6 v.º.

⁵⁶ ARM, Registos Notariais, Livro n.º 528, f. 15 v.º.

⁵⁷ ARM, Registos Notariais, Livro n.º 532, f. 22.

⁵⁸ ARM, Registos Notariais, Livro n.º 532, ff. 41 v.º e 43.

⁵⁹ ARM, Registos Notariais, Livro n.º 2283, f. 88.

⁶⁰ ARM, Registos Notariais, Livro n.º 2283, f. 27.

⁶¹ ARM, Registos Notariais, Livro n.º 532, ff. 32 a 33.

⁶² ARM, Registos Notariais, Livro n.º 533, f. 33.

⁶³ ARM, Registos Notariais, Livro n.º 540, f. 19.

três anos as fazendas que tinha no Arrebentão e na Ribeira de Machico, no Santo da Serra. Estas fazendas, onde existiam casas e hortas e onde se cultivava vinha, verduras de grão, inhame, frutas e legumes, custaram a John Blandy 100.000 réis por ano⁶⁴.

Em 1850, John Blandy comprou a D. Bernarda Severiana Cabral, viúva, moradora no Funchal, um terreno no Cabeço dos Lanços e Macelas, nas freguesias do Santo da Serra e de Machico, com 108 alqueires de capacidade, por 108.000 réis⁶⁵. A mesma vendedora cedeu a John Blandy uma porção de terra nas Macelas, pela quantia de 23.000 réis⁶⁶.

Considerado a “Escócia da Madeira” para muitos britânicos que se fixaram na Ilha, o Santo da Serra, para além do seu clima revigorante durante o verão, tinha uma vista privilegiada sobre o mar, de onde se podiam avistar as embarcações que se dirigiam para o porto do Funchal. Existia inclusive um “miradouro dos ingleses”, onde um homem era incumbido de estar de vigia. Assim que avistasse um barco, deveria avisar de imediato os comerciantes instalados naquela localidade, que, por sua vez, se dirigiam para o Funchal, para efetuar os seus negócios. Posteriormente, voltavam ao Santo da Serra⁶⁷. A título de curiosidade, foi na sua quinta do Santo da Serra que John Blandy fez manteiga pela primeira vez, em 1850, que vendia na venda do Sr. Payne, no Funchal.

Na década de 50, John Blandy dedicou-se ainda a outra atividade comercial: a compra de pedra calcária, que, depois de cozida nos fornos, resultava em cal, um material imprescindível à construção das casas na Ilha da Madeira, durante vários séculos. A pedra calcária era extraída no Ilhéu da Cal, onde existia um número considerável de pedreiras. Extraída pelos cabouqueiros, esta era depois trazida para o Funchal em embarcações, para ser cozida nos fornos de cal. Estes situavam-se, regra geral, junto à praia, o que facilitava o desembarque da pedra calcária e o seu transporte para os referidos fornos. Era o caso do forno de Santa Catarina, localizado em S. Lázaro, e que viria a ser adquirido pela família Blandy na década de 70.

A 12 de janeiro de 1854, a firma John Blandy e Filhos, representada pelo seu sócio Charles Ridpath Blandy, comprou a Domingos Reynoldes, um serralheiro que vivia no Porto Santo e que obtivera autorização para explorar pedra calcária em 1839, 100 caixões de pedra calcária da melhor qualidade, custando cada caixão 800 réis,

⁶⁴ ARM, Registos Notariais, Livro n.º 534, ff. 15 a 16.

⁶⁵ ARM, Registos Notariais, Livro n.º 535, f. 56.

⁶⁶ ARM, Registos Notariais, Livro n.º 2301, f. 7.

⁶⁷ COSSART, 1984, *Madeira, the Island Vineyard*, p. 44.

os quais seriam entregues nos meses de fevereiro e março, a menos que estivesse mau tempo. No ato do contrato, Domingos Reynoldes recebeu 60 000 réis, ficando por receber apenas 20 000 réis⁶⁸.

Quatro meses depois, realizou-se um novo contrato de fornecimento de cal entre as duas partes atrás referidas, no qual a firma Blandy comprou 150 caixões de pedra calcária, pela quantia de 120 000 réis⁶⁹. Mais uma vez, era exigido no contrato que a pedra fosse de boa qualidade e que fosse extraída da pedreira nova do sítio do Forno do Ilhéu do Porto Santo, ou então da pedreira denominada de Engrade. Constava ainda do contrato uma cláusula que inibia Domingos Reynoldes de fornecer pedra de cal a outrem no prazo de um ano, sem antes terminar este contrato.

A 16 de agosto de mesmo ano, a firma Blandy, representada por Charles Ridpath Blandy, celebra um contrato com João Gomes que estipulava que este se obrigava a ir para os ilhéus do Porto Santo, e aí retirar pedra calcária para abastecer os fornos de cal da Ilha da Madeira. Para isso, comprometia-se a aproveitar as pedreiras antigas, para além de trabalhar no sentido de descobrir e laborar em novas pedreiras. Por cada caixão de pedra calcária de boa qualidade, o contratante pagaria 650 réis⁷⁰.

A 4 de março de 1857, Charles Blandy, sucessor de John Blandy, obteve licença para laborar com o forno de cal de Santa Catarina por um período de um ano⁷¹. Este forno pertencia a Luís Vicente Fonseca e empregava, em 1845, quatro trabalhadores. Segundo um anúncio de 1846, ali era fabricada cal segundo um novo processo, retirado do manual dos fornos de cal⁷². Uma outra notícia dava conta que ali se vendia «misto romano», telha de barro e vidro, produtos de grande qualidade e a preços excelentes⁷³. A fábrica estava instalada num terreno pertencente ao conde de Castelo Melhor (o antigo donatário da capitania do Funchal), de acordo com o registo vincular do mesmo, e pagava de foro 350 réis⁷⁴.

Em 1861, Charles Blandy obteve semelhante autorização⁷⁵. Adquiriu ainda um terreno contíguo à fábrica em 1878, que continha um tanque essencial à

⁶⁸ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 3062, ff. 10 v.º a 12 v.º.

⁶⁹ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 2943, f. 24 v.º.

⁷⁰ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 2943, f. 51 v.º.

⁷¹ ABM, Câmara Municipal do Funchal, Livro n.º 542, f. 121 v.º.

⁷² *O Echo da Revolução*, 19 de setembro de 1846.

⁷³ *A Ordem*, 30 de julho de 1853.

⁷⁴ ABM, Governo Civil, Registo Vincular, Livro n.º 80, f. 48.

⁷⁵ ABM, Governo Civil, Registo Vincular, Livro n.º 82, f. 130.

transformação de pedra calcária e uma casa coberta de palha. Este terreno estava situado na Rocha de Santa Catarina, onde hoje está a capela com o mesmo nome⁷⁶, a confinar pelo Norte com o cemitério das Angústias, a Sul com o Calhau do Mar e o forno da cal de Blandy Brothers & Co. e a Oeste com a Rocha da Condessa Lambert⁷⁷.

A 5 de setembro de 1878, a firma inglesa Blandy Brothers acabou por comprar a Luís Vicente Fonseca o forno de Santa Catarina, que consistia num prédio em parte urbano e em parte rústico, no sítio de Santa Catarina, composto de um armazém com forno de cozer pedra calcária, duas estufas de cozer vinhos, uma pequena casinha que servia de escritório, uma casa de palha, duas furnas que serviam de depósitos de carvão de pedra, um grande tanque de água, um pequeno poço dentro da fábrica, terreno cultivado de cana-doce e árvores de fruto, com duas horas de água de propriedade da levada dos Moinhos e oito horas de água de renda da levada dos Piornais. O proprietário pagava de foro 2786 réis ao conde de Carvalhal. O prédio confrontava pelo Norte com a Rocha e uma pequena casa dos vendedores e a travessa de Santa Catarina; a Sul com o forte de Santa Catarina e com o mar; a Leste com o armazém ou carvoaria dos compradores; e a Oeste com Charles Ridpath Blandy, pai dos compradores⁷⁸.

Para além disso, adquiriram uma casinha coberta de telha, contígua ao prédio acima descrito, e ainda quatro pedreiras de pedra calcária, situadas no Ilhéu de Baixo, no Porto Santo, a saber “Barranco”, “Poio da Cachorra”, “Furna” e “Casa d’uma água”. Tudo isto custou quatro contos de réis à firma britânica, representada por John Burden Blandy.

⁷⁶ Esta capela, denominada de Santa Catarina, foi doada à Diocese do Funchal pela firma Blandy Brothers & Co., em 1960, por altura das Comemorações Henriquinas. Victor Caires, num artigo intitulado «O Funchal, as Descobertas e os Centenários», de 2 a 9 de julho de 2005, pp. 26-31, transcreve na íntegra a correspondência trocada entre Percy Graham Blandy e o bispo do Funchal, D. David de Sousa. Na carta de Percy Blandy de 2 de março de 1960, lê-se o seguinte: «Representantes de uma família estrangeira, que aqui se fixou há mais de século e meio, que fez desta terra a sua pátria adoptiva e de cujos anseios partilha sinceramente, desejamos também associarmo-nos às horas de júbilo e exaltação patriótica que Portugal vai viver nos próximos meses. E, dando a nossa colaboração às Comemorações Henriquinas, a realizar nesta ilha, é nosso desejo oferecer à Diocese do Funchal, que Vossa Excelência Reverendíssima governa com tão grande acerto e alta dignidade, a velha capela de Santa Catarina, que é, reedificada, a mesma que foi mandada construir por D. Constança de Almeida, mulher de João Gonçalves Zarco».

O bispo do Funchal redigiu uma carta de agradecimento, onde lembrou que o Infante D. Henrique, à semelhança da família Blandy, tinha sangue inglês a correr nas veias, pois era filho de D. João I e D. Filipa de Lencastre, filha de um fidalgo inglês, o duque de Lencastre.

⁷⁷ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 1335, f. 31 v.º.

⁷⁸ ARM, Registos Notariais, Livro n.º 2508, ff. 36 a 37 v.º.

Em 1910, o forno de Santa Catarina ainda pertencia a esta sociedade e assim permaneceu até à construção do Parque da Cidade. Este era considerado o forno mais bem apetrechado e com melhores condições a operar na Ilha⁷⁹.

Mais tarde, a firma inglesa passou a explorar diversas pedreiras existentes no referido Ilhéu, e a pedra aí extraída era transformada no forno de Santa Catarina, localizado onde hoje se encontra o Parque de Santa Catarina. A título de curiosidade, entre 1896 e 1910, a casa comercial Blandy requereu a exploração de 30 pedreiras, como constata João Adriano Ribeiro, no seu livro acerca da economia do Porto Santo⁸⁰.

Na verdade, a ligação da família Blandy à indústria da cal e à necessidade de transportá-la desde o Ilhéu de Baixo para a Ilha da Madeira poderá estar na origem do investimento na navegação de cabotagem. As embarcações que se dirigiam para o Porto Santo, uma ilha pobre, nem sempre tinham passageiros em número suficiente que justificasse uma viagem. Por isso, para além dos passageiros e mercadorias, as embarcações carregavam, em lastro, a pedra calcária, como fica claro da leitura do artigo escrito por Henrique Costa Neves⁸¹. Era o exemplo da embarcação de Pedro Santana Vasconcelos, um negociante do Funchal, cuja embarcação era:

«em 1826, uma das poucas ligações com o Ilhéu de Baixo, no Porto Santo, para o transporte da pedra calcária. Muitos porto-santenses, quando queriam uma ligação rápida com a Madeira, deveriam transportar-se, de canoa, ao Ilhéu de Baixo e dali viajarem para a Ilha vizinha. Aquele arrais deveria apanhar a correspondência entre o governador e o responsável pela defesa do Porto Santo, mas frequentemente esquivava-se a esta obrigação»⁸².

Charles Ridpath Blandy, filho de John Blandy, assumiu a direção da empresa John Blandy and Sons em 1855. Charles Blandy continuou a desenvolver o negócio do vinho e expandiu os negócios a outras áreas, tornando-se agente de navegação e iniciando um serviço de abastecimento de carvão, água e alimentos às embarcações, operação denominada de *chandling*.

O negócio do vinho sofre um forte revés a meados do século XIX, devido ao flagelo do oídio, que devastou as plantações de vinha na Ilha da Madeira em 1852. De acordo com Walter Minchinton⁸³, das 70 casas britânicas que comercializavam vinho, em 1850, apenas 15 persistiam em 1855. Quase todos os negociantes de vinhos

⁷⁹ Existiam ainda os seguintes fornos na Madeira: forno do Beco da Malta; forno do Ribeirinho; forno do larguinho de São João e forno do largo dos Lavradores.

⁸⁰ RIBEIRO, 1997, *Porto Santo – Aspectos da sua Economia*.

⁸¹ NEVES, 1993, «Aproveitamento de um Recurso Natural do Porto Santo – a Cal e o seu Transporte para a Madeira», pp. 134-137.

⁸² RIBEIRO, 1998, «A Cabotagem na Ilha da Madeira», p. 152.

⁸³ MINCHINTON, 1986, «Britain and Madeira to 1914», pp. 498-521.

que estavam há muito estabelecidos na Madeira decidiram partir. Charles Blandy foi um dos negociantes cuja firma resistiu não só às consequências devastadoras causadas por este fungo, como também aos efeitos causados pela filoxera, em 1870. Para além disso, adquiriu uma grande parte dos *stocks* dos negociantes de vinho que encerraram as suas portas durante esta crise, num total de 5000 pipas, considerado o maior *stock* de vinho Madeira existente na Ilha. As palavras de Noël Cossart são elucidativas desta realidade:

«Almost all the old-established British shippers left Madeira to Spain. The 70 British houses trading in 1850 were reduced to 15 by 1855, and it was their courage, endurance and persistence that kept the Madeira wine trade going. These shippers were fully recompensed for their tenacity because, to carry them over the period of wine famine, they were able to buy large stocks of old wine from those who abandoned the island»⁸⁴.

Também Dinis Pacheco confirma esta realidade:

«O sector empresarial madeirense era constituído essencialmente por empresas familiares. No que respeitou ao vinho da Madeira, existia uma influente comunidade britânica, que controlou os circuitos de comercialização através de empresas centenas, algumas das quais fundadas no decurso do século XVIII. As epidemias do oídio, em meados do século XIX, e da filoxera, no terceiro quartel desse século afastaram algumas dessas empresas»⁸⁵.

De acordo com Noël Cossart, «Madeira, which relied entirely on the vine for its commerce, was not prepared for such a calamity. Sugar cane, bananas and other fruit could not make up for the loss of the main crop, so the devastation of the vines resulted in acute economic crisis»⁸⁶. Os números que este autor nos apresenta são claros: a média de produção de mosto durante 1849-51 foi de 50 milhões de hectolitros, decaiu para oito milhões em 1852 e para três milhões em 1853. Em 1854, só 600 hectolitros foram produzidos, o que representou uma queda de 98%.

Para além das doenças e pragas, os comerciantes de vinho tiveram de enfrentar o problema da falsificação do vinho Madeira. «A firma Blandy ganhou um processo contra as falsificações espanholas de vinho Madeira no tribunal de Haia», refere Benedita Câmara⁸⁷.

Em 1862, em plena crise do cultivo da vinha, a firma John Blandy & Sons criou uma agência de navegação. No entanto, constatamos que muitas companhias de navegação já estavam agenciadas a esta firma antes de esta ter criado a agência

⁸⁴ COSSART, 1984, *Madeira, the Island Vineyard*, p. 86.

⁸⁵ PACHECO, 2007, *Sociedades e Estratégias Empresariais nos Sectores Agro-industriais do Vinho e Cana Sacarina na Madeira (1870-1930)*, p. 11.

⁸⁶ COSSART, 1984, *Madeira, the Island Vineyard*, p. 86.

⁸⁷ CÂMARA, 2002, *A Economia da Madeira (1850-1914)*, p. 133.

(localizada na rua da Alfândega, n.º 20), segundo a leitura do expediente recebido pela Alfândega do Funchal entre 1853 e 1861⁸⁸, e que destacamos de seguida.

Richard Knowles, na qualidade de agente da Companhia African Steam Navigation na Madeira, redigiu uma exposição à rainha, a 16 de fevereiro de 1853, onde solicitou «que aos barcos de vapor da dita companhia se conceda a mesma isenção de direitos que no 3.º parágrafo da mencionada exposição dizem gozar no Porto do Funchal os semelhantes barcos da companhia Royal Mail Steam Packet»⁸⁹, que estavam agenciados à firma Blandy.

Numa outra carta de 16 de fevereiro de 1861, a firma João Blandy & Sons surge como «agentes dos paquetes ingleses a vapor da carreira da Costa d'África da Companhia denominada African Royal Mail Steam Company, na cidade do Funchal, província da Madeira»⁹⁰.

Finalmente, a 13 de outubro de 1864, Richard Knowles obteve resposta à sua solicitação. Assim, é definido que os vapores da companhia que representa seriam despachados sem demora, obrigando-se a dita companhia, por sua vez, a transportar gratuitamente as malas e despachos do governo português. A 22 de dezembro desse ano, curiosamente, a firma Blandy apresenta-se como agente da companhia Diamond Steam Navigation Company, substituindo-se a Richard Knowles⁹¹.

Como agente de navegação, a firma Blandy tinha ainda como obrigação intervir em situações nas quais as embarcações que representava estavam implicadas. Referimo-nos primeiramente ao caso do vapor *Athenian*, da African Royal Mail Steam Company, agenciado a John Blandy & Sons, a cujo comandante Alexander Price French, foi instaurado, a 19 de fevereiro de 1861, um processo de multa pela Alfândega do Funchal⁹², pelo facto de ter «descarregado a mais do seu manifesto sete volumes contendo presuntos, toucinhos e queijos». John Blandy protestou, «allegando que, se os volumes acrescidos não foram incluídos no manifesto, essa ocorrência não se pode atribuir a dolo, mas sim a engano»⁹³.

O segundo caso que encontrámos refere-se ao capitão do vapor inglês *Lagos*, cujo capitão, A. J. M. Croft, fora multado (80 000 réis), «em consequencia de na sua entrada efetuada no dia 30 de março último [de 1866], não haver descarregado

⁸⁸ ABM, Alfândega do Funchal, Livros n.ºs 707, 708 e 709.

⁸⁹ ABM, Alfândega do Funchal, Livro n.º 707.

⁹⁰ ABM, Alfândega do Funchal, Livro n.º 708.

⁹¹ ABM, Alfândega do Funchal, Livro n.º 708.

⁹² ABM, Alfândega do Funchal, Livro n.º 708.

⁹³ ABM, Alfândega do Funchal, Livro n.º 708.

um caixão, marca S.R. Brown, com mercadorias para uso particular». O agente de navegação da referida embarcação, John Blandy & Sons, contestou a aplicação da multa e a 15 de outubro foi mandada restituir a multa depositada por este.

Na década de 1860, estavam agenciadas à firma Blandy algumas das mais importantes companhias de navegação, nomeadamente: Royal Mail Steam Packet Company; African Steam Navigation Company; South American and General Steam Navigation; Union Steam Ship Company; North Europe Steam Navigation Company; European and American Steam Ship Navigation e Diamond Steam Navigation Company.

Quarenta anos mais tarde, Anthony J. Drexel Biddle, dedica o capítulo VI (12 pp.) do seu livro⁹⁴ aos vapores que fazem uma paragem na Ilha da Madeira. Destacaríamos desta longa lista aqueles agenciados à casa Blandy.

Os vapores do correio sul-africanos, pertencentes à Union Steamship Company Limited, escalavam o Funchal quinzenalmente, oriundos de Inglaterra. Durante os meses de setembro, outubro e novembro, os vapores intermédios desta mesma companhia escalavam a Madeira semanalmente. Um bilhete para uma viagem entre Londres e a Madeira custava 76 620 réis e, no sentido contrário, 61 620 réis. A viagem de ida e volta custava 124 050 réis. A ligação entre os dois portos durava entre três dias e meio a quatro dias.

Um dos vapores de correio da Castle Mail Packets Company saía de Londres com destino à Madeira à sexta-feira, quinzenalmente. Os preços das viagens eram idênticos; no entanto, o autor destaca a excelência destes vapores, no que diz respeito ao alojamento, comida e atendimento.

De Liverpool partiam vapores de outras duas companhias com escala na Madeira quinzenalmente: British and African Steam Navigation Company e African Steamship Company. Para além destas companhias de navegação a vapor britânicas, existiam outras de nacionalidades diversas, cujo agente era a firma Blandy Brothers & Co. São os casos de: Empresa Nacional de Navegação para África, cujos vapores partiam de Lisboa no dia 5 de cada mês e passavam pela Madeira no dia 8; Woermann Linie, companhia alemã, com cinco viagens mensais para a costa ocidental africana e cujos vapores aportavam na Madeira na viagem de regresso e Chargeurs Réunis, de nacionalidade francesa, cujos vapores tocavam a Madeira também na viagem de regresso.

⁹⁴ BIDDLE, 1900, *The Madeira Islands*, pp. 141-149.

Num guia intitulado *Madeira and the Canary Islands*⁹⁵, de 1894, deparamo-nos com uma tabela contendo informação pormenorizada sobre as linhas de vapores de passageiros, nomeadamente o escritório central, data e local de partida, o preço dos bilhetes, os portos de escala, os agentes nas ilhas e observações. Para além daquelas mencionadas por J. D. Biddle, encontrámos outras companhias britânicas, cujo agente na Madeira era a firma Blandy Brothers: Union-Castle Line Mail SS. Co.⁹⁶; Booth SS. Co. Limited e Royal Mail Steam Packet Company.

Também em 1910, é publicado o *Roteiro e Guia do Funchal*⁹⁷, elaborado pelos engenheiros Adriano e Aníbal Trigo. Na terceira parte do mesmo, sob a designação de «Principaes Companhias de Navegação que frequentam o porto do Funchal», encontramos informação detalhada sobre as companhias consignadas à agência Blandy.

Para além dos vapores transatlânticos, faziam escala na Madeira iates. A Alfândega do Funchal recebia, com regularidade, a relação das embarcações que faziam parte das sociedades de iates britânicas, a saber: Royal Thames Yacht Club⁹⁸, Royal Western Yacht Club of England⁹⁹, Royal Cork Yacht Club¹⁰⁰ e Royal London Yacht Club¹⁰¹.

Para além das atividades comerciais atrás mencionadas, Charles Ridpath Blandy emprestava dinheiro a juros, como comprovam as várias escrituras que encontrámos.

A 11 de julho de 1864, Júlia Serrão de Brito Correia recebeu por empréstimo um conto e 500 mil réis, com vencimento do juro de 6%¹⁰².

A 21 de maio 1870, Charles Blandy emprestou a João Ferreira Júnior 800 mil réis e a 10 de março de 1871, emprestou mais 310 mil réis, perfazendo um total de um conto e 110 mil réis¹⁰³.

⁹⁵ BROWN, 1894, *Madeira and the Canary Islands. A Practical and Complete Guide for Use of Invalids and Tourists*, p. 1.

⁹⁶ Marischal Murray, autor de *Union – Castle Chronicle 1853-1953*, de 1953, afirmou que seria difícil imaginar a Ilha da Madeira sem os barcos da Union-Castle, cujas visitas regulares contribuíram para a prosperidade da mesma: «Madeira traffic was particularly brisk in the Eighties and Nineties when the mail ships of both the Union Line and the Castle Line included Lisbon, also, among their ports of call. For some years, in addition to the mail ships, certain of the intermediate vessels touched at Funchal. It is difficult to imagine what Madeira would have done without the Union-Castle mail ships, whose regular weekly visits contributed so much to the prosperity of this delightful island».

⁹⁷ TRIGO, TRIGO, 1910, *Roteiro e Guia do Funchal*, p. 51.

⁹⁸ ABM, Alfândega do Funchal, Livro n.º 707, 11 de junho de 1853, 6 de maio de 1754, 12 de junho de 1857, 27 de agosto de 1858 e 20 de agosto de 1860; ABM, Alfândega do Funchal, Livro n.º 708, 27 de agosto de 1861, 26 de outubro de 1863, 6 de setembro de 1865.

⁹⁹ ABM, Alfândega do Funchal, Livro n.º 707, 20 de junho de 1853.

¹⁰⁰ ABM, Alfândega do Funchal, Livro n.º 708, 7 de setembro de 1865.

¹⁰¹ ABM, Alfândega do Funchal, Livro n.º 709, 6 de junho de 1866.

¹⁰² ABM, Registos Notariais, Livro n.º 2494, ff. 94 a 94 v.º.

¹⁰³ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 2509, ff. 30 v.º a 31 v.º.

No dia 5 de setembro de 1878, é celebrada uma escritura entre Charles Blandy e John Loaring, referente a uma dívida que o pai deste contraira a John Blandy, da quantia de três contos e 535 000 réis. Como pagamento, John Blandy haveria recebido parte dos rendimentos de uma quinta denominada de *São Miguel*, na freguesia de Santa Luzia. Uma vez que o prédio dado como garantia do empréstimo se havia degradado muito, Charles Blandy aceitou receber 310 550 réis de compensação¹⁰⁴.

Pela escritura de 16 de junho de 1879, Quirino Henriques de Freitas, confessou dever a Charles Blandy três contos e 266 470 réis¹⁰⁵, fruto de um empréstimo.

Charles Blandy celebrou ainda escrituras relativas à venda de bens imóveis. No dia 5 de setembro de 1878, Charles Blandy vendeu a Joaquim Ferreira e sua mulher Guilhermina de Jesus Ferreira, por dois contos de réis, uma porção de terra no sítio das Angústias, em S. Pedro, foreira ao marquês de Castelo Melhor em 4145 réis anuais, vencidos a 9 de junho de cada ano, compreendendo-se neste foro o solo de duas casas térreas contíguas, com os seus quintais¹⁰⁶.

Nesse mesmo dia, Charles Blandy vendeu a Manuel dos Santos um armazém de sobrado, situado na Rua da Sé, por 600 mil réis¹⁰⁷.

No dia 17 de setembro de 1878, John Burden Blandy como representante de Charles Ridpath Blandy, que estava ausente da Ilha, celebrou uma escritura de entrega de benfeitorias a Francisco de Sousa, que consistia numa porção de terra no sítio da Fundoa, na freguesia de S. Roque, por um conto e 294 800 réis¹⁰⁸.

Após a morte de Charles Ridpath Blandy (a 29 de setembro de 1879), os seus herdeiros preocuparam-se em cobrar as dívidas que existiam para com ele. Graham John Blandy e John Burden Blandy não faziam parte dos herdeiros, uma vez que foram deserdados pelo pai, como tivemos oportunidade de constatar pelas escrituras celebradas pelos últimos, nas quais os seus nomes estão excluídos. Concluimos ainda que o processo de divisão de bens do mesmo foi moroso e, por isso, os herdeiros procederam à entrega de bens por conta de legítima paterna entre si, com a condição que quando se procedesse à divisão de bens e, caso a quota hereditária fosse inferior aos bens que estavam na sua posse, haveria lugar à sua devolução.

A 14 de abril de 1880, Richard Ridpath Blandy, na qualidade de procurador de William Frank Blandy, único testamenteiro do falecido Charles Blandy, e Carlo Bianchi,

¹⁰⁴ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 2508, ff. 34 v. a 35.

¹⁰⁵ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 2516, ff. 21 v.º a 22 v.º.

¹⁰⁶ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 2508, ff. 32 v.º a 34.

¹⁰⁷ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 2508, ff. 35 v.º a 36.

¹⁰⁸ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 2508, ff. 45 v.º a 46.

celebraram um contrato e ajuste de contas, em que este último confessou dever a Charles Ridpath Blandy um conto e 500 mil réis, resultante de transações comerciais entre ambos. Como forma de pagamento, Bianchi entregou a Richard Blandy doze letras de igual valor, pagáveis em meses sucessivos a contar de maio desse ano¹⁰⁹.

A 3 de abril de 1882, Charles John Cossart, casado com Anne Mary Furber Blandy, filha de Charles Blandy, na qualidade de procurador dos herdeiros do sogro, dá quitação a Manoel dos Santos de uma dívida contraída ao falecido Charles Blandy, no valor de 670 mil réis¹¹⁰.

A 27 de outubro de 1882, Charles John Cossart, como procurador de William Frank Blandy, dá quitação a Jacinto do Carmo Sá Penela, contra o qual promovera uma execução no Juízo do Direito da Comarca do Funchal, para pagamento da quantia de um conto e 12 149 réis¹¹¹.

A 24 de janeiro de 1883, Charles John Cossart faz cessão à firma Blandy Brothers & Co., de quatro créditos concedidos por Charles Blandy, cujo montante total ascendia a seis contos e 799 578 réis¹¹².

Numa escritura de 17 de dezembro de 1885, ficámos a saber que a empresa Blandy Brothers tinha pago à viúva de Manuel Gonçalves Jorge e aos representantes de Margarida Rosa Gonçalves, sua herdeira, o Comendador Manuel Gonçalves e Francisco Batista e sua esposa, a quantia de 14 contos e 62 500 réis, referente ao saldo de contas anteriores entre o falecido Charles Ridpath Blandy e Manuel Gonçalves Jorge, «como consta de uma caderneta que n'esta acto foi entregue aos segundos outorgantes»¹¹³. A quitação tinha acontecido a 21 de janeiro de 1884. No entanto, aos herdeiros do devedor, por sentença de 8 de novembro desse ano, foi-lhes reconhecido o direito a exigir juros sobre o dito capital. Para pôr fim às contendas judiciais, a firma Blandy Brothers aceitou pagar uma indemnização no valor de um conto e 800 mil réis.

A 9 de dezembro de 1885, Charles John Cossart, como procurador dos herdeiros de Charles Ridpath Blandy, recebeu do Conde de Carvalhal 26 contos e 855 310 réis, resultante de um empréstimo realizado a 12 de janeiro de 1870¹¹⁴.

Até a esta data, os bens de Charles Ridpath Blandy continuavam por dividir. No entanto, os seus herdeiros foram efetuando vendas de bens.

¹⁰⁹ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 1196, ff. 60 v.º a 61.

¹¹⁰ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 1318, ff. 27 v.º a 29 v.º.

¹¹¹ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 1319, ff. 144 v.º a 145.

¹¹² ABM, Registos Notariais, Livro n.º 1320, ff. 50 a 51.

¹¹³ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 1326, ff. 121 v.º a 122 v.º.

¹¹⁴ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 1327, ff. 143 v.º e 144.

A 1 de abril de 1882, venderam a João Rodrigues da Silva um prédio urbano na rua do Mercadores, números dez a quinze, na freguesia da Sé, que consta de uma casa com um só andar com duas lojas, por dois contos e 200 mil réis¹¹⁵.

A 11 de outubro de 1883, venderam a António Luís de Abreu, António de Abreu de Reis, João de Abreu de Reis, e outros, um prédio rústico situado na ribeira dos Melões, num local chamado de Roda e Massapês, no Campanário, pelo preço de 65 mil réis¹¹⁶.

A 20 de setembro de 1884, venderam a Cândido Henriques de Freitas dois prédios rústicos no sítio das Quebradas, e um no sítio do Vale, todos situados na freguesia de S. Martinho, pelo montante de 600 mil réis¹¹⁷.

Enquanto aguardavam a divisão da herança, Mary Anne Grabham e seu marido, o médico Michael Comport Grabham, que viviam na Quinta das Murteiras, em S. Gonçalo, e tendo em seu poder uma porção de vinho no valor de três contos e 700 mil réis, pertencente à herança que à data se encontrava em comum, comprometem-se, pela escritura celebrada com Richard Ridpath Blandy, procurador de William Frank Blandy, testamenteiro de Charles Blandy, no dia 17 de abril de 1880, no caso de este valor exceder a sua quota hereditária, a restituir esse excesso logo que lhes for exigido e para garantia desta obrigação, constituem hipoteca especial na sua quinta do Vale, situado no Vale Formoso, freguesia de Santa Luzia¹¹⁸. Dois dias depois, as mesmas duas partes voltam a celebrar uma escritura, onde acordam que uma porção de terra contígua à quinta do casal, no sítio do Vale Formoso, no valor de 400 mil réis, fique na posse do mesmo, por conta da sua quota hereditária. Passados quatro anos, é celebrada uma escritura de distrate entre os dois mesmos outorgantes, onde se constata que Michael Grabham e sua esposa nada têm a restituir por não ter recebido excesso de legítima¹¹⁹.

A 28 de janeiro de 1883, os herdeiros de Charles Blandy entregam a Charles Frederick Raleigh Blandy, por conta de sua legítima paterna, um total de 21 bens imóveis, a saber: um prédio rústico na rocha de Santa Catarina; sete armazéns de um só pavimento contíguos, situados ao Pilar de Banger; quatro prédios urbanos na rua dos Balcões; três prédios urbanos na rua da Alfândega; outro na rua das Fontes; um armazém com estufas e tanoarias na Calçada de S. Lourenço; um armazém em

¹¹⁵ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 1318, ff. 24 v.º a 25 v.º.

¹¹⁶ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 1322, ff. 59 a 60 v.º.

¹¹⁷ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 1324, ff. 191 v.º a 192 v.º.

¹¹⁸ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 1196, ff. 67 a 67 v.º.

¹¹⁹ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 1323, ff. 102 v.º a 103.

S. Lázaro; um prédio urbano na rua do Pelourinho; um armazém na Pontinha; um prédio urbano no largo de Santa Catarina; um prédio urbano numa travessa que desemboca no largo de Santa Catarina; um prédio urbano na Calçada de S. Lázaro; um armazém em Santa Catarina; um prédio urbano no Caminho para o forte de Santa Catarina; um prédio rústico nas Casas Próximas, em Santa Catarina e um prédio rústico nos Três Paus. No total, estes bens somam 31 contos e 220 mil réis¹²⁰.

A 16 de outubro de 1884, os referidos herdeiros entregaram a Anne Mary Furber Cossart, casada com Charles John Cossart, por conta de sua legítima paterna, um prédio no sítio das Laginhas, freguesia do Monte, que constava de uma porção de terra com pinheiros, no valor de 600 mil réis¹²¹.

Foi o sucessor de Charles Ridpath Blandy¹²² o seu filho John Burden Blandy, que expandiu a firma Blandy, da qual foi gerente e diretor entre 1878 e 1912, a inúmeras áreas de negócios. William Koebel afirma que:

«It is impossible to remain long in Funchal without discovering that nearly all roads lead to Blandy's office. The name of Blandy Brothers is a household word in the Island, the firm having transacted business for generations. The ramifications of this are widespread. They include banking, wine, coal, milling, newspaper proprietorship, the ownership of launches, tugs, and of a dockyard, besides the agencies of a number of important steamship lines»¹²³.

E conclui, dizendo que «[t]he firm, intimately connected with the destiny of the Island as it is, has been largely instrumental in the progress of the spot»¹²⁴.

O abastecimento de carvão de pedra à navegação foi uma das áreas de negócios onde se verificou mais investimento por parte da família Blandy. O tráfico portuário no Funchal intensificou-se na segunda metade do século XIX, dominado por embarcações britânicas que regularmente escalavam este porto, nas suas rotas para os continentes africano, americano e asiático, para se reabastecerem de carvão, água e alimentos. Os primeiros barcos a vapor necessitavam de grandes quantidades de carvão, o que os obrigava a reabastecer frequentemente. Para além disso, o carvão não estava disponível em todos os portos. Tal situação levou a que as várias

¹²⁰ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 1320, ff. 45 a 47 v.º.

¹²¹ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 1325, ff. 24 a 24 v.º.

¹²² Charles Ridpath Blandy, já em Londres, manda publicar, no periódico *A Liberdade* do dia 10 de dezembro de 1878, um pequeno artigo dirigido ao público em geral, em que informa que se retirou da Ilha, tendo transferido a sua casa comercial para os seus filhos Graham John Blandy e John Burden Blandy.

¹²³ KOEBEL, 1909, *Madeira: Old and New*, p. 166.

¹²⁴ KOEBEL, 1909, *Madeira: Old and New*, p. 166.

companhias de navegação estabelecessem *bunkering stations*, sendo que a Ilha da Madeira foi uma das escolhidas para esse fim¹²⁵. Benedita Câmara constata que:

«[e]m 1864, o governador civil expendia a crença dominante relativamente ao papel desta ilha como um «porto forçado de escala» relativamente «a toda a navegação de longo curso entre a Europa, a costa d'África e a América». Os cônsules britânicos na Madeira defenderam repetidamente a importância e a eficiência e prontidão do serviço de fornecimento de carvão à navegação no porto do Funchal»¹²⁶.

Com o aumento do número de embarcações a vapor que ancoravam no Funchal para se abastecerem, assiste-se ao aumento da importação de carvão de pedra. Walter Minchinton apresenta os seguintes dados relativamente à importação de carvão entre 1849 e 1911:

Tabela n.º 3 – Importação de Carvão no Funchal entre 1849-1911
(anos selecionados)

| Ano | Toneladas |
|------|-----------|
| 1849 | 5955 |
| 1856 | 11 669 |
| 1885 | 51 097 |
| 1895 | 115 175 |
| 1902 | 239 662 |
| 1905 | 129 223 |
| 1909 | 188 149 |
| 1911 | 96 610 |

Fonte: MINCHINTON, 1986, «Britain and Madeira to 1914», p. 517.

A firma Blandy Brothers concorria, na década de 90 do século XIX, com outras empresas de fornecimento de carvão no porto do Funchal, a saber: Cory's Madeira Cooling & C.^a Lda. (1898), Wilson Sons & Co. (1901) e Manuel Gonçalves & Co. (1904; nove anos depois, adotou a designação de Deutsches Kohlen Depot)¹²⁷. No entanto, a concorrência entre estas foi benéfica, pois contribuiu para a diminuição do preço do carvão e, conseqüentemente, para maior afluência de embarcações a vapor no porto do Funchal¹²⁸.

Para além da Ilha da Madeira, outros dois arquipélagos tinham sido escolhidos como postos de abastecimento de carvão, água, legumes e outros géneros alimentícios à navegação a vapor: as Canárias e Cabo Verde. Aquele que se revelou

¹²⁵ MINCHINTON, 1986, «Britain and Madeira to 1914», p. 516.

¹²⁶ CÂMARA, 2002, *A Economia da Madeira (1850-1914)*, pp. 250-251.

¹²⁷ Por volta de 1910, estas empresas abastecedoras de carvão ainda se encontravam ativas, como constatamos em TRIGO, TRIGO, 1910, *Roteiro e Guia do Funchal*, p. 44.

¹²⁸ CÂMARA, 2002, *A Economia da Madeira (1850-1914)*, p. 258.

ser um concorrente mais forte para a Ilha da Madeira foi, sem sombra de dúvida, o Arquipélago das Canárias. A esse respeito, Walter Minchinton afirma que: «[t]he importance of Madeira as a coaling station should, however, not be exaggerated. To put the matter in perspective, it should perhaps be noted that in 1912, when under 200,000 tons of coal were landed at Funchal, 1 million tons of coal were handled by the bunkering depots at Las Palmas»¹²⁹.

Entre 1 de janeiro e 2 de fevereiro de 1884, João Augusto de Ornelas escreveu sobre *A Madeira e as Canárias*¹³⁰ no periódico *O Direito*, onde estabeleceu comparações entre os dois arquipélagos em relação aos custos do abastecimento à navegação, concluindo que o Arquipélago das Canárias detinha clara vantagem sobre o Arquipélago da Madeira:

«se um vapor da Companhia da Boa Esperança, por exemplo, o Tartar, for às Canárias, levando 6 passageiros para qualquer daqueles portos, e lá tomar 200 toneladas de pedra e refrescos, tem de pagar por essa operação comercial apenas 420 reis (70 reis por cada passageiro). Mas se o mesmo vapor vier ao Funchal, terá de fazer a despesa total de 197 652 reis. Isto demonstra que é impossível, em presença das leis fiscais a Madeira poder competir com as Canárias»¹³¹.

António Correia Herédia já defendia, em 1866, após ter realizado uma inspeção aos Arquipélagos dos Açores e da Madeira, a extinção das alfândegas, proporcionando, assim, a liberdade comercial. Vinte e dois anos mais tarde, o autor continuava a defender a mesma posição:

«agora, no mais lisonjeiro estado das finanças do país, não se poderia muito justificadamente negar, com particularidade que a ilha que mais sofre, a da Madeira, pelo menos, reduções de direitos e isenções, que lhe façam possível e barata a subsistência e tenham força para torná-la sem rival entre os portos de escala»¹³².

O autor acrescenta que, se tal se concretizasse, voltariam os cerca de cem mil passageiros que anualmente traziam à Madeira cerca de cem mil libras.

As desvantagens da Madeira em relação às Ilhas Canárias, no que concerne o abastecimento da navegação, reportavam-se ainda a outras áreas, nomeadamente à inexistência de um porto com condições, quer para o embarque e desembarque de

¹²⁹ MINCHINTON, 1986, «Britain and Madeira to 1914», p. 517.

¹³⁰ *O Direito*, 1 de janeiro de 1884; 5 de janeiro de 1884; 9 de janeiro de 1884; 12 de janeiro 1884; 16 de janeiro de 1884; 19 de janeiro de 1884; 30 de janeiro de 1884 e 2 de fevereiro 1884. Estes artigos foram compilados e publicados pela tipografia *O Direito*, em 1884.

¹³¹ ORNELLAS, 1884, *A Madeira e as Canárias*, pp. 18-19.

¹³² HERÉDIA, 1888, *Observações sobre a Situação Económica da Ilha da Madeira e sobre a Reforma das Alfândegas*, p. 31.

passageiros, quer para o carregamento e descarregamento de mercadorias. A esse propósito, um periódico dava conta que

«por ocasião do desembarque dos passageiros do vapor S. Thomé, o mar estava agitado e foi necessário que o desembarque se efectuasse na Pontinha, por meio de um guindaste e, ainda assim, por essa ocasião, magoou-se ligeiramente na face [...] o senhor governador civil. É lastimável que não haja nenhum cais para o desembarque de pessoas»¹³³.

No entanto, tal como conclui Benedita Câmara, «[a]s obras concluídas no porto do Funchal em 1895 não resolveram todas as insuficiências deste porto»¹³⁴, pois continuava a se verificar a escassez de guindastes e a inexistência de armazéns para os produtos oriundos de todas as localidades da Ilha por via marítima e para receber ou expedir mercadorias.

Apesar de não beneficiar do estatuto de porto franco e de o preço do carvão não ser o mais competitivo, procurava-se atrair as embarcações para o porto do Funchal apelando às características únicas do clima. A este propósito, William e Alfred Reid, que exploravam vários hotéis na cidade, elaboraram um pequeno livro de informações pertinentes para os turistas, versando sobre os meios de transporte, hotéis, indústrias, jardins e quintas, paisagens e clima, entre outros tópicos. No capítulo dedicado ao clima (capítulo VIII), surge em itálico a seguinte frase: «*[u]nlike the Canaries, there is a complete ABSCENCE of DUST*»¹³⁵.

O fornecimento de carvão à navegação foi uma das atividades comerciais mais intensamente desenvolvidas pela família Blandy. Para a concretizar, adquiriram terrenos junto ao mar, onde construíram armazéns para depositar o carvão. De acordo com a escritura relativa à compra do forno da cal de Santa Catarina, este situava-se a leste do «armazém ou carvoaria dos compradores»¹³⁶.

Na década de 80, a firma Blandy optou ainda por arrendar terrenos na praia, efetuando, para o efeito, diversos contratos de arrendamento com o Ministério da Guerra, entre os quais é concedido a esta firma o aproveitamento do espaço interior do Forte de S. José, que até então servira de prisão¹³⁷. Pela escritura de 29 de abril de 1884, apercebemo-nos que o primeiro contrato entre estas duas entidades foi celebrado a 7 de março de 1879, no qual o Ministério da Guerra concedeu o arrendamento do referido forte à firma Blandy Brothers por seis anos. Entretanto, a 16 de setembro

¹³³ *O Direito*, 12 de janeiro de 1884.

¹³⁴ CÂMARA, 2002, *A Economia da Madeira (1840-1914)*, p. 275.

¹³⁵ REID, 1889, *A Guide Book of Useful Information. With Illustrations and Maps*, p. 34.

¹³⁶ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 2508, ff. 36 a 37 v.º.

¹³⁷ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 1323, ff. 184 v.º a 185 v.º.

do mesmo ano, foi celebrada nova escritura, entre os mesmos outorgantes, onde o período de arrendamento passou de seis para nove anos, com término a 6 de março de 1888. Quanto ao pagamento, ficou definido que a firma Blandy deveria pagar no dia 1 de julho de 1884 a renda correspondente aos meses de julho a 6 de março do ano seguinte, num total de 54 600 réis, continuando a pagar adiantadamente no dia 7 de março de cada ano a quantia de 80 000 réis¹³⁸.

Os restantes contratos com esta entidade referem-se ao arrendamento de terrenos junto à praia. Assim, a 5 de agosto de 1882, a firma Blandy Brothers & Co., arrendou ao referido ministério uma porção de terra e calhau na praia do Funchal, ao Sul da Praça Académica. Parte deste espaço fora dado de arrendamento a John Hutchinson, que posteriormente o cedeu à firma britânica. Neste contrato ficou assente que esta firma poderia aumentar as construções que ali existiam mediante um aumento da renda e de acordo com determinadas condições. Por este arrendamento, a firma Blandy Brothers pagou, no ato da escritura, 69 195 réis e, durante os nove anos da duração do contrato, a mesma firma pagaria 80 mil réis anuais¹³⁹.

A 18 de agosto de 1883, é celebrada uma nova escritura de arrendamento entre a dita firma e o Ministério da Guerra, de mais 50 metros de extensão pelo lado Este do terreno, por um período de nove anos, por 117 600 réis anuais¹⁴⁰.

A empresa Blandy¹⁴¹ investiu ainda em diversas infraestruturas, com o objetivo de abastecer os navios de forma mais rápida e eficaz. Assim, mandou construir um serviço de carris de ferro entre os armazéns e um pequeno cais, conhecido como Cais Blandy¹⁴², onde as fragatas eram carregadas com este combustível para, posteriormente, serem rebocadas, aportarem aos navios e efetuarem o abastecimento, que em 1907, variava entre os 600 e 1.900 kg. O carvão era descarregado por vários homens, em sacas de 91 kg. Estes trabalhadores recebiam, neste ano, um ordenado que oscilava entre os 600 e 800 réis, o que era considerado uma boa remuneração¹⁴³.

¹³⁸ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 1323, ff. 184 v.º a 185 v.º.

¹³⁹ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 1319, ff. 47 v.º a 49 v.º.

¹⁴⁰ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 1321, ff. 196 a 197.

¹⁴¹ De acordo com Abel Marques Caldeira, autor de *O Funchal no primeiro quartel do século XX (1900-1925)*, publicado em 1964, «Junto da cadeia, havia um bairro que serviu de residência a trabalhadores do serviço de fornecimento de carvão aos navios consignados à Casa Blandy, Bros. & C.ª, que ali viviam, pagando rendas económicas» (p. 19).

¹⁴² SILVA, MENESES, 1998, *O Elucidário Madeirense*, vol. I, p. 185, e TRIGO, TRIGO, 1910, *Roteiro e Guia do Funchal*, mapa.

¹⁴³ RIBEIRO, 1993, «O Carvão de Pedra na Madeira (II)», p. 9.

A empresa adquiriu ainda um pontão, o “European”, que servia igualmente de depósito de carvão¹⁴⁴.

A firma Blandy¹⁴⁵ era a principal casa fornecedora de carvão às embarcações que tocavam o porto do Funchal, incluindo, note-se, embarcações de nacionalidade americana durante o conflito que opôs o Reino Unido às colónias americanas. Foi o caso do vapor *Florida*, reabastecido com 21 900 kg de carvão a 28 de fevereiro de 1864¹⁴⁶.

Por vezes, esta situação levantava alguns problemas ao governo português, como nos revela uma carta de 5 de dezembro de 1864¹⁴⁷, onde é exigido que o diretor da Alfândega, de acordo com o governador civil e o capitão do porto, acione todos os meios para evitar que os vapores ingleses *Rouger* e *Lourel*, que se presumia que iriam fazer escala no porto do Funchal para se abastecerem de carvão e armamento, cometessem hostilidades contra os navios federais nos domínios portugueses.

O abastecimento de carvão à navegação foi de tal forma lucrativo que a família Blandy decidiu, em 1886, estabelecer-se em Las Palmas, uma das Ilhas Canárias que, como referimos anteriormente, concorria com o porto do Funchal no fornecimento deste combustível.

De acordo com Fernando Carnero Lorenzo e Juan Sebbastián Nuez Yánez¹⁴⁸, a decisão de John Burden Blandy de se fixar no arquipélago vizinho prende-se com o seguinte motivo: o comerciante italo-francês Juan Bautista Carló Guerey, consignatário de embarcações em Las Palmas de Gran Canaria desde 1864, era o representante da casa Blandy em Canárias, a qual já havia manifestado vontade de se fixar no referido porto desde 1855. A autorização para o efeito só surgiu 30 anos depois, a 5 de julho de 1886.

Já no século XX, um periódico anuncia que esta firma estabeleceu um contrato com o governo português, para construir um depósito de carvão de pedra em S. Vicente, no Arquipélago de Cabo Verde, no ano de 1913. Durante o ano seguinte, fizeram-se os preparativos para construir as instalações carvoeiras da firma nesse

¹⁴⁴ CALDEIRA, 1964, *O Funchal no Primeiro Quartel do Século XX*, p. 50.

¹⁴⁵ Encontrámos uma litografia intitulada *Port of Funchal*, que ilustra um prospecto da firma John Blandy & Sons, cuja finalidade era dar informação sobre o fornecimento de carvão no porto do Funchal. Além da vista pânorâmica da cidade, contém ainda uma planta da zona costeira do Funchal e da baixa, onde estão assinalados os ancoradouros. O seu autor é desconhecido e presume-se que date da segunda metade do século XIX. Ver *Estampas Antigas de paisagens e costumes da Madeira*, 1951.

¹⁴⁶ RIBEIRO, 1993, «O Carvão de Pedra na Madeira (I)», p. 9.

¹⁴⁷ ABM, Alfândega do Funchal, Livro n.º 708. Na margem esquerda do documento, pode ler-se «confidencial» escrito a vermelho.

¹⁴⁸ LORENZO, YÁNEZ, 2010, «La Empresa Blandy Brothers. De Madeira a Canarias, 1885-1936», pp. 311-334.

porto¹⁴⁹. Nos finais de 1914, o general Daniel Telo Simões Soares redigiu um relatório das obras a decorrer no Porto Grande da Ilha de S. Vicente, relativamente a essas instalações de armazenamento de carvão¹⁵⁰.

Com a Primeira Guerra Mundial¹⁵¹, surgem as primeiras dificuldades na aquisição de carvão de pedra. Em consequência da escassez deste combustível, e de acordo com João Adriano Ribeiro, várias pessoas decidiram rocegar o porto do Funchal, sabendo antecipadamente que, dadas as condições rudimentares em que se efetuava o desembarque do carvão neste porto, grandes quantidades deste combustível haveriam caído ao mar. Levantou-se então a questão: a quem pertenceria o carvão encontrado? Aos rocegadores ou às casas carvoeiras? A empresa Blandy Brothers oferecia 7000 réis por cada tonelada, o que representava metade do seu valor real, e defendia que grande parte do carvão rocegado era proveniente de embarcações britânicas que vinham ao Funchal abastecer as esquadras e, como representantes no seu almirantado, esse carvão pertencia-lhes¹⁵². Estes empresários britânicos conseguiram, durante muito tempo, que os rocegadores lhes vendessem o carvão a 4000 réis, mas a agudização da falta deste produto fez subir o seu preço. Posteriormente, a Alfândega do Funchal decidiu considerar um achado de mar todo o carvão rocegado, sendo que o rocegador tinha direito a um terço do valor do mesmo¹⁵³.

Enquanto a quantidade de carvão de pedra importado diminuía, aumentava o seu consumo interno, devido à introdução de máquinas a vapor na indústria madeirense, nomeadamente em fábricas de aguardente e em fábricas de moagem de cereais, e ainda à subida do preço da lenha, cujo objetivo era desencorajar o seu consumo, na tentativa de promover a rearboração. Contudo, e como consequência da escassez de carvão, verificou-se o abate de uma vasta extensão de área florestal e uma fiscalização mais rígida das embarcações que efetuavam o embarque e desembarque de carvão, suspeitas de realizarem muito contrabando¹⁵⁴.

¹⁴⁹ *Diário da Madeira*, 6 de janeiro de 1914.

¹⁵⁰ *Diário de Notícias – Madeira*, 20 de janeiro de 1915.

¹⁵¹ A cidade do Funchal sofreu um bombardeamento por parte de um submarino alemão, no dia 3 de dezembro de 1916. Nessa ocasião, uma barça da empresa Blandy estava a abastecer uma embarcação. Cinco trabalhadores faleceram em consequência do ataque, de acordo com o periódico *Diário de Notícias – Madeira*, de 5 de dezembro de 1916. Dois funcionários da empresa saíram em socorro das vítimas em embarcações da referida casa comercial, tendo recolhido 15 pessoas. Um ano mais tarde, a 12 de dezembro de 1917, a cidade foi alvo de novo ataque, sobre o qual Mathias Saecker escreveu o artigo «O Ataque do Submarino Alemão U 156 ao Funchal à Luz das Alterações na Guerra Naval de 1917», pp. 383-420.

¹⁵² RIBEIRO, 1993, «O Carvão de Pedra na Madeira (II)», p. 9.

¹⁵³ RIBEIRO, 1993, «O Carvão de Pedra na Madeira (I)», p. 9.

¹⁵⁴ RIBEIRO, 1993, «O Carvão de Pedra na Madeira (II)», p. 9.

Para além do carvão, a firma Blandy Brothers procedia ainda ao fornecimento de água à navegação, que era realizada por fragatas que a bombeavam para os navios. Estas vieram melhorar o sistema de abastecimento de água, pois, até meados do século XIX, esta era levada em pipas de madeira em pequenos barcos até às embarcações e depositada nos seus tanques. De modo a assegurar o seu fornecimento, não só às embarcações, mas também aos seus escritórios de lojas, a firma Blandy Brothers estabeleceu o primeiro sistema de água canalizada na Madeira, na década de 80 do século XIX. A água era captada numa pequena praia entre o Ilhéu da Pontinha e a foz do Ribeiro Seco, onde existia uma fonte de água pura¹⁵⁵.

A frota de embarcações da empresa Blandy, disponível para efetuar o abastecimento de carvão e água às embarcações que aportavam no Funchal, rondava as 40 barcaças, a que se juntavam vários rebocadores, as quais estavam «apoitadas na baía a leste do Ilhéu da Pontinha. Mais tarde, as barcaças e fragatas passaram para o sul da Pontinha, entre aquele ilhéu e o Ilhéu das Águas Doces»¹⁵⁶.

A sua manutenção era feita no arsenal da empresa Blandy, denominado Madeira Engineering Company, Lda, vulgarmente conhecido por arsenal de Santiago, situado entre o campo D. Carlos I e o forte de Santiago. No entanto, o primeiro arsenal da firma Blandy funcionou nas proximidades da praça Académica¹⁵⁷. Neste arsenal, foram construídas «as primeiras barcaças destinadas ao serviço de abastecimento de carvão aos navios»¹⁵⁸. No moderno arsenal de Santiago, para além de serem efetuadas reparações aos navios que escalavam o porto do Funchal, foram construídas várias embarcações. Destacáremos a reparação da embarcação *Mariano de Carvalho*, que havia sido adquirida pela Empresa Funchalense de Cabotagem em 1922 ao Serviço de Fiscalização Marítima da Alfândega do Funchal¹⁵⁹; a construção da lancha costeira *Machiqueira*, em 1949, considerada a maior da época, com uma capacidade para 148 passageiros¹⁶⁰; a construção do navio-motor *Milano*¹⁶¹, em 1950, e a construção da embarcação *Sereia*, por ordem de Cecil Miles, em 1953¹⁶².

No ano de 1924, a firma Blandy é alvo de contestação, pelo facto de estar a construir um armazém numa praia que se situava entre o arsenal da casa Blandy e

¹⁵⁵ SILVA, 1994, *Apontamentos sobre o quotidiano madeirense (1750-1900)*, p. 175.

¹⁵⁶ CALDEIRA, 1964, *O Funchal no Primeiro Quartel do Século XX (1900-1925)*, pp. 12-13.

¹⁵⁷ CALDEIRA, 1964, *O Funchal no Primeiro Quartel do Século XX (1900-1925)*, p. 32.

¹⁵⁸ CALDEIRA, 1964, *O Funchal no Primeiro Quartel do Século XX (1900-1925)*, p. 32.

¹⁵⁹ *Diário de Notícias – Madeira*, 16 de agosto de 2004.

¹⁶⁰ *Diário de Notícias – Madeira*, 16 de julho de 2005.

¹⁶¹ *Diário de Notícias – Madeira*, 16 de outubro de 2002.

¹⁶² *Diário de Notícias – Madeira*, 20 de maio de 2005.

a fortaleza de Santiago, uma vez que muitos pescadores residentes em Santa Maria Maior costumavam varar os seus barcos nessa zona. A construção do referido armazém ditou a remoção das embarcações dessa zona, o que desagradou aos pescadores: «[a]s obras desta construção foram já iniciadas, levantando-se, por parte dos pobres marítimos reclamações que não foram atendidas, não obstante se ter justificado essas reclamações com fundamentos vários»¹⁶³. Segundo os pescadores, a casa Blandy fora autorizada a apossar-se dessa zona de praia através de uma concessão especial do Ministério da Guerra. Essa afirmação foi desmentida no dia seguinte pela própria casa Blandy, com a publicação de uma carta do gerente da firma, Bardsley, afirmando que a zona da praia onde estava a ser construído o armazém tinha sido comprada em hasta pública¹⁶⁴. Não se tratava, portanto, de uma concessão especial do Ministério da Guerra, como fora referido pelos pescadores. Três dias depois, o periódico *Jornal da Madeira* publica um artigo, dando conta do reconhecimento dos pescadores pela defesa feita por este periódico em relação aos interesses daquela classe e alerta para as consequências de um estrangeiro se apossar do litoral:

«[p]or outro lado, há que salvaguardar os interesses de uma classe, lesados abusivamente em nome não sabemos de que direitos. Se a firma em questão obteve, legitimamente, como pretende todos os terrenos do Corpo Santo, onde está a fazer obras, a maior responsabilidade cabe evidentemente ao governo inepto e incapaz que, com leviandade imperdoável, lhes concedeu, sem consideração pelos direitos da classe ferida, e pelos interesses gerais do país, afectados, como fácil é constatar, pela entrega a estrangeiros de terrenos que, por princípio nenhum, deveriam ser alienados»¹⁶⁵.

É referido ainda que a comissão de pescadores seguiu para o Palácio de S. Lourenço e expusera ao governador civil a situação. Este prometeu-lhes investigar a legitimidade das obras que estavam a ser realizadas na praia do Corpo Santo¹⁶⁶.

A construção desse armazém tornou-se uma realidade, apesar dos protestos, como pudemos verificar pela leitura de um artigo no *Diário de Notícias* de 1928, acerca do arsenal de Santiago. O autor da notícia, aquando da sua visita ao mesmo, faz referência a um armazém contíguo ao arsenal:

«passa-se dali, para o grande armazém onde está instalada uma bela coleção de tornos, de todos os tamanhos, o aplainador e o serrador de metais, e o admirável instrumento de soldar, sem dúvida o mais delicado, o que exige mais perícia. É um processo eléctrico, pelos raios ultra-violeta»¹⁶⁷.

¹⁶³ *Jornal da Madeira*, 16 de julho de 1924.

¹⁶⁴ *Jornal da Madeira*, 17 de julho de 1924.

¹⁶⁵ *Jornal da Madeira*, 20 de julho de 1924.

¹⁶⁶ *Jornal da Madeira*, 20 de julho de 1924.

¹⁶⁷ *Diário de Notícias – Madeira*, 29 de julho de 1928.

Para além deste espaço, o arsenal era constituído por outros dois: um, onde se encontravam o martelo pneumático, a tesoura (de metais), a máquina de serrar «mais importante da Madeira», o cabrestante, «o mais poderoso da Madeira», a querena fixa («a mais potente da Madeira. Pega em 1800 kilos»), os rolos mecânicos e o martelo de forjar, «tão procurado por importantes casas da Madeira»; o outro espaço é dedicado à moldagem e fundição¹⁶⁸.

Para além da maquinaria, o arsenal contava com trabalhadores eficientes:

«[p]ara realizar todo este importante trabalho, dispõe, hoje, dos maquinismos mais aperfeiçoados e dos operários mais competentes [...]. O operário madeirense é essencialmente, hábil, de mão jeitosas, uma certa curiosidade nata para perscrutar o porquê das coisas que, relativamente em pouco tempo, ele descobre»¹⁶⁹.

Como podemos depreender, o arsenal de Santiago estava muito bem apetrechado com máquinas modernas para a época, essencialmente utilizadas na construção e reparações navais, mas que eram igualmente usadas na reparação de todo o tipo de máquinas e de automóveis.

Este arsenal procedia ainda à reparação de uma outra frota propriedade da família Blandy: os barcos a vapor da Empresa Funchalense de Cabotagem, que assumiam um papel importante no transporte de pessoas e mercadorias, não só na Ilha da Madeira, como também na Ilha do Porto Santo.

As montanhas elevadas cortadas por vales profundos dificultaram, desde sempre, a circulação de pessoas e mercadorias na Ilha da Madeira. Os barcos de carreira e, mais tarde, os barcos costeiros constituíram alternativas valiosíssimas à circulação terrestre e dinamizaram a economia da Ilha. Segundo Benedita Câmara,

«[A] importância do transporte costeiro tornava as condições de competitividade das produções das zonas litorais superiores às das zonas altas. As vilas portuárias situadas ao longo da costa – com destaque para as da costa sul da ilha e para a cidade do Funchal – eram responsáveis pela comercialização e transformação dos produtos»¹⁷⁰.

Uma vez que a família Blandy estava fortemente ligada ao comércio da cal, como referimos anteriormente, cedo se apercebeu das dificuldades existentes no transporte de pedra calcária do Ilhéu da Cal para a Ilha da Madeira. Muitas vezes, as embarcações que transportavam a pedra calcária traziam também passageiros. Era frequente muitos porto-santenses se dirigirem ao Ilhéu da Cal de canoa, para assim mais rapidamente viajarem para a Madeira. Em 1826, a título de exemplo,

¹⁶⁸ *Diário de Notícias – Madeira*, 29 de julho de 1928.

¹⁶⁹ *Diário de Notícias – Madeira*, 29 de julho de 1928.

¹⁷⁰ CÂMARA, 2002, *A Economia da Madeira (1850-1914)*, p. 44.

identifica-se apenas um barco a fazer a ligação entre as duas ilhas¹⁷¹. De forma a superar as dificuldades de comunicação e transporte, a 24 de maio de 1856, Charles Blandy comprou a José Calisto da Silva, dois barcos de carreira, denominados de *Liberal* e *Triumpho*, pela quantia de 400 mil réis, pagos da seguinte forma: 150 mil em cal em pó e 250 mil réis em dinheiro, quantia a ser liquidada até ao fim do ano em questão¹⁷².

Navegar nos mares da Madeira era, com efeito, difícil, devido às condições atmosféricas imprevisíveis e outras contrariedades naturais. Acrescia a inexistência de portos abrigados que permitissem o desembarque de pessoas e mercadorias em segurança. As viagens eram arriscadas também por causa dos piratas que rondavam o arquipélago, especialmente no século XVII. No século seguinte, a situação melhorou consideravelmente, e exemplo disso era a Ribeira Brava, que «tinha um movimento formidável de barcos de carreira»¹⁷³.

No início do século XIX, procurou-se regulamentar a navegação costeira, uma vez que os barcos carregavam demasiada mercadoria e os naufrágios eram frequentes. Em 1814, havia registo do naufrágio de cinco barcos, que resultou na perda de 200 pipas de vinho e na morte de mais de 20 homens¹⁷⁴.

No que concerne à ligação marítima entre as duas ilhas habitadas do Arquipélago da Madeira, verificamos que as viagens entre ambas eram muito frequentes, e também com o objetivo de transportar pedra calcária extraída no Ilhéu de Baixo, como mencionámos anteriormente. «No estudo da navegação entre as ilhas do Porto Santo e Madeira, verificamos que algumas embarcações se dedicavam ao transporte de pedra calcária. Não é fácil separar estas das que faziam a mesma carreira com mercadorias e passageiros»¹⁷⁵.

Entre 1849 e 1860, existiam vários barcos de carreira, os quais navegavam sobretudo à vela, e que ligavam as duas ilhas; o *Príncipe do Norte*, o *Rochedo*, o *Voador*, o *Chalupinha*, o *Valente* e o *Christam*. Já no final do século XIX, deslocavam-se ao Porto Santo os barcos de carreira *Henriqueta*, *Carolina*, o *Arriaga*, *S. Pedro*, *David* e *Mercês*; os vapores *Argos* e *Falcão*; e ainda os navios *Alfredo* e *S. Lourenço*¹⁷⁶.

¹⁷¹ RIBEIRO, 1998, «A Cabotagem na Madeira», p. 152.

¹⁷² ABM, Registos Notariais, Livro n.º 2292, f. 87.

¹⁷³ RIBEIRO, 1998, «A Cabotagem na Madeira», p. 150.

¹⁷⁴ RIBEIRO, 1998, «A Cabotagem na Madeira», p. 152.

¹⁷⁵ RIBEIRO, 1998, «A Cabotagem na Madeira», p. 151.

¹⁷⁶ RIBEIRO, 1998, «A Cabotagem na Madeira», p. 154.

Curiosamente, o navio *S. Lourenço*, que estava ao serviço da fiscalização da Alfândega do Funchal, era ocasionalmente requisitado pelo Governador Civil para efetuar viagens ao Porto Santo, para transportar até àquele porto a correspondência. Encontrámos um ofício¹⁷⁷ redigido pelo Diretor Geral da Alfândega, de 30 de janeiro de 1866, dando conta da sugestão do Delegado do Tesouro no Distrito do Funchal para enviar o referido navio ao Porto Santo nos primeiros dias de cada mês, para aí fazer chegar a correspondência oficial, uma vez que as comunicações entre as duas ilhas chegavam a estar interrompidas por longos períodos, que poderiam exceder os três meses. Porém, noutra carta escrita a 13 de abril de 1866, o Diretor Geral pede para que o seu ofício de 20 de janeiro seja considerado sem efeito, uma vez que o navio era indispensável ao serviço de fiscalização¹⁷⁸.

Com a era da máquina a vapor, a Empresa Funchalense de Cabotagem adquiriu o vapor *Falcão*, que chegou ao Funchal em 1881 e que viria a efetuar viagens quinzenais ao Porto Santo. Nesse ano, a 13 de agosto, é anunciado num periódico¹⁷⁹ o horário do serviço costeiro do vapor *Falcão*: da Calheta para a Madalena do Mar, Ponta do Sol, Ribeira Brava e Funchal, todas as segundas e terças-feiras, às 6h da manhã e 6h da tarde, sendo a ida às 3h da manhã e 2h da tarde. De Machico para Santa Cruz e Funchal, todos os sábados às 6h da manhã e 5h da tarde, sendo a ida às 4h da manhã e 3h da tarde. Uma passagem singela entre o Funchal e Santa Cruz ou Funchal e Ribeira Brava custava 300 réis; uma passagem de ida e volta custava 400 réis. Uma passagem singela para Machico, Ponta do Sol, Madalena ou Calheta custava 400 réis, enquanto a de ida e volta custava 600 réis. Para qualquer porto não designado, o preço era de 200 réis a passagem singela e de 300 réis a passagem de ida e volta.

Num guia elaborado por A. Samler Brown¹⁸⁰, publicado em 1894, ficamos a saber que a firma Blandy Brothers & Co. realizava viagens para Machico duas vezes à semana, ao preço de 400 réis a ida e 600 réis o bilhete de ida e volta; para o Paul do Mar, efetuavam-se viagens três vezes à semana, custando um bilhete de ida 500 réis e de ida e volta, 750 réis. De 15 em 15 dias, o correio era levado para o Porto Santo, altura em que os passageiros aproveitavam para realizar as viagens entre as duas ilhas. O preço do bilhete de ida custava 1200 réis; o de ida e volta custava 2250 réis. O autor informa ainda que o vapor poderia ser alugado para dar a volta à

¹⁷⁷ ABM, Alfândega do Funchal, Livro n.º 709.

¹⁷⁸ ABM, Alfândega do Funchal, Livro n.º 709.

¹⁷⁹ *O Direito*, 13 de agosto de 1881.

¹⁸⁰ BROWN, 1894, *Madeira and the Canary Islands. A Practical and Complete Guide for Use of Invalids and Tourists*, p. 83.

Ilha da Madeira por dez libras ou visitar as Ilhas Desertas. Neste caso, era necessário ainda levar tendas e mantimentos. Os amantes de caça, devidamente autorizados, poderiam caçar coelhos e cabras selvagens que lá existiam em abundância.

Em 1910, é publicado o *Roteiro e Guia do Funchal*¹⁸¹, que nos fornece informação detalhada sobre o serviço costeiro de barcos (de vela ou a remos e serviço costeiro de navegação a vapor), prestado por duas companhias: Blandy Brothers & Co. e M. Gonçalves e C.^a. Ficamos a perceber que as viagens no sul da Ilha da Madeira resultavam de um serviço combinado entre as duas referidas empresas. A casa comercial britânica tinha escritório na rua da Alfândega, n.º 20, e agência na rua da Praia, n.º 3, e dispunha dos vapores *Butio*, *Gavião*, *Açor*, *Falcão* e *Lobo*.

As viagens para o norte da Ilha estavam a cargo exclusivamente da casa Blandy, através dos vapores *Butio* e *Falcão*, que saíam do Funchal às terças-feiras, às duas horas da madrugada, alternadamente por Leste e Oeste, com escala em vários portos. As saídas por Leste incluíam escalas em Santa Cruz, Machico, Porto da Cruz, Faial, S. Jorge e Ponta Delgada, sendo que o regresso se fazia pelos mesmos portos. Estas viagens custavam 300 e 600 réis, 2.^a e 1.^a classes, respetivamente. As saídas por Oeste compreendiam escalas na Ribeira Brava, Ponta do Sol, Calheta, Paul, Porto do Moniz, Seixal, S. Vicente e Ponta Delgada. O regresso era efetuado pelos mesmos portos. Os preços destas viagens eram de 400 e 800 réis, 2.^a e 1.^a classes, respetivamente¹⁸².

À semelhança das viagens para o norte da Ilha da Madeira, a ligação desta com a do Porto Santo era da responsabilidade exclusiva da empresa Blandy Brothers & Co., que só se consolidou no final do século XIX e resultou das tentativas do governo português para estabelecer comunicações regulares entre Lisboa e os Arquipélagos dos Açores e da Madeira, e da Ilha da Madeira com o Porto Santo¹⁸³.

Já em 1859, surge uma lei autorizando o governo português a conceder um subsídio de 650 000 réis por viagem de ida e volta e diversas isenções a qualquer empresa que se obrigasse a estabelecer comunicações regulares entre Lisboa e a Ilha da Madeira por barcos a vapor, que deveria realizar um total de 18 viagens de ida e volta por ano. Seguem-se vários decretos e portarias a aprovar ou a rescindir contratos com várias empresas de navegação. Mais tarde, a 6 de maio de 1878, uma nova lei vem autorizar o governo a modificar o contrato feito com a empresa Bensaúde e C.^a,

¹⁸¹ TRIGO, TRIGO, 1910, *Roteiro e Guia do Funchal*, pp. 19-24.

¹⁸² TRIGO, TRIGO, 1910, *Roteiro e Guia do Funchal*, pp. 19-24.

¹⁸³ SILVA, 1941, *O Arquipélago da Madeira na Legislação Portuguesa*, Anexo: «Relação sumária dos diplomas legislativos promulgados acerca da administração pública no Arquipélago da Madeira desde o ano de 1834».

de modo que numa das carreiras mensais de navegação para os Açores incluísse uma carreira para a Madeira¹⁸⁴.

A 27 de julho de 1883, o governo português contrata, por meios de licitação em hasta pública, o serviço de navegação a vapor entre Lisboa e os dois arquipélagos portugueses. É então estabelecido um contrato provisório com a firma Bensaúde, do qual constava a obrigação de realizar regularmente viagens entre as Ilhas da Madeira e do Porto Santo. A Empresa Insulana de Navegação, propriedade da firma Bensaúde, concede à Empresa Funchalense de Cabotagem a exploração dessa ligação. Essa viagem começou por ser feita pelo vapor *Falcão*; com o passar do tempo, os vapores *Butio*, *Açor*, ou *Gavião*, pertencentes à casa Blandy, também passaram a realizar essa ligação¹⁸⁵.

Curiosamente, os vapores *Lobo* e *Açor*, que faziam parte da frota de embarcações da navegação costeira da família Blandy, e à semelhança do vapor *Falcão*, ficaram na sua posse em resultado de uma dívida contraída por João Eleutério Martins a esta empresa britânica, no valor de 25 contos de réis, tendo sido constituída uma hipoteca especial aos vapores do devedor, nomeadamente ao vapor *Lobo*, ainda em construção, e *Açor*, com os seus botes de serviço¹⁸⁶.

Em 1910, as viagens entre as duas ilhas eram quinzenais e tinham lugar às quintas-feiras, com partida às três horas da madrugada. O regresso era feito depois de o vapor ter permanecido três horas na Ilha do Porto Santo. Quando o tempo não permitia a viagem nos dias previstos, esta deveria realizar-se no primeiro dia de bom tempo. A bordo, o vapor levava mala de correio e a viagem de ida e volta custava 600 réis na 2.^a classe e 1000 réis na 1.^a classe¹⁸⁷.

O vapor *Falcão* era, de acordo com Anthony Biddle,

« the only communication which these literally «insular» people of Porto Santo had until recently with the outside world has been a single small coasting steamer, the *Falcão* (Falcon), which plied between Madeira and Porto Santo twice every month, conveying the mails and affording a means of transportation for not exceeding forty passengers»¹⁸⁸.

Este navio costeiro chegou ao Funchal a 27 de fevereiro de 1881 e ao que tudo indica, ficou ao serviço da empresa de navegação da família Blandy, por estar

¹⁸⁴ SILVA, 1941, *O Arquipélago da Madeira na Legislação Portuguesa*, Anexo: «Relação sumária dos diplomas legislativos promulgados acerca da administração pública no Arquipélago da Madeira desde o ano de 1834».

¹⁸⁵ CAIRES, 2004, «As Lanchas de Tráfego Local», p. 26.

¹⁸⁶ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 1327, ff. 130 a 131 v.º.

¹⁸⁷ TRIGO, TRIGO, 1910, *Roteiro e Guia do Funchal*, p. 22.

¹⁸⁸ BIDDLE, 1900, *The Madeira Islands*, vol. II, p. 9.

hipotecado a favor desta firma, como se lê na escritura de mútuo e hipoteca entre J. Eleutério Martins e Blandy Brothers & Co., celebrada no dia anterior, na qual o primeiro outorgante se constitui devedor aos segundos outorgantes da quantia de 16 contos de réis, resultante de um empréstimo, e hipoteca o seu barco a vapor, *Falcão*, que passaria a se designar de *Falcão* e que se encontrava naquela data em viagem desde Falmouth para a Madeira¹⁸⁹.

Estas embarcações a vapor assumiam grande importância por altura das festas religiosas, contribuindo fortemente para uma maior afluência de pessoas às mesmas. Nessas ocasiões, os vapores efetuavam várias viagens no mesmo dia. A título de exemplo, para o arraial de S. Pedro, na Ribeira Brava, em 1882, foi anunciado que o vapor *Falcão* sairia do Funchal às sete e às onze horas da manhã, com destino àquela localidade. Em 1887, o mesmo vapor realizou três viagens para o mesmo arraial: às sete e onze da manhã e cinco da tarde. O regresso estava previsto para as nove da manhã, as três e as sete horas da tarde do dia seguinte¹⁹⁰.

Para além da festa de S. Pedro, na Ribeira Brava, existiam outras festas religiosas pela Ilha da Madeira, em que o serviço dos vapores costeiros era reforçado. Tomemos como exemplo o período compreendido entre 30 de julho e 8 de outubro de 1881.

É noticiado que o vapor *Falcão* realizaria quatro viagens no dia 31 de julho para a festa do Santíssimo Sacramento, em Câmara de Lobos: às 8h, 10h, 12h e 14h; o regresso efetuar-se-ia depois da última viagem de ida, regressando o vapor àquela localidade uma ou mais vezes, quando o número de passageiros o justificasse. O preço da viagem, incluindo o embarque e desembarque, era de 250 réis¹⁹¹.

No dia 6 de agosto do mesmo ano, foi anunciado o serviço que os vapores *Falcão* e *Açor* fariam para a procissão marítima de N.^a Sr.^a da Piedade. Assim, o *Falcão* faria viagens para Santa Cruz, Machico, Caniçal ou Piedade às 6h e 10h da manhã e durante todo o dia entre Machico e a Piedade, enquanto o vapor *Açor* faria viagens entre o porto do Funchal e Câmara de Lobos, trazendo passageiros que quisessem ir para os portos acima referidos a bordo do *Falcão*. Quanto aos preços, estes variavam de acordo com o local de embarque e desembarque, oscilando entre os 250 e os 600 réis¹⁹².

A 13 de agosto, é divulgado o horário das viagens que o vapor *Falcão* faria para a festa de N.^a Sr.^a do Monte:

¹⁸⁹ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 1312, ff. 14 a 14 v.º.

¹⁹⁰ RIBEIRO, 1998, *Ribeira Brava. Subsídios para a História do Concelho*, p. 282.

¹⁹¹ *O Direito*, 30 de julho de 1881.

¹⁹² *O Direito*, 6 de agosto de 1881.

«Ir e vir a vapor – Amanhã é o dia da maior romagem dos povos das freguesias rurais desta ilha, que por devoção, vêm ao Funchal e seguem para a Senhora do Monte, a cumprir promessas e orar à Virgem. Este ano podem fazê-lo em brevíssima viagem e rápido regresso, no vapor *Falcão*»¹⁹³.

Assim, o referido vapor faria as seguintes viagens: do Funchal para a Calheta no sábado e no domingo, às 5h da manhã e 3h da tarde, fazendo escala pela Ribeira Brava, Ponta do Sol e Madalena, regressando da Calheta às 9h da manhã e 7h da tarde, passando pelos mesmos portos; na segunda-feira, sairia do Funchal para os portos acima mencionados às 7h da manhã, meio-dia e 5h da tarde. As passagens tinham o preço único de 400 réis.

Curiosamente, uma notícia do dia 17 de agosto 1881 dá conta do transporte de regresso dos romeiros a esta festa de N.^a Sr.^a do Monte, efetuado pelo vapor *Falcão*, que passamos a citar: «O vapor *Falcão* levou antehontem para os principaes portos das freguesias de oeste grande número de romeiros que, desta vez, tiveram mais esta vantagem da civilização, apoz a pandega da Festa da Senhora do Monte»¹⁹⁴.

Para a festa da Ponta Delgada, é noticiado, nos dias 24 e 27 de agosto, que o vapor *Falcão*, permitindo o tempo, sairia no sábado ao meio-dia, passando por Santa Cruz e Machico. No domingo, o vapor sairia às 6h da manhã, passando pela Ponta do Sol, Madalena e Porto Moniz. No dia seguinte, sairia às 6h da manhã, passando pelos portos de Oeste¹⁹⁵.

A festa de N.^a Sr.^a da Luz e de N.^a Sr.^a da Vida, na Ponta do Sol, e a festa do Loreto, na Calheta, motivam as viagens extra do vapor *Falcão*, que sairia para esses portos na quarta-feira, pelas 10h da manhã, e no dia seguinte, às 8h da manhã, acontecendo o regresso às 6h da tarde. O preço da viagem era de 800 réis, ida e volta, pago adiantado¹⁹⁶.

As viagens extras são também anunciadas para as seguintes festas religiosas: N.^a Sr.^a do Livramento, no Caniço, Senhor dos Milagres, em Machico, e N.^a Sr.^a do Rosário, em S. Vicente.

O vapor *Falcão* realizava, ainda, «viagens de recreio» à Ponta do Sol¹⁹⁷, à Ponta de S. Lourenço¹⁹⁸ e à «roda da ilha», tendo, esta última, a particularidade de haver música a bordo¹⁹⁹.

¹⁹³ *O Direito*, 13 de agosto de 1881.

¹⁹⁴ *Diário de Notícias – Madeira*, 17 de agosto de 1881.

¹⁹⁵ *O Direito*, 24 e 27 de agosto de 1881.

¹⁹⁶ *O Direito*, 3 de setembro de 1881.

¹⁹⁷ *O Direito*, 25 de maio de 1881.

¹⁹⁸ *O Direito*, 27 de agosto de 1881.

¹⁹⁹ *O Direito*, 8 de outubro de 1881.

O serviço prestado pela companhia Blandy Brothers à navegação costeira revelou-se indispensável, como se deduz da leitura de um artigo incluído num periódico, em 1881, onde se apela às câmaras municipais para que dispensem parte do seu orçamento para subsidiarem os vapores que realizam esse serviço:

«Os srs. Blandy Brothers & C.^a, proprietários dos vapores “Falcão” e “Açor”, lidam no empenho de facilitar o transporte aos habitantes das diversas freguesias da Madeira [...]. Achamos desnecessário demonstrar aqui as vantagens que resultam para todas as pessoas que moram distantes desta cidade da medida que os srs. Blandy pretendem adoptar; mas, para se levar a cabo este tão favorável intento, torna-se necessário que todos os habitantes desta ilha se convençam das grandes vantagens e melhoramentos que diretamente advêm às freguesias e pessoas nelas residentes numa tal empresa. [...] lembramos a todas as câmaras municipais do distrito a conveniência que há em que votem no seu próximo orçamento ordinário para o ano de 1882, a verba que julgarem suficiente para subsídios a estes vapores»²⁰⁰.

No início da década de 1880, a empresa Blandy Brothers surge incluída noutra área de negócios. Por esta altura, Dennis Embleton, um viajante que passou o inverno de 1880-1881 na Ilha da Madeira, constata a existência de vários banqueiros no Funchal: Mr. Haywood²⁰¹, o cônsul britânico; Blandy Brothers & Co.; Cossart, Gordon & Co.; Krohn Brothers & Co.; e a agência do Banco de Portugal²⁰². Na origem da criação do Banco Blandy, em 1923, estará certamente o facto de esta casa comercial estar, desde sempre, ligada ao comércio internacional, e, conseqüentemente, lidar com *bills of exchange*. Para além disso, a firma Blandy frequentemente emprestava dinheiro a juros. A este propósito, Rui Nepomuceno afirma que:

«especulando com a sua folgada situação económica e financeira, os mercadores britânicos, quando lhes convinha, emprestavam grandes somas de dinheiro aos proprietários de terras e aos próprios colonos e através deste mecanismo asseguravam o direito de preferência na compra, a preços baratos, da produção vinícola vindoura. Também jogavam com a crónica falta de moeda no circuito monetário insular, manipulando em seu benefício com o facto do vinho servir muitas vezes de meio de pagamento»²⁰³.

De acordo com o testemunho de A. J. Drexel Biddle, o Banco Blandy era líder nesta área. O autor publica, no segundo volume da sua obra sobre a Madeira,

²⁰⁰ *O Direito*, 13 de agosto de 1881.

²⁰¹ Achamos que o autor queria referir-se a George Hayward, tendo em conta a informação de COSSART, 1984, *Madeira, the Island Vineyard*, p. 180.

²⁰² EMBLETON, 1882, *A Visit to Madeira in the Winter 1880-1881*, p. 82.

²⁰³ NEPOMUCENO, 2003, *Uma Perspectiva da História da Madeira*, p. 192.

uma carta onde o referido banco presta esclarecimentos acerca das denominações da moeda madeirense e a sua equivalência nas moedas americanas e inglesas²⁰⁴.

Na primeira década do século XX, encontramos um número significativo de agências de bancos ou casas bancárias, para além da casa Blandy, na rua da Alfândega, n.º 20, a saber: Agência do Banco Ultramarino, na rua do Sabão, n.º 14; Agência do Banco de Portugal, na praça da Constituição, n.º 29; Agência da Companhia Geral de Crédito Predial Português, na rua do Conselheiro José Silvestre Ribeiro, n.ºs 15 a 19; Henrique Figueira da Silva, na rua dos Murças, n.ºs 2 a 6; Reid, Castro e C.^a, no largo de S. Sebastião, n.ºs 7 e 9; Rocha Machado & C.^a, na rua da Alfândega, n.ºs 2 a 7; e Sardinha e C.^a, na rua de João Gago, n.º 4²⁰⁵.

É na sequência de um empréstimo em dinheiro ao 2.º conde de Carvalhal que John Burden adquiriu a quinta do Palheiro Ferreiro, a 12 de dezembro de 1885. De seu nome António Leandro da Câmara Carvalhal Esmeraldo Atouguia Bettencourt Sá Machado, o Conde de Carvalhal «era o representante das mais antigas e nobres famílias da Madeira [...]. Possuía vastas propriedades em todas as freguesias da Madeira, chegando a ser a Casa Carvalhal, a segunda ou terceira do país em bens territoriais»²⁰⁶. No entanto, a sua vida luxuosa pelas capitais europeias levou-o à ruína: «[p]ara tanto fausto e ostentação, chegando a ocupar um lugar de destaque naquelas capitais, mal podia acudir uma renda anual de 100 contos de réis, que lhe dava a sua casa»²⁰⁷.

Esta propriedade, tal como o palácio de S. Pedro, estava hipotecada a favor de várias partes, dos quais se destaca a empresa Blandy²⁰⁸. A 22 de dezembro de 1881, foi celebrada uma escritura de mútuo e hipoteca entre o conde de Carvalhal, D. António da Câmara Leme de Carvalhal Esmeraldo, e a Blandy Brothers & Co., referente à quantia de nove contos e 800 000 réis, que os segundos outorgantes lhes emprestaram, com juros a 6%. Ao primeiro outorgante é dado o prazo de três anos para proceder ao pagamento da dívida em questão, a contar da data desta escritura. É constituída hipoteca sobre o palácio de S. Pedro, na rua da Mouraria, e a quinta do Palheiro do Ferreiro, situada nas freguesias de S. Gonçalo e Caniço, sobre os quais existia já uma hipoteca a favor da Companhia Geral de Crédito Predial de Portugal, pela quantia

²⁰⁴ BIDDLE, 1900, *The Madeira Islands*, vol. II, p. 299.

²⁰⁵ TRIGO, TRIGO, 1910, *Roteiro e Guia do Funchal*, pp. 42-43.

²⁰⁶ SILVA, MENESES, 1998, *O Elucidário Madeirense*, vol. I, pp. 254-255.

²⁰⁷ SILVA, MENESES, 1998, *O Elucidário Madeirense*, vol. I, p. 255.

²⁰⁸ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 1316, ff. 78 a 79.

de 16 954 804 réis. Existia ainda uma outra hipoteca dos referidos prédios a favor da firma Freitas e Macedo.

A 21 de março de 1882, é celebrada uma nova escritura de mútuo e hipoteca entre o conde de Carvalhal e a firma Blandy Brothers & Co., onde o primeiro outorgante confessa dever ainda 620 000 réis, resultante de um empréstimo. O pagamento desta dívida deveria ser feito sob as mesmas condições apontadas no contrato de 22 de dezembro de 1881²⁰⁹.

Face às dificuldades encontradas para efetuar o pagamento da dívida, o conde de Carvalhal acabou por vender a referida quinta à empresa Blandy por 13 contos de réis. É indiscutível que as quintas eram sinónimo de riqueza e que a sua venda era sinal de ruína, como refere Maria Lamas²¹⁰. Passados três anos da celebração das escrituras acima descritas, o 2.º conde de Carvalhal, um dos homens mais abastados de Portugal, morre completamente falido.

A quinta do Palheiro Ferreiro sempre foi considerada um local extremamente aprazível, que impressionou várias personalidades que por lá passaram. Concebida inicialmente como tapada de caça, a quinta sofreu diversos melhoramentos ao longo do tempo, de tal forma que se tornou um local de visita quase obrigatório para aqueles que visitavam a Ilha da Madeira. São vários os autores e investigadores que também escreveram sobre a Quinta do Palheiro do Ferreiro²¹¹, dos quais destacaremos alguns.

Maria Lamas, no seu livro intitulado *Arquipélago da Madeira*²¹², dedica um capítulo às quintas madeirenses. Confessando desconhecer as quintas nas suas primeiras viagens à Ilha da Madeira, e atraída pelos elogios que eram feitos a estas propriedades, teve, enfim, oportunidade de as conhecer:

«[e] conheci finalmente as quintas: lugares onde paira um passado romântico, nas habitações, nos recintos ajardinados, no campo de croquet, abandonado; nas ruas a que as raízes das velhas árvores alteraram o empedrado miúdo e redondinho!»²¹³.

A autora reflete sobre o conceito de «quinta» madeirense:

«Quintas madeirenses! Nem grandes extensões de terra, nem importantes explorações agrícolas, nem estilos variados na fachada da casa e no arranjo dos jardins: geralmente são propriedades inteiramente amuradas, com uma residência rodeadas de relvados, canteiros e árvores e uma ruazinha florida até ao portão da entrada, quase sempre grande,

²⁰⁹ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 1318, ff. 8 a 8 v.º.

²¹⁰ LAMAS, 1956, *Arquipélago da Madeira*, p. 305.

²¹¹ Cf. CORRÊA, 1927, *A Ilha da Madeira*; QUINTAL, 1986, «Os Jardins do Palheiro Ferreiro», pp. 113-128; SAINZ-TRUEVA, 1988, «Quinta do Palheiro do Ferreiro», pp. 222-231.

²¹² LAMAS, 1956, *Arquipélago da Madeira*.

²¹³ LAMAS, 1956, *Arquipélago da Madeira*, p. 303.

de ferro mais ou menos artisticamente trabalhado. Influências inglesas, sem dúvida, mas tudo impregnado do ambiente da ilha e ao gosto duma época distante»²¹⁴.

Muitas quintas madeirenses, refere Maria Lamas, foram mandadas construir por ingleses e muitas delas continuam na posse dos seus descendentes. As quintas que existiam na cidade eram habitações permanentes, enquanto aquelas construídas no campo eram apenas residências de verão.

Ao longo de 44 páginas, Maria Lamas demora-se a descrever algumas das quintas mais conhecidas, entre as quais se destaca a Quinta do Palheiro Ferreiro, que «não é só a mais extensa e sumptuosa quinta da Madeira como a maior propriedade do género [...] da Península Ibérica»²¹⁵. Acrescenta ainda que «o que lhe dá excepcional categoria a esta quinta são os jardins e parques, tanto pelo traçado e perspectivas como pela extraordinária variedade da sua flora, que inclui espécies das mais diversas partes do Mundo, algumas raríssimas»²¹⁶. Curiosamente, esta quinta não foi construída por ingleses. Era inicialmente uma mata extensa mandada plantar pelo 1.º conde de Carvalhal, no início do século XIX. Posteriormente, foi construído um pavilhão de caça e, mais tarde, a residência e a capela. Ao longo do tempo, a quinta foi sendo enriquecida com novas espécies vegetais, jardins cada vez mais amplos, que eram regados com água proveniente das serras, que alimentavam ainda os lagos, cascatas, ribeiros artificiais e um tanque de grandes dimensões. Quando, em 1817, informa-nos a autora, «a arquiduchessa Leopoldina da Áustria passou na Madeira, a caminho do Brasil, onde ia casar com o imperador D. Pedro I, esteve na Quinta do Palheiro, confessando-se deslumbrada»²¹⁷.

A quinta do Palheiro do Ferreiro e o título nobiliárquico, entre outros bens, são herdados, por morte do 1.º conde de Carvalhal, pelo sobrinho deste, António Leandro da Câmara Carvalhal Esmeraldo Atouguia Bettencourt Sá Machado, cuja mãe era a filha do governador e capitão-general da Madeira, Sebastião Xavier Botelho. Bulhão Pato²¹⁸, que escreveu sobre esta quinta, era amigo do 2.º conde de Carvalhal e visitou a Ilha da Madeira entre agosto de 1850 e março de 1851, quando tinha pouco mais de 20 anos de idade. Informa-nos que «[a]s diversões davam-se todos

²¹⁴ LAMAS, 1956, *Arquipélago da Madeira*, p. 303.

²¹⁵ LAMAS, 1956, *Arquipélago da Madeira*, p. 340.

²¹⁶ LAMAS, 1956, *Arquipélago da Madeira*, p. 340.

²¹⁷ LAMAS, 1956, *Arquipélago da Madeira*, p. 342.

²¹⁸ NASCIMENTO, 1949, *Lugares Selectos de Autores Portugueses que escreveram sobre o Arquipélago da Madeira*.

os dias; passeios de campo, almoços, jantares, serões de família e bailes animados. Rara semana deixava de haver caçada e lanche no parque Carvalhal»²¹⁹.

De acordo com este autor, o nome da quinta advém do facto de naquele local existir «um ferreiro que tinha choça ou palheiro, onde o conde descansava, antes de fazer o parque». Acrescenta que «[e]m todo o nosso país não há nada que tenha o encanto e a grandeza senhoril daquele parque»²²⁰. Procede depois à descrição da fauna e flora lá existentes:

«Chapadas, pendendo ao mar, colmadas de arvoredos, abismos, oásis de verdura, grandes lagos e abundantíssima água corrente; ruas extensas, bordadas de hortênsias; bosques de camélias; relvões matizados de margaridas e violetas; magnólias frondíferas, de folha rija e bronzeada, com as suas grandes flores de neve embalsamando os ares; os veados, de galhos altaneiros, atravessando, rápidos e elegantes, na floresta; os pavões multicores ostentando, enfunados e vaidosos, a plumagem lúbrica; o faisão com a gorjeira de oiro sobre o manto de púrpura»²²¹.

Isabella de França esteve na quinta numa altura em que decorriam obras mandadas fazer pelo 2.º conde de Carvalhal e descreve a sua visita à mesma:

«Passámos pelo Palheiro Ferreiro, domínio esplêndido, construído e plantado pelo defunto Conde de Carvalhal onde outrora existia uma encosta nua, excepto quanto a alguns castanheiros antigos. Talvez em tempos idos tivesse aqui a sua forja algum ferreiro; agora é um extenso parque, cortado em todas as direções por estradas, entre alamedas viçosas e muitas espécies de árvores, em que se salientam os carvalhos, desconhecidos nesta ilha até à sua introdução pelo falecido conde. A casa é pequena em comparação com o parque, mas tem à frente jardins com muitas plantas curiosas e grandes tanques com cascatas artificiais, cuja água vem dos montes mais altos em resultado de obras que custaram muito dinheiro»²²².

Em 1885, ano em que é adquirida por John Burden Blandy, a quinta possuía

«três casas de habitação, casa do guarda portão, cavalariças, casa do gado, galinheiros, estufas, jardins, tanques, muros, portadas ao Norte e ao Sul, hortas, pomares, arvoredos, e uma vasta porção de terra parte semeada de pinheiros, parte d'outros géneros e parte inculta»²²³.

A quinta era irrigada com água de diversas fontes, como escreveu Isabella de França, nomeadamente das fontes do Juncal, Pereiro, Ribeiro e Achada do

²¹⁹ NASCIMENTO, 1949, *Lugares Selectos de Autores Portugueses que escreveram sobre o Arquipélago da Madeira*, p. 37.

²²⁰ NASCIMENTO, 1949, *Lugares Selectos de Autores Portugueses que escreveram sobre o Arquipélago da Madeira*, p. 36.

²²¹ NASCIMENTO, 1949, *Lugares Selectos de Autores Portugueses que escreveram sobre o Arquipélago da Madeira*, pp. 36-37.

²²² FRANÇA, 1969, *Journal of a Visit to Madeira and Portugal (1853-1854)*, p. 75.

²²³ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 1327, ff. 150 v.º a 153 v.º.

Bispo, conduzidas até à quinta em aquedutos privativos; tinha também uma levada privada, a levada do Blandy, com origem no Poço da Neve, a 1633 metros de altitude. A irrigação da quinta estava assegurada, mas a realidade da restante Ilha não era semelhante, uma vez que na segunda metade do século XIX, refere Benedita Câmara²²⁴, verificou-se uma grande procura de água de rega, o que fez que, entre 1850 e 1914, muitas levadas fossem construídas com capitais privados, cujos arrendamentos de água atingiam, muitas vezes, preços elevadíssimos, claramente superiores às águas do Estado, como seria o caso de Santa Cruz, onde o preço das águas dos privados chegava a ser 22 vezes superiores ao do Estado.

Foi graças à construção de 120 quilómetros quadrados de levadas, num investimento levado a cabo pelo Estado na captação de águas (geralmente feito na costa norte, onde há maior pluviosidade que eram posteriormente conduzidas à costa sul, através de levadas), que foi possível proporcionar mais água aos habitantes da Ilha da Madeira, para além de estabilizar os preços em determinadas zonas da região. Este investimento público ocorreu entre 1840 e 1910, aproximadamente²²⁵.

Depois de ter mandado construir uma nova casa, John Burden mudou-se para a Quinta do Palheiro em 1891. Aí recebeu o rei D. Carlos I e a rainha D. Maria Amélia, a 24 de junho de 1901, para os quais organizou um banquete com numerosos residentes britânicos como convidados. Como forma de reconhecimento, o rei quis agraciá-lo com o título de Conde de Santa Luzia. Eis como reagiu John Burden Blandy:

«O snr. João B. Blandy agradeceu aquela distincção, mas pediu licença para não a aceitar, declarando que se daria por muito satisfeito se Sua Magestade lhe oferecesse uma das aquarelas da sua lavra. D. Carlos prometeu enviar-lhe um dos seus melhores quadros, e cumpriu a sua promessa pouco depois de regressar à capital»²²⁶.

No início do século XX, a firma Blandy Brothers encontrou uma outra área de investimento: estabeleceu uma fábrica de moagem de cereais que, não sendo a mais produtiva, era mais avançada ao nível da automatização que as outras duas fábricas identificadas em 1900, como refere Benedita Câmara: «[a] fábrica Blandy Brothers & Co. tinha um grau de automatização superior às outras duas porque a armazenagem do trigo era feita em grandes silos verticais que eram carregados por um elevador e uma tela»²²⁷. A fábrica mais antiga era aquela pertencente a António Giorgi & C.^a. Nesta data, a fábrica Progresso Industrial de Azevedo, Santos & C.^a também laborava ativamente. Sete anos depois, surgiram no mercado outras três fábricas

²²⁴ BENEDITA, 2002, *A Economia da Madeira (1850-1914)*, p. 39.

²²⁵ BENEDITA, 2002, *A Economia da Madeira (1850-1914)*, p. 41.

²²⁶ *Diário de Notícias – Madeira*, 8 de dezembro de 1912.

²²⁷ CÂMARA, 2002, *A Economia da Madeira (1850-1914)*, p. 62.

e sete azenhas, o que levou ao decréscimo da laboração efetiva anual das grandes fábricas existentes, como refere Benedita Câmara²²⁸, e originou alguns atritos entre as mesmas. Em 1907, a fábrica Blandy era a que liderava a laboração efetiva anual, com 1 207 800 kg de cereais moídos. O *Moinho do Blandy* – era desta forma que as pessoas se referiam à Fábrica de Moagem dos Lavradores²²⁹, situada no largo dos Lavradores, n.ºs 18 e 19, entre a rua do Oudinot e a rua da Infância, propriedade da firma Blandy Brothers & Co., que era proprietária também de uma fábrica de panificação na rua do Hospital Velho, conhecida pela *Padaria do Blandy*, cujos produtos tinham grande aceitação. Encontrámos um anúncio de abril de 1930, a publicitar o *Pão Blandy*, que custava 190 réis e poderia ser adquirido na rua dos Tanoeiros, n.º 87²³⁰. Mais tarde, a fábrica e a padaria da firma Blandy foram adquiridas pela Companhia Insular de Moinhos, cujas áreas de intervenção passavam pela moagem de cereais, panificação e doçaria²³¹.

Ainda durante o período de gerência de John Burden Blandy da firma Blandy Brothers, gostaríamos de salientar a compra do *Diário de Notícias (Madeira)*²³² em 1896.

Pela análise dos registos notariais no período em que John Burden Blandy foi gerente da casa Blandy, apercebemo-nos do volume considerável de negócios efetuados, tornando-o, por altura do seu falecimento, «[p]ossuidor d'uma avultada fortuna»²³³.

Uma das fontes de rendimento desta família britânica consistia no empréstimo de dinheiro a juros, tal como fizeram John Blandy e Charles Ridpath Blandy. Com John Burden Blandy, verificámos que essa era uma prática muito comum. Destacamos, de seguida, alguns contratos dessa natureza.

A 14 de novembro de 1878, a firma Blandy Brothers emprestou a José de Sousa e sua esposa, Maria José da Conceição, lavradores, moradores no sítio de Santa Catarina, 750 mil réis²³⁴.

A 24 de fevereiro de 1880, Emília Alexandrina de Carvalho, e seu filho, Fernando Correia de Carvalho, Aníbal Acácio de Carvalho e sua esposa, e Emília Fernandina de Carvalho, moradores à rua do Socorro, receberam de empréstimo da firma Blandy

²²⁸ CÂMARA, 2002, *A Economia da Madeira (1850-1914)*, p. 62.

²²⁹ TRIGO, TRIGO, 1910, *Roteiro e Guia do Funchal*, p. 50.

²³⁰ *Diário de Notícias – Madeira*, 6 de abril de 1930.

²³¹ CALDEIRA, 1964, *O Funchal no primeiro quartel do século XX (1900-1925)*, p. 116.

²³² SILVA, MENESES, 1998, *O Elucidário Madeirense*, vol. I, p. 359.

²³³ *Diário de Notícias – Madeira*, 8 de dezembro de 1912.

²³⁴ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 2510, ff. 29 v.º a 30 v.º.

Brothers 200 mil réis, com juros a 12%. Para pagamento da dívida, os primeiros outorgantes consignam ao segundo outorgante o vinho em mosto que produzirem ao reter oitavas partes que possuem em comum num prédio rústico no sítio da Quebrada e Cova, Achada da Cruz, concelho do Porto Moniz²³⁵.

A 26 de fevereiro de 1881, João Eleutério Martins constitui-se devedor da quantia de 16 contos de réis, fruto de um empréstimo, a juro de 6%, e «constitui hipoteca especial no seu barco *Falcon*, – que passará a ser *Falcão* – objeto para que foi aplicada a referida importância e que tem o registo de trinta e quatro metros cúbicos correspondente a trinta toneladas e trinta e nove de cem avos, medição inglesa, atualmente em viagem de Falmouth para esta ilha da Madeira»²³⁶.

A 28 de abril de 1881, Pedro de Alcântara Gois, comissário da polícia, e sua esposa Maria Clementina Gois, moradores no sítio de S. Filipe, freguesia de Santa Maria Maior, receberam por empréstimo 600 mil réis, a serem pagos no prazo de oito anos, de uma só vez ou em prestações não inferiores a 100 mil réis cada uma, aos quais acrescem os juros de 6% ao ano, que deverão ser pagos no fim de cada ano²³⁷. Numa escritura datada de 15 de junho de 1885, Pedro de Alcântara Góis e sua esposa reconheceram dever à firma Blandy Brothers & Co. a quantia de dois contos e 300 mil réis, os quais se obrigavam a pagar no prazo de seis anos, a contar da data daquela escritura, a juro de 6% ao ano. É constituída hipoteca especial sobre o prédio que o casal possuía no Vale Formoso, e sobre um outro prédio urbano situado à travessa do Surdo, n.º 16²³⁸.

A 28 de março de 1884, Manuel José da Silveira e sua esposa receberam de empréstimo um conto e 937 145 réis, que se obrigavam a pagar em vinte prestações mensais, tendo lugar o pagamento da primeira prestação no dia 30 do mês seguinte²³⁹.

Por escritura de 11 de abril de 1884, a firma Freitas e Macedo, representada pelos sócios Júlio João de Freitas e João José de Macedo, reconhece-se como devedora da firma Blandy Brothers, relativo a um montante de 44 contos e 776 450 réis, resultante do saldo de todas as contas e transações entre as duas casas comerciais. Nesta quantia está já incluída a importância de 43 contos e 700 mil réis, verificados no processo de falência da firma Freitas e Macedo. Estes dão em pagamento de parte do crédito «o terreno de um prédio que possuem no sítio da Vitória, em S. Martinho, que rega

²³⁵ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 1195, ff. 84 e 84 v.º.

²³⁶ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 1312, ff. 19 a 19 v.º.

²³⁷ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 1312, ff. 95 a 95 v.º.

²³⁸ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 1326, ff. 118 a 119.

²³⁹ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 1323, ff. 127 a 128 v.º.

com três poços de água ou três dias de água da levada da Telha, entancada no poço da Lombada, com águas nascentes à margem da ribeira dos Socorridos, entancada num poço de pedra e cal. Este prédio confronta pelo Norte com a estrada Monumental, Sul com o calhau do mar, Leste com o ribeiro da Vitória e a muralha do forte, e Oeste com a veia de água da Ribeira dos Socorridos». No entanto, os devedores reservam «para si apenas o engenho, alambiques, armazéns, casas e todas as benfeitorias e utensílios existentes no referido prédio, os quais a eles primeiros outorgantes convém conservar para a continuação da manufactura de aguardente que no mesmo prédio têm montado»²⁴⁰.

Uma semana depois, os dois sócios da firma Freitas e Macedo «entenderam e resolveram ser de vantagem para eles primeiros outorgantes e seus credores levar mais longe a redução e amortização da dívida» para com a firma Blandy Brothers e decidiram dar em pagamento as casas, armazéns, alambiques, engenho, caldeira, cascadora e todos os mais utensílios e benfeitorias do prédio no sítio da Vitória, descrito na escritura anterior, no valor de vinte contos e 6505 réis. Deram ainda um prédio urbano situado na rua da Alfândega, n.º 50, que constava de uma casa com três pavimentos, no valor de quatro contos e 800 000 réis; outro prédio urbano situado na rua Nova de Santa Maria, que constava de uma casa para treze moradas, no valor de um conto de réis; um prédio rústico no sítio das Preces, que constava de uma porção de terra de cultivo de vinha, árvores e sementeira, colonizada por herdeiros de Manuel Rodrigues de Gouveia, no valor de 160 000 réis. Depois de descontados dos valores dos bens dados em pagamento as importâncias dos ónus que existiam sobre os prédios, o crédito ficou reduzido a 17 contos e 309 945 réis, que a firma Blandy, como segundos outorgantes, prometia perdoar esse crédito «se pelos primeiros outorgantes devedores forem pontualmente cumpridas dentro do estipulado prazo as obrigações em que eles por esta escritura se constituem, de entregarem ao credor hipotecário o produto dos três prédios do Campanário e Ribeira Brava, para amortização do crédito hipotecário registado sobre o prédio da Vitória, e de pagarem o saldo desse crédito para inteira extinção da hipoteca que o garante»²⁴¹.

A 17 de janeiro de 1885, Manuel João da Silveira vendeu a António Giorgi & Ca., um prédio urbano, situado na rua da Sé, números 12 e 13, que estava hipotecado à casa comercial Blandy Brothers & Co., por escritura celebrada no dia 29 de março de 1884, à segurança da quantia de um conto e 37 145 réis, débito esse que à data já se encontrava liquidado.

²⁴⁰ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 1323, ff. 161 a 162 v.º.

²⁴¹ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 1323, ff. 172 v.º a 176.

A 1 de dezembro de 1885, João Eleutério Martins pediu um novo empréstimo à firma Blandy Brothers & Co.: 25 contos de réis, a juro de 6%, para adquirir dois vapores, *Lobo*, que ainda estava em construção, e *Açor*, com os seus botes de serviço, sobre os quais constituiu hipoteca especial²⁴².

A empresa Blandy Brothers & Co., frequentemente representada por John Burden Blandy, sócio-gerente, adquiriu inúmeros bens imóveis.

Pela escritura de 17 de junho de 1878, ficámos a saber que Maria Carlota vendera-lhe dois prédios urbanos e suas dependências, no sítio de S. Lázaro, pela importância de cinco contos de réis²⁴³.

A 12 de dezembro de 1879, Rufino José Teixeira e sua consorte, Maria Helena Georgina de Almeida Teixeira, venderam a quarta parte de uma casa sobradada e pequeno quintal situado no Beco da Vigia, n.º 2, por 30 mil réis à firma Blandy, que já era proprietária do prédio.²⁴⁴

Pela escritura de 5 de maio de 1880, José de Sousa e sua esposa, moradores em Santa Catarina, dão à firma Blandy Brothers & Co., como forma de pagamento de uma dívida contraída a 14 de novembro de 1878, no valor de 656 250 réis, as benfeitorias rústicas no sítio de Santa Catarina e três créditos²⁴⁵.

A 21 de abril de 1881, a firma Blandy comprou a António Rodrigues de Aguiar e esposa, José Pereira de Oliveira e esposa, Perpétua de Jesus, Maria Rosa de Jesus e seu esposo, e João da Silva e esposa, seus parceiros agrícolas, benfeitorias no sítio dos Três Paus ou Viena, em Santo António, por 246 100 réis²⁴⁶.

A 2 de setembro de 1881, Frederico Alfredo de Faria Bettencourt e sua esposa e Jorge de Oliveira Figueiroa da Câmara e sua esposa, venderam à referida firma um armazém de três pavimentos, na rua de Santa Maria, números 29 e 30, por um conto de réis²⁴⁷.

A 17 de dezembro de 1881, João da Câmara Lomelino, vendeu à firma Blandy Brothers um prédio urbano no sítio do Calhau, na Calheta, que consta de uma casa de dois pavimentos, por 150 mil réis²⁴⁸.

A 21 de dezembro de 1881, a firma Bastos e Companhia vendeu-lhes um prédio urbano situado à rua da Alfândega, números 128 a 132, que consta de três casas

²⁴² ABM, Registos Notariais, Livro n.º 1327, ff. 130 v.º a 131.

²⁴³ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 2506, ff. 41 a 41 v.º.

²⁴⁴ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 1194, ff. 98 a 98 v.º.

²⁴⁵ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 1196, ff. 92 a 92 v.º.

²⁴⁶ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 1312, ff. 87 v.º a 88 v.º.

²⁴⁷ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 1314, ff. 86 v.º a 87.

²⁴⁸ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 1316, ff. 61 v.º a 62.

reunidas com três pavimentos. A transação foi feita por oito contos e 500 mil réis, sendo seis contos de réis pelo prédio e dois contos e 500 mil réis pelos utensílios do estabelecimento existente no mesmo prédio.²⁴⁹

A 15 de novembro de 1882, José Sebastião da Silva e Moura, morador na Ilha do Porto Santo, vendeu à firma Blandy Brothers uma porção de terra de sementeira e pastagem na mesma ilha, por 635 mil réis²⁵⁰.

A 15 de dezembro de 1883 a firma Blandy adquiriu um prédio situado no Caminho do Monte, em Santa Luzia, a João Augusto de Freitas e sua esposa, por um conto e 300 mil réis²⁵¹.

A 4 de julho de 1883, Francisco Correia e sua esposa venderam à firma Blandy Brothers um prédio no sítio das Casas próximas, em Santo António da Serra, sobre o qual existia uma hipoteca a favor de Alfredo Blandy. O montante da venda ajustado foi de 650 mil réis²⁵².

A 29 de novembro de 1883, Augusto César Bianchi, e sua esposa venderam a John Burden Blandy um prédio rústico no Caminho do Monte, em Santa Luzia, por um conto e 500 mil réis²⁵³.

A 14 de março de 1884, os herdeiros de Carlos Ridpath Blandy venderam à firma Blandy Brothers um prédio urbano situado à rua de S. Francisco²⁵⁴, que constava de duas habitações, diversos armazéns e duas terças partes de outro armazém situado no beco de Joaquim Sanches, por 13 contos de réis²⁵⁵.

A 12 de abril de 1884, a Viscondessa de Ouguela e Baronesa de Barcelinhos e seu marido, Visconde de Ouguela, venderam a terça parte do armazém atrás mencionado à firma Blandy, a quem pertencia as outras duas terças partes, por um conto de réis²⁵⁶.

A 14 de maio de 1884, Ana Cândida de Abreu, viúva de Francisco Pedro de Abreu, vendeu a John Burden Blandy um prédio urbano no Caminho do Monte,

²⁴⁹ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 1316, ff. 72 a 73.

²⁵⁰ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 1319, ff. 174 a 175.

²⁵¹ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 1322, ff. 171 a 172 v.º.

²⁵² ABM, Registos Notariais, Livro n.º 1321, ff. 103 a 104.

²⁵³ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 1322, ff. 146 v.º a 147 v.º.

²⁵⁴ Este prédio tinha estado na posse da família Blandy desde a chegada de John Blandy à Ilha da Madeira. De acordo com Marcus Binney, que escreveu, em 2011, o livro *Os Blandys da Madeira: 1811-2011*, John Burden Blandy e o seu irmão, Graham John Blandy, tinham sido deserdados pelo pai, Charles Blandy, o qual, no seu testamento, deixara expresso que os armazéns de S. Francisco deveriam ser colocados à venda (p. 43).

²⁵⁵ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 1323, ff. 105 a 106 v.º.

²⁵⁶ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 1323, ff. 163 a 164.

que constava de uma casa de um pavimento e terreno com benfeitorias de vinha, por um conto e 200 mil réis²⁵⁷.

A 3 de junho de 1884, Augusto César Ribeiro, e sua esposa Helena da Glória Ribeiro, venderam à firma Blandy meia pena de água potável do sítio da Fundoa, cujo foro à Santa Casa era de 5625 réis, pago no dia 4 de agosto de cada ano. A venda realizou-se pela quantia de 50 mil réis²⁵⁸.

A 23 de dezembro de 1884, Júlio João de Freitas, um dos sócios da empresa falida, Freitas e Macedo, vendeu a John Burden Blandy, representante da Blandy Brothers & Co., a barca francesa *D. Alembert*, julgada inavegável, que arrematara na Alfândega no Funchal e que estava ancorada na baía do Funchal, pelo preço de um conto e 300 mil réis²⁵⁹.

No que concerne a arrendamentos, encontrámos uma escritura datada de 18 de agosto de 1884, na qual a firma Blandy Brothers dá de arrendamento à firma Leacock & Co. um prédio urbano situado na rua das Fontes, S. Pedro, que consta de uma casa de dois pavimentos e lojas, dois armazéns, duas estufas de dois andares e dois poços, um grande e outro pequeno, com o uso perene de um anel de água da fonte de S. Pedro, tomado na rua da Carreira, à esquina da travessa do Surdo, confinando todo o prédio pelo Norte com a rua do Mercado, Sul com a rua das Fontes, para onde tem os números 35 a 43, Leste com a Calçada de S. Lourenço para onde tem os números 1 a 3, e Oeste com Luís Agostinho de Abreu e o teatro pertencente à Câmara Municipal do Funchal. O contrato tinha uma duração de nove anos, a começar a 1 de setembro desse ano e terminaria a 31 de agosto de 1893, com a renda anual de 450 mil réis. Os arrendatários deveriam cumprir cinco condições: pagar a renda aos semestres adiantados; proceder ao pagamento de todas as contribuições a que estava sujeito o prédio; conservar o prédio; conservar em bom estado a canalização e proceder à sua reparação sempre que necessário e, por fim, se estas condições fossem cumpridas, estes teriam a preferência dos senhorios para futuro arrendamento²⁶⁰.

Ainda a propósito do contrato anterior, Charles Frederick Raleigh Blandy, irmão de John Burden Blandy e sócio da empresa Blandy Brothers & Co., celebra um contrato de ratificação com a firma Leacock & Companhia, onde consta que «um prédio urbano situado à rua das Fontes, [...] não obstante estar sendo

²⁵⁷ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 1324, ff. 9 v.º a 10.

²⁵⁸ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 1324, ff. 71 a 72 v.º.

²⁵⁹ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 1325, ff. 99 v.º a 100.

²⁶⁰ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 1324, ff. 139 v.º a 140 v.º.

administrado conjuntamente com os bens da referida casa comercial, pertence exclusivamente a ele, primeiro outorgante»²⁶¹.

Encontrámos um outro contrato de arrendamento, mas desta vez é a firma Blandy que é o locatário. O mesmo foi celebrado entre a firma Blandy e José Joaquim dos Santos, Herminda dos Santos, Adelaide dos Santos, Constantino Augusto dos Santos e Olívia dos Santos, todos residentes à rua da Imperatriz e menores de idade, à exceção do primeiro, representados pelo tutor Luís Soares de Sousa. Estes dão de arrendamento um prédio em parte urbano e em parte rústico, com entradas para a rua da Imperatriz, por três anos, renovável por outro período igual, pela renda de 190 mil réis por ano²⁶².

No entanto, a firma Blandy Brothers & Co. viu-se forçada a fazer alguns empréstimos ou aquisição de bens a crédito. A 25 de janeiro de 1883, Wilhelm Joham Krohn, sócio e representante da casa comercial Krohn Brothers & Companhia, dá plena quitação à firma Blandy Brothers & Co., representada por John Burden Blandy, referente à dívida de 22 contos e 500 mil réis. Essa dívida advinha da venda de bens que os irmãos Krohn haviam feito à firma Blandy, a 18 julho de 1879²⁶³.

A 5 de maio de 1883, Joaquim Fernandes de Freitas, recebeu 392 200 réis da firma Blandy Brothers & Co., montante que lhe tocou na partilha do inventário a que se tinha procedido por óbito do seu pai, referente a uma dívida (cinco contos de réis) que esta casa comercial tinha para com os seus pais, Luís de Freitas e Maria Carlota de Freitas, contraída a 8 de julho 1864, resultante da venda de diversos bens²⁶⁴. Pela escritura de 17 de junho de 1878 tomámos conhecimento que se tratou de dois prédios urbanos e suas dependências, no sítio de S. Lázaro, pela importância de cinco contos de réis²⁶⁵.

A 30 de abril desse ano, a atrás mencionada Maria Carlota de Freitas, na qualidade de herdeira do seu filho falecido, Carlos, e como procuradora do seu filho Engino de Freitas, dá quitação à empresa Blandy Brothers & Co., do montante de 773 940 réis, por conta da situação exposta no contrato anteriormente mencionado²⁶⁶.

Encontrámos ainda mais 21 escrituras, mas para não sermos demasiado exaustivos, optamos por não as discriminar em pormenor e apenas referir que se trata de compras de bens imóveis.

²⁶¹ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 1324, ff. 155 v.º e 156.

²⁶² ABM, Registos Notariais, Livro n.º 1324, ff. 31 a 32.

²⁶³ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 1320, ff. 52 v.º a 53.

²⁶⁴ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 1321, ff. 12 v.º a 13.

²⁶⁵ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 2506, ff. 41 a 41 v.º.

²⁶⁶ ABM, Registos Notariais, Livro n.º 1323, ff. 186 v.º a 187.

John Burden Blandy foi um homem de negócios de sucesso, mas foi também um benfeitor, na medida em que cedeu terreno para a construção da muralha que é atualmente a estrada da Pontinha e cedeu terreno na rua do Teatro, onde é agora o Jardim Municipal²⁶⁷. Para além disso, fez parte da comissão administrativa do Asilo da Mendicidade e Órfãos do Funchal²⁶⁸.

Em jeito de conclusão, verificámos que as três gerações da família Blandy em estudo investiram em áreas de negócio que se revelaram altamente lucrativas.

John Blandy iniciou a sua atividade comercial na Ilha da Madeira como exportador de vinhos. Acabou por beneficiar da emigração de muitos madeirenses na década de 40, ao adquirir um número significativo de propriedades no Santo da Serra. Mais tarde, investiu na extração e transformação da pedra calcária.

Charles Ridpath Blandy, que sucedeu a John Blandy, deu continuidade às atividades comerciais criadas pelo seu antecessor e teve de enfrentar as crises causadas pelo oídio e pela filoxera, que provocaram a saída de muitos comerciantes que se tinham fixado na Ilha de Madeira. Este súbdito britânico acabou por ser recompensado, pois adquiriu os *stocks* de vinhos desses mesmos comerciantes, constituindo assim um legado valiosíssimo para a sua firma. A agência de navegação foi outro investimento importante que fez e que mereceu aqui destaque.

Entretanto, John Burden Blandy, filho de Charles Ridpath Blandy, com o aparecimento das embarcações movidas a vapor, aproveitou a oportunidade para investir no negócio do abastecimento de carvão e água à navegação que, em 1886, expandiu a Las Palmas. Adquiriu embarcações não só para essa atividade, mas também para estabelecer uma empresa de navegação costeira, cuja manutenção era efetuada no arsenal de Santiago. John Burden Blandy notabilizou-se ainda pela aquisição da quinta do Palheiro Ferreiro, pela criação de uma fábrica de moagens e pela compra do *Diário de Notícias da Madeira*. Para além disso, adquiriu um número elevado de bens imóveis, que engradeceram o património desta família, que até aos dias de hoje permanece na Ilha da Madeira.

²⁶⁷ COSSART, 1984, *Madeira, the Island Vineyard*, p. 44.

²⁶⁸ *Diário de Notícias – Madeira*, 8 de dezembro de 1912.

Fontes e Bibliografia

Fontes Manuscritas

Arquivo e Biblioteca da Madeira (ABM)

Alfândega do Funchal, Correspondência recebida de diferentes autoridades de fora do Distrito, Livros n.ºs 707, 708 e 709.

Câmara Municipal do Funchal, Livro n.º 542.

Governo Civil, Registo Vincular, Livros n.ºs 80 e 82.

Registos Notariais, Livros n.ºs 528, 531-535, 540, 1194-1196, 1312-1316, 1318-1327, 1335, 2283, 2292, 2301, 2387, 2389-2391, 2494, 2506, 2508-2510, 2513, 2516, 2813, 2924, 2943, 2961, 2967, 2969, 2972, 2973, 3205, 3371, 3378, 7254, 7255²⁶⁹.

Arquivo Nacional da Torre do Tombo

Alfândega do Funchal, Livros do Feitor do Embarque n.ºs 247, 248, 249, 250, 251.

Alfândega do Funchal, Livro do Feitor da Descarga dos Navios, n.º 138.

Alfândega do Funchal, Juramentos e Estimações relativas à Origem das Mercadorias, n.º 96.

Fontes Impressas

Arquivo e Biblioteca da Madeira (ABM)

A Liberdade, 10 de dezembro de 1878.

A Flor do Oceano, de 7 de janeiro de 1838.

A Ordem, 30 de julho 1853.

Diário da Madeira, 6 de janeiro 1914.

Diário de Notícias – Madeira, 17 de agosto 1881; 8 de dezembro 1912; 20 de janeiro de 1915; 5 de dezembro de 1916; 29 de julho de 1928; 6 de abril de 1930; 28 de abril de 1993; 12 de maio de 1993; 16 de outubro 2002; 16 de agosto de 2004; 20 de maio de 2005 e 16 de julho 2005.

Jornal da Madeira, 16, 17 e 20 de julho de 1924.

O Amigo do Povo, 16 de março de 1850; 11 agosto 1850; 13 setembro de 1851; 11 de setembro de 1852.

²⁶⁹ Os Livros 2387, 2389, 2390, 2391, 2961, 2967, 2969, 2972 e 2973 foram consultados, mas não são citados.

O Direito, 25 de maio de 1881; 6, 13 24 e 27 de agosto de 1881; 3 de setembro de 1881; 8 de outubro de 1881; 1, 5, 9, 12, 16, 19, 30 de janeiro de 1884 e 2 de fevereiro 1884.

O Echo da Revolução, 19 de setembro de 1846.

Semanário Oficial, 6 de maio de 1854.

Bibliografia

ABREU, Maria Zina Gonçalves de, 2001, «Implantação da Fé Protestante na Ilha da Madeira. Perspectiva Cultural do Proselitismo de Robert Reid Kalley: 1838-1846», in *Isleña*, n.º 29, pp. 79-101.

ARAGÃO, António, 1981, *A Madeira Vista por Estrangeiros 1455-1700*, Funchal, Direção Regional dos Assuntos Culturais.

BIDDLE, A. J. Drexel, 1900, *The Madeira Islands*, 2 vols., London, Hurst & Blackett Limited.

BINNEY, Marcus, 2011, *Os Blandys da Madeira: 1811-2011*, Londres, Francis Lincoln Publishers Ltd.

BLANDY, Graham, 1980, *Copy of Record of Establishment of the Chaplaincy and Notes on the Old Factory at Madeira*, Funchal.

BROWN, A. Samler, 1894, *Madeira and the Canary Islands. A Practical and Complete Guide for the Use of Invalids and Tourists*, 3.ª ed., London, Sampson Low, Marston and Co., Limited.

CALDEIRA, Abel Marques, 1964, *O Funchal no Primeiro Quartel do Século XX (1900-1925)*, 2.ª ed., Funchal, Editorial Eco do Funchal.

CAIRES, Victor, 2005, «O Funchal, as Descobertas e os Centenários», in *Revista do DN – Madeira*, 2 a 9 de julho de 2005, pp. 26-31.

CAIRES, Victor, 2004, «As lanchas de tráfego local», in *Revista do Diário de Notícias – Madeira*, 17 a 23 de outubro de 2004, p. 26.

CÂMARA, Benedita, 2002, *A Economia da Madeira (1850-1914)*, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais.

CORREA, Marquez de Jacome, 1927, *A Ilha da Madeira. Impressões e Notas Archeologicas, Ruraes, Artisticas e Sociaes*, Coimbra, Imprensa da Universidade.

CORREIA, Liliana Martins, 2005, *A Família Blandy no Século XIX: Economia e Cultura*, Dissertação de Mestrado em Cultura e Literatura Anglo-americanas, apresentada à Universidade da Madeira.

COSSART, Noël, 1984, *Madeira, the Island Vineyard*, London, Christie's Wine Publications.

- EMBLETON, Dennis, 1882, *A Visit to Madeira in the Winter 1880-1881*, London, J. & A. Churchill, Newcastle-on-Tyne, Mawson, Swan & Morgan.
- Estampas antigas de paisagens e costumes da Madeira*, 1951, Funchal, ed. Rotary Club do Funchal.
- Excursões na Madeira*, 1891, Funchal, Typographia da Verdade.
- FRANÇA, Isabella, 1970, *Journal of a Visit to Madeira and Portugal. Jornal de uma Visita à Madeira e a Portugal, 1853-1854* (Segundo o original manuscrito de Isabella de França. Tradução portuguesa de Cabral do Nascimento. Introdução de Cabral do Nascimento e Santos Simões), Funchal, Junta Geral do Distrito do Funchal.
- HERÉDIA, António Correia, 1888, *Observações Sobre a Situação Económica da Ilha da Madeira e sobre a Reforma das Alfândegas*, Lisboa, Typ. Mattos Moreira.
- KOEBEL, William Henry, 1909, *Madeira Old and New*, London, Francis Griffiths.
- LAMAS, Maria, 1956, *Arquipélago da Madeira*, Funchal, Editorial Eco do Funchal, Lda.
- LORENZO, Fernand Carnero, YÁNEZ, Juan Sebastián Nuez, 2010, «La Empresa Blandy Brothers. De Madeira a Canarias, 1885-1936», in *Anuario de Estudios Atlánticos*, 56, pp. 311-334.
- MINCHINTON, Walter, 1990, «British Residents and their Problems in Madeira Before 1815», in *Actas do II Colóquio Internacional de História da Madeira*, Funchal, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, pp. 477-492.
- MINCHINTON, Walter, 1986, «Britain and Madeira to 1914», in *Actas do I Colóquio Internacional de História da Madeira*, Funchal, Secretaria Regional de Turismo, Cultural e Emigração, Direcção Regional dos Assuntos Culturais, pp. 498-521.
- MURRAY, Marischal, 1953, *Union – Castle Chronicle 1853-1953*, London, Longmans, Green & Co.
- NASCIMENTO, Cabral do, 1949, *Lugares Selectos de Autores Portugueses que escreveram sobre o Arquipélago da Madeira*, Delegação de Turismo da Madeira.
- NEVES, Henrique Costa, 1993, «O Aproveitamento de um Recurso Natural do Porto Santo – a Cal e o seu Transporte para a Madeira», in *Islenha*, n.º 13, pp. 134-137.
- NEPOMUCENO, Rui, 2003, *Uma Perspectiva da História da Madeira*, Funchal, Editorial Eco do Funchal.
- NORTON, Rev. Herman, 1849, *Record of Facts concerning the Persecutions at Madeira in 1843 and 1846*, New York, American Protestant Society.
- ORNELLAS, João Augusto d', 1884, *A Madeira e as Canárias*, Funchal, Editorial Eco do Funchal.

- PACHECO, Dinis Gouveia, 2007, *Sociedades e Estratégias Empresariais nos Sectores Agro-Industriais do Vinho e Cana Sacarina na Madeira (1870-1930)*, Funchal, Centro de Estudos de História do Atlântico.
- QUINTAL, Raimundo, 1986, «Os Jardins da Quinta do Palheiro Ferreiro», in *Atlântico*, n.º 6, pp. 113-128.
- REID, William e REID, Alfred, 1889, *A Guide Book of Useful Information. With Illustrations and Maps*, Londres, F. Passmore.
- RIBEIRO, Adriano, 1993, «O Carvão de Pedra na Madeira (I)», in *Diário de Notícias – Madeira*, 28 de abril de 1993, p. 9.
- RIBEIRO, Adriano, 1993, «O Carvão de Pedra na Madeira (II)», in *Diário de Notícias – Madeira*, 12 de maio de 1993, p. 9.
- RIBEIRO, João Adriano, 1997, *Porto Santo – Aspectos da sua Economia*, Câmara Municipal do Porto Santo.
- RIBEIRO, João Adriano, 1998, «A Cabotagem na Ilha da Madeira», in *Isleña*, n.º 23, pp. 147-166.
- RIBEIRO, João Adriano, 1998, *Ribeira Brava. Subsídios para a História do Concelho*, Câmara Municipal do Funchal.
- RODRIGUES, Paulo Miguel, 1999, *A política e as questões militares na Madeira. O período das guerras napoleónicas*, Funchal, Centro de Estudos de História do Atlântico.
- RODRIGUES, Paulo Miguel, 2008, *A Madeira entre 1820 e 1842: Relações de Poder e Influência Britânica*, Funchal, Funchal 500 Anos.
- SAECKER, Mathias, 2021, «O ataque do Submarino Alemão U 156 ao Funchal à Luz das Alterações na Guerra Naval em 1917», in *Arquivo Histórico da Madeira*, Nova Série, n.º 3, pp. 383-420.
- SAINZ-TRUEVA, José de, 1988, «Quinta do Palheiro Ferreiro», in *Atlântico*, n.º 15, pp. 222-232.
- SILVA, António Ribeiro Marques da, 1990, «Os inícios do turismo na Madeira e nas Canárias. O Domínio Inglês», in *Actas do II Colóquio Internacional da Madeira*, Funchal, Comissão para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, pp. 469-492.
- SILVA, António Ribeiro Marques da, 1994, *Apontamentos sobre o Quotidiano Madeirense (1750-1900)*, Lisboa, Editorial Caminho.
- SILVA, Fernando Augusto da, e MENESES, Carlos Azevedo de, 1998, *Elucidário Madeirense*, 4.ª ed., 3 vols., Funchal, Secretaria Regional de Educação e Cultura, Direcção Regional dos Assuntos Culturais.

- SILVA, Fernando Augusto da, 1941, *O Arquipélago da Madeira na Legislação Portuguesa*, Anexo: «Relação sumária dos diplomas legislativos promulgados acerca da administração pública no Arquipélago da Madeira desde o ano de 1834», Funchal, Typografia de O Jornal.
- SILVA, Jorge Marques da, 1985, «Águas Doces», in *Atlântico*, n.º 2, pp. 85-88.
- TRIGO, Adriano e TRIGO, Aníbal, 1910, *Roteiro e Guia do Funchal*, Funchal.
- VIEIRA, Alberto, 2003, *A Vinha e o Vinho na História da Madeira. Séculos XV a XX*, Funchal, CEHA.
- VIEIRA, Alberto, 2011, «Marcus Binney, 2011: *Os Blandys da Madeira: 1811-2011*, Londres, Francis Lincoln Publishers Ltd., 244 pp.», in *Anuário do Centro de Estudos de História do Atlântico*, n.º 3, pp. 989-996. Recensão crítica.
- VIZETELLY, Henry, 1880, *Facts about Port and Madeira: with Notices of the Wine vintaged around Lisbon and the Wines of Tenerife*, London, Ward Loch and Co.