

*O Porto Grande e a Urbe Mindelense na Aurora da
Contemporaneidade (1850-1914)*

Francisca Gomes Pires

Dissertação de Mestrado em História Contemporânea

Data (Janeiro, 2015)

Declaro que esta Dissertação é o resultado da minha investigação pessoal e independente. O seu conteúdo é original e todas as fontes consultadas estão devidamente mencionadas no texto, nas notas e na bibliografia.

O candidato,

Francisco Gomes Pinheiro

Lisboa, 5 de Janeiro de 2015

Declaro que esta Dissertação se encontra em condições de ser apreciado pelo júri a designar.

O(A) orientador(a),



Lisboa, 5 de Janeiro de 2015

Siglas e abreviaturas

AHN-CV –	Arquivo Histórico Nacional, Cabo Verde
AHU-	Arquivo Histórico Ultramarino
BO	Boletim Oficial
cx-	Caixa
Coord.	Coordenação
Doc.	Documento
ed.	Edição
HGCV	História Geral de cabo Verde
S.G.G.	Secretaria Geral do Governo
Vol.	Volume

Dedico este trabalho à minha família pelo apoio que me deu, em especial ao meu filho Carlos Manuel, que esteve durante muito tempo privado da minha companhia, devido as pesquisas e ao estudo.

Agradecimentos

A realização deste trabalho de mestrado só foi possível graças à colaboração e ao contributo, de forma directa ou indirecta, de várias pessoas e instituições, as quais gostaria de exprimir algumas palavras de agradecimento e profundo reconhecimento, em particular:

Ao Prof. Doutor Daniel Alves, pela disponibilidade manifestada para orientar este trabalho, pela exigência de método e rigor, pela incansável orientação científica, pela revisão crítica do texto, pelos comentários, esclarecimentos, opiniões e sugestões, pela indicação de alguma bibliografia relevante pela temática em análise, pela simpatia demonstrada.

Ao grande amigo José Évora pela preciosa ajuda na definição do projecto, pelos comentários, esclarecimentos, clarificando ideias e colocando toda a sua experiência, conhecimento e apoio à disposição, pela sua dedicação e paciência em vários momentos de discussão.

Aos funcionários do Arquivo Histórico Nacional pela ajuda técnica materializada nas inúmeras pesquisas efectuadas.

Ao Sr. Humberto, funcionário da Câmara Municipal de S. Vicente, pela pronta disponibilidade manifestada ao longo das pesquisas feitas naquela instituição

À minha família, pelo constante encorajamento a fim de prosseguir este trabalho.

As pessoas que me acompanharam nesta caminhada e que foram muito importantes para a conclusão da tese, reitero o meu apreço e a minha eterna gratidão.

«A cidadezinha do Mindelo pode-se dizer que veio ao mundo sobre as quilhas da navegação internacional, nasceu, por assim dizer cosmopolita, porque nasceu parasita do porto, e até hoje sempre dependeu dele. Sobre estas quilhas tem navegado, ora em boa maré, ora em mares bravios, mais nestes que naquela (...).»

Manuel Lopes, Reflexões sobre a literatura Cabo-verdiana, Colóquios Cabo-verdianos, Lisboa, 1959.

Sumário

Este trabalho, que obedece aos requisitos parciais para a obtenção do grau de mestre em História Contemporânea na Universidade Nova de Lisboa, enquadra-se no campo da História Local, incidindo sobre o Porto Grande na Ilha de S. Vicente de Cabo Verde, no período compreendido entre 1850 a 1914. Procurar-se-á, à luz da documentação disponível, analisar a importância do porto para a afirmação da urbe, numa altura em que por força da Revolução Industrial o barco a vapor entrou nos mares do mundo e revolucionou o sistema de transportes. Nessa altura, S. Vicente, que até então mantinha-se deserta de gente, é elegida por hidrografos ingleses que procuravam um porto seguro onde pudessem instalar as suas companhias carvoeiras para abastecer os seus navios na rota do Atlântico Médio. Foi só por essa altura que o povoamento da ilha tornou-se possível, e a dinâmica do seu crescimento uma realidade, impulsionada pelo porto e sob uma forte influência inglesa. Este ritmo de desenvolvimento começou, porém, a decair nos finais do séc. XIX, altura em que o Porto Grande começa a sofrer uma forte concorrência por parte dos portos de Las Palmas e de Santa Cruz de Tenerife, no Arquipélago das Canárias, agravada ainda mais no início do séc. XX, quando, por altura da 1ª Grande Guerra, o Porto Grande do Mindelo também é sulcado por navios das potências beligerantes, envolvidas no conflito.

Palavras-chave: Porto, Atlântico, Companhias carvoeiras, trabalhadores operários, influências estrangeiras, “apports” culturais, carvão, aguada, construção urbana, impostos, infra-estrutura aduaneira, ...

Abstract

This work, which complies with partial requirements for the granting of a Master Degree in Contemporary History at the “*Universidade Nova de Lisboa*” (Nova University, Lisbon) falls within the field of Local History, focused on Porto Grande in the island of S. Vicente, in Cape Verde, in the period between 1850 and 1914. We seek to analyze in the light of available documents, the importance of the port for affirmation of the city, at a time when, due to the Industrial Revolution, steamboats entered the seas of the world, bringing a revolution to the transportation system. At this point in time, S. Vicente, which until then had kept free of people, is chosen by English hydrographers seeking for a safe port to install their coal companies to supply their ships travelling the Middle Atlantic route. It was only around this time that settlement of the island became possible, and growth dynamics a reality, propelled by the port and under strong British influence. This pace of development, however, started to decline by the end of the 19th Century, time at which Porto Grande suffers great competition from the ports of Las Palmas and Santa Cruz de Tenerife, in the Canary Islands, further aggravated in the beginning of the 20th Century when, around the 1st Great War, Porto Grande in Mindelo is also crossed by ships of the belligerent powers involved in the conflict.

Key words: Port, Atlantic, Coal companies, labor workers, foreign influences, cultural “*apports*”, coal, “*Aguada*”(1), urban construction, taxes, custom infra-structure, ...

(1) Fresh water springs that provided water supply to the ships that used to stop by

Conteúdos

Agradecimentos	iv
Sumário	vi
Abstract	vii
Conteúdo	viii
Introdução.....	1
Capítulo I - Da Povoação D. Rodrigo à Cidade do Mindelo (1795-1879)	6
1.1. Primórdios da ocupação da ilha de S. Vicente	7
1.2. O Porto Grande no contexto geo-histórico do Atlântico e das ilhas de Cabo Verde 14	
1.3. O Porto Grande ao tempo da navegação a vapor: as companhias e o seu impacto sobre a urbe	19
1.4. O Movimento Portuário e a dinâmica populacional	29
Capítulo II - A Construção Urbana e o Movimento Comercial	42
2.1. O Porto e a Urbe	42
2.2. O Movimento Comercial.....	45
2.2.1. O abastecimento de água.....	52
Capítulo III - A Cidade-Porto e as suas especificidades culturais.....	54
3.1. “Os apports” Culturais	54
3.2. A Arquitectura Urbana.....	59
Capítulo IV - A Crise portuária e as suas implicações sobre a urbe (1890-1914)	66
4.1. O Porto Grande face à concorrência do Porto de Las Palmas e Gran Canárias66	
4.2. A decadência do porto: efeitos sobre a economia e a sociedade	72
4.3. A situação do porto face a 1ª Guerra Mundial	76
Conclusão	80
ANEXO.....	82
FONTES E BIBLIOGRAFIA	85
FONTES.....	85
a) Manuscritas:.....	85
b) Impresas:.....	86
c) Bibliografia	87

Índice de quadros

Quadro 1. A entrada de navios de longo curso, no Porto Grande, no período compreendido entre 1851 a 1918.....	30
Quadro 2 – Mapa demonstrativo do movimento do Porto Grande da Villa do Mindello,	31
Quadro 3 – Mapa estatístico por nacionalidade do movimento marítimo das embarcações de longo curso do Porto Grande de São Vicente durante o ano de 1895	32
Quadro 4 - Mapa estatístico e por nacionalidades do movimento marítimo de embarcações de guerra e de longo curso do Porto Grande São Vicente durante o ano de 1901.....	33
Quadro 5 – Mapa estatístico dos rendimentos públicos da ilha de S. Vicente de 1874 a 1879 ...	47
Quadro 6 – Mapa estatístico dos impostos sobre o carvão da ilha de S. Vicente de 1874 a 1879	47
Quadro 7 - Mapa do produto do Imposto de Carvão de Pedra na Ilha de S. Vicente (1880 - 1885)	48
Quadro 9 - Mapa dos Navios de vapor entrados na Ilha de S. Vicente (1880 -1885).....	50
Quadro 10 – Arrecadação de receitas Aduaneiras mais importantes nas Alfândegas da Província de Cabo Verde (1890-1891).....	51
Quadro 11 - Mapa da receita geral da Alfandega de São Vicente no ano civil 1893.....	52
Quadro 12 - Palavras/Expressões inglesas introduzidas no crioulo de S. Vicente no tempo dos Ingleses.....	56
Quadro 13 - Tráfego nos portos das Canárias e no Porto Grande de S. Vicente (Cabo Verde) de 1883 a 1914.....	70

Índice de figuras e gráficos

Figura 1 – A baía do Porto Grande e a Urbe envolvente no séc. XIX	15
Figura 2 - Baía do Porto Grande no momento de prosperidade por volta de 1888.....	21
Figura 3 . Zona marginal marítima e zonas vizinhas. Ocupação Inglesa 1850 - 1879.....	22
Figura 4- Zona marginal marítima e zonas vizinhas – Ocupação Inglesa 1879-1914	23
Figura 5 – Planta da Povoação do Mindelo (1858).....	26
Figura 7- Carregamento de carvão pelas mulheres – S. Vicente, séc. XIX.....	39
Figura 8 – Rua da Praia.....	60
Figura 9 – Antiga Alfândega do Mindelo	60
Figura 10 – Edifício da Câmara Municipal, no Largo da Pracinha	61
Figura 11 – A Igreja da Nossa Senhora da Luz	62
Figura 12 – Hospital Velho	62
Figura 13- Palácio do Povo	64
Gráfico 1 – Desenvolvimento demográfico e navegação de S. Vicente 1879-1911.....	34
Gráfico 2 - A população da ilha de S. Vicente, 1850-1914.....	35
Gráfico 3 - A população por género, na ilha de S. Vicente (1850-1913).....	36

Introdução

O estudo dos portos cabo-verdianos, na sua essência, revela um notável valor historiográfico, que deve ser assumido como ponto de investigação, na medida em que estas infra-estruturas aduaneiras reportam para uma realidade científica, social, etnológica e sociológica de elevado valor para a sociedade insular cabo-verdiana.

Os primeiros trabalhos sobre esta matéria circunscreveram-se à Ilha de Santiago, a mais antiga em termos de povoamento e ocupação do espaço. Desde os anos sessenta do século passado que historiadores portugueses e cabo-verdianos vêm produzindo estudos particularmente sobre o porto da Ribeira Grande de Santiago, espaço no qual desembarcaram os primeiros navegadores portugueses e os primeiros contingentes de escravos, que viriam contribuir para o nascimento de um “produto” novo, o homem Cabo-verdiano, renovando o modo de encarar a História de Cabo Verde. No final da década citada e nas duas seguintes publicaram-se obras com um âmbito cronológico que se estendeu do século XV à actualidade, envolvendo temas díspares, como demografia, linguística, etnologia, antropologia, economia, administração, etc.

Pode-se observar que tal renovação se iniciou com a publicação de a *Monumenta Missionária Africana*, 2ª série, do Padre António Brásio que, embora o título sugere um enfoque religioso, transcreve uma vasta documentação de origem variada possibilitando uma abordagem administrativa, económica, social e cultural da historia insular e da costa da Guiné, do século XV a meados do século XVIII, dando especial realce aos portos da Ribeira Grande e Alcatrazes.

Nesse mesmo espaço de tempo, surgem trabalhos interdisciplinares de Orlando Ribeiro, *Primórdios da ocupação das ilhas de Cabo Verde*, (1962), e Ilídio Amaral, *Santiago de Cabo Verde: a terra e os homens*, (1964), fomentando novas pistas de estudo e interesse para Cabo Verde. Porém é Raquel Soeiro de Brito, *Primórdios da colonização Portuguesa no Atlântico*, (1968), que modifica, consideravelmente, a leitura deste espaço insular, abrindo caminho a obras de historiadores que conduziram a História de Cabo Verde à “modernidade”, como António Carreira, com informações

interessantes a cerca dos portos, da Ribeira Grande, de Alcatrazes, da Praia e das restantes ilhas do arquipélago Cabo-verdiano, estas ultimas de modo superficial: *Notícia Cartográfica e Cronológica do Bispado de Cabo Verde, Documentos para a História das ilhas de Cabo Verde e Rios da Guiné* ou ainda *Descrições Oitocentistas das Ilhas de Cabo Verde*, entre outras possíveis de citar.

Após a independência, nas próprias ilhas do arquipélago Cabo-verdiano surgiu um conjunto de trabalhos como os de Daniel Pereira, *Marcos cronológicos da Cidade Velha* (1988), publicações a considerar por todos quantos pretenderem dedicar-se ao estudo das ilhas.

António Carreira e Avelino Teixeira da Mota facultaram a possibilidade de preparar o terreno para o aparecimento de um projecto de investigação singular: a *História Geral de Cabo Verde*. Este projecto, tendo como objectivo central a elaboração da história do novo País africano, colónia portuguesa até 1975, através da cooperação entre investigadores cabo-verdianos e portugueses, representa um esforço sem precedentes na historiografia lusófona. Orientado por Luís de Albuquerque e Maria Emília Madeira Santos, o projecto foi executado por uma equipa mista que através de experiências particulares e abordagens específicas tentou apreender e transmitir a História de Cabo Verde na dupla vertente (europeia/africana) que a marcou indelevelmente. Assim procedeu-se à definição e delimitação das áreas de investigação, atribuindo a responsabilidade de cada uma delas a diferentes membros da equipa de acordo com formações e vocações próprias. A acompanhar a História Geral e no sentido de proporcionar a acessibilidade e divulgação das fontes a todos os interessados, foram publicados Corpo Documentais das principais fontes de apoio à sua elaboração.

Deve-se ainda dizer que, nos últimos anos, se assiste no panorama historiográfico cabo-verdiano a uma tendência para privilegiar a história local e regional. Esta tendência traduz-se numa série de estudos de historiadores cabo-verdianos que têm centralizado as suas atenções em áreas muito específicas, direccionadas para as diferentes ilhas que compõem o arquipélago. Relativamente àqueles que aos portos dizem respeito, são de destacar os trabalhos de António Leão Correia e Silva, *Histórias de um Sahel Insular* (2004), *Nos tempos do Porto Grande do Mindelo* (2005) e o de José Évora, (2010) *A Praia de 1850 a 1860: o Porto, o Comércio e a Cidade* (2010), além de outras reflexões sobre os diferentes ancoradouros do arquipélago.

Pelo exposto, constata-se a existência de poucos trabalhos de investigação sobre o Porto Grande do Mindelo, não obstante a importância que teve na História de S. Vicente, de Cabo Verde e do antigo Império Ultramarino Português.

Relativamente à ilha de S. Vicente, objecto deste estudo, o principal objectivo consistirá em demonstrar até que ponto o seu porto contribuiu para a sua afirmação enquanto segundo mais importante centro urbano do País, na 2ª metade do século XIX, altura em que a conjuntura atlântica revelou-se favorável para o efeito. Procurar-se-á, outrossim, analisar o impacto negativo que o porto terá exercido sobre a ilha, numa outra conjuntura desenhada entre finais do séc. XIX e início do séc. XX. Daí termos fixado a nossa baliza cronológica entre 1850 a 1914.

Mais especificamente, procuraremos avaliar o papel das companhias carvoeiras na então povoação de D. Rodrigo; a evolução da urbe e a construção urbana na 2ª metade da década de 1870, altura em que a então vila de D. Leopoldina ascende à categoria de Cidade do Mindelo; os *apports* culturais advenientes da dinâmica portuária, para finalmente analisar os factores que contribuíram para a decadência do Porto Grande bem como a sua situação face a 1ª Guerra Mundial.

Relativamente a metodologia, como dissemos anteriormente, este estudo enquadra-se no campo da História Local, permitindo a ligação de elementos subjacentes ao passado de um povo, que podem ser percebidos como factores constituintes da sua história e cultura. Desta forma, o papel particular que é dado à História Local, fragmentada no estudo de barreiras cronológicas precisas, assume como um dos contributos da revolução historiográfica efectuada pela “École des Annales”, que estuda o passado das sociedades no seu todo, evidenciando os acontecimentos que antes não eram vistos como factos históricos na íntegra.

Assim, para a sua elaboração, procuraremos utilizar uma metodologia baseada essencialmente na documentação escrita que existe sobre esta matéria, quer sejam os boletins oficiais da época, publicados em Cabo Verde a partir de 1842, quer a documentação avulsa emanada nos Fundos arquivísticos existentes no Arquivo Histórico Nacional e no Arquivo da Câmara Municipal de S. Vicente e que se relacionam directamente com a Alfândega do Mindelo e a dinâmica portuária da urbe.

Naturalmente, recorreremos à bibliografia teórica existente sobre os portos de Cabo Verde e os das outras paragens do antigo Império português, a fim de compararmos metodologias e fundamentar melhor as constatações que viermos a fazer.

Relativa a baliza cronológica, o ponto de partida da nossa análise centrar-se-á em 1850, ano em que as companhias carvoeiras inglesas começaram a incrementar em força na ilha de S. Vicente, dando azo ao tão esperado povoamento que até essa data se tinha revelado bastante deficiente. Em contrapartida, a análise termina em 1914, ano da eclosão da Primeira Guerra Mundial, que acabaria por provocar alguma instabilidade no Porto Grande, com efeitos sobre toda a Ilha de S. Vicente.

A escolha do tema justifica-se não só por razões afectivas, o facto de sermos natural desta Ilha e querer dar o nosso modesto contributo à sua História, mas também pelo facto do seu porto ser uma alavanca do crescimento da Ilha desde o momento da sua ocupação efectiva aos nossos dias, de tal modo que, a quando a decadência da sociedade escravocrata cabo-verdiana, no século XIX, Porto Grande surge como uma alternativa contribuindo para que Cabo Verde se transformasse numa colónia de serviço, cujo impacto foi decisivo para o resgate da economia nacional. Outrossim, hoje, numa altura em que tanto se fala no “*cluster*” do mar em Cabo Verde, Porto Grande é de novo referenciado para dar o seu contributo neste sentido. Daí, pensarmos ser um tema sempre actual na história da Ilha e do arquipélago.

No Capítulo I procuraremos fazer um enquadramento da ilha de S. Vicente no Atlântico Médio, após o qual faremos uma incursão sobre o espaço, ainda deserto de gente, mas com condições naturais que viriam contribuir para a sua ocupação e consequente exploração económica. Se numa primeira fase este espaço não era mais do que campos de pastagens onde se desenvolvia actividades agro-pecuárias, desenvolvidas fundamentalmente por habitantes da vizinha ilha de Santo Antão, numa segunda fase, foi possível a sua ocupação efectiva, quando hidrógrafos ingleses o elegeram para ali instalar as suas companhias carvoeiras que abasteciam os seus navios na rota do Atlântico Médio. Analisaremos o impacto destas campanhas carvoeiras no espaço sanvicentino, nomeadamente a contribuição da dinâmica portuária no desenvolvimento urbano da ilha.

No segundo capítulo, a importância do porto para a afirmação e expansão da urbe mindelense. Muito rapidamente o Porto Grande cresceu e atraiu empresas

britânicas para o abastecimento em carvão das centenas de embarcações que correram para as Américas. Neste capítulo mostraremos que ao tornar-se o maior porto de carvão do Atlântico Sul, Mindelo passou a viver sua “época de ouro” e recebeu muitos habitantes das ilhas vizinhas, fugindo das secas, epidemias e fomes.

No terceiro capítulo analisaremos a altura em que os ingleses controlavam a economia e o seu estilo de vida influenciou o resto da população, contribuindo para o aparecimento de uma urbe com especificidades culturais, no contexto das demais ilhas que formam o arquipélago.

No quarto capítulo analisaremos as possíveis razões que conduziram à crise portuária, nomeadamente o aparecimento de portos concorrentes mais modernos e menos dispendiosos em Las Palmas, por exemplo. O Porto Grande passou a viver um declínio real e a cidade cosmopolita foi abandonada ao seu destino. A situação foi agravada com a eclosão da 1ª Guerra Mundial, altura em que submarinos das potências europeias envolvidas no conflito sulcaram a baía do Porto Grande, criando uma situação de instabilidade ao ponto de ser declarado estado de sítio para toda a Ilha de S. Vicente, assunto que analisaremos de forma detalhada. Ainda neste capítulo procuraremos analisar o impacto negativo que o porto terá exercido sobre a ilha nomeadamente as consequências sócio-económicas advenientes da decadência do Porto para a ilha de S. Vicente em particular e Cabo Verde em geral.

Capítulo I - Da Povoação D. Rodrigo à Cidade do Mindelo (1795-1879)

“Não fosse o seu amplo e abrigado porto, a ilha de S. Vicente estaria, tal como a sua vizinha, Santa Luzia, condenada a permanecer irremediavelmente deserta.”¹

Para o historiador cabo-verdiano, José Silva Évora *“Os mares, outrora encarados como espaços do desconhecido, são desde há muito palco do cruzamento de rotas e de encontro entre povos e culturas. É que o homem descobriu as facilidades e vantagens que a vida marítima oferece na troca de bens essenciais, sendo que os portos tiveram a sua origem na fixação dessas trocas, em locais que ofereciam melhores condições de acesso e segurança para as embarcações”*.²

Se até o final do século XIV as civilizações então existentes viviam isoladas umas das outras, se eram grandes e pequenos universos fechados que pouco ou nada sabiam uns dos outros, nas primeiras décadas do século seguinte a situação começa a mudar. Coube aos portugueses primeiros, aos espanhóis depois, a fascinante aventura de romper essas barreiras, estabelecendo através dos mares, uma rede de contacto entre povos, para, no caso de Portugal, abranger um complexo histórico geográfico que se estendeu desde o norte de África até ao litoral da África Ocidental, passando pelas ilhas do atlântico designadamente as de Cabo Verde. Tudo indica que estas ilhas, localizadas no Atlântico Médio foram “descobertas” no séc. XV, tendo a ocupação efectiva iniciada

¹ SILVA, António Correia e, *Nos tempos do Porto Grande do Mindelo*, Centro Cultural Português, Praia Mindelo, 2000, p. 23.

² ÉVORA, José Silva, *A Praia de 1850 a 1860: O Porto o Comércio e a Cidade*, Instituto do Arquivo Histórico Nacional, Colecção Estudos e Pesquisas, Praia, 2009, p.43

em Santiago e logo de seguida o Fogo, ambas localizadas no Sul do arquipélago e pertencentes ao grupo do Sotavento³

1.1. Primórdios da ocupação da ilha de S. Vicente

Descoberta em 1462, no âmbito da Expansão Quatrocentista Portuguesa, a Ilha de S. Vicente foi mais tarde doada ao Duque de Viseu, a título de dependência de Santo Antão.⁴ Três séculos volvidos após o descobrimento, a ilha se encontrava ainda desabitada, desempenhando um papel subalterno de espaço de reserva dos habitantes de S. Nicolau e Santo Antão, numa pecuária extensiva em que a presença humana se reduz ao mínimo. Em conjunto com essa pecuária pouco solicitadora de homens e infra-estruturas, praticava-se, esporadicamente, com gente vinda de Santo Antão e S. Nicolau, a apanha da urzela e a recolha do âmbar expelidos pelos cetáceos nas praias.

Nota-se, assim, que a maior riqueza da ilha gira a volta do seu mar. Aliás, desde os primórdios do século XVIII insulanos das ilhas do Norte tiveram por hábito frequentar os mares cercanos a ilha do Porto Grande e Santa Luzia, onde apanhavam cagarras em quantidade e pescavam o famoso peixe das desertas, nome pelo qual era conhecido o complexo arquipelágico constituído pelos ilhéus Branco e Raso e as ilhas do Sal, Santa Luzia e S. Vicente.⁵

Estas ilhas propiciavam aos pescadores preciosos abrigos na arriscada aventura da pesca inter-insular. No que tange a S. Vicente, os homens do mar contavam com o abrigo proporcionado por um amplo e defendido porto, situado a noroeste, fronteiro a Santo Antão, denominado de Porto Grande. Próximo dele podiam dispor de reservas salineiras de que serviam para a salga do peixe capturado.

Nos finais de setecentos, os baleeiros de Nantuket e New Bedford e outros portos da América do Norte visitavam regularmente o “*mar das desertas*”, por onde

³ O Arquipélago de Cabo Verde é constituído por dez ilhas e oito ilhéus, formando dois grupos, o de Barlavento: Santo Antão, S. Vicente, S. Nicolau, Santa Luzia, Sal, Boa Vista e o de Sotavento: Maio, Santiago, Fogo e Brava, designados em função da posição que ocupam em relação ao vento dominante, os alísios de nordeste.

⁴ Sobre este assunto, Cf. ÉVORA, José, “ Separação Jurídico-administrativa da ilha de S. Vicente, da Comarca de Santo Antão”, In *AFRICANA*, Número Especial 5, Universidade Portucalense/ Arquivo Histórico Nacional, Porto, 1998, p.81-90.

⁵ SILVA, António Correia e, *Nos tempos do Porto Grande do Mindelo*, Centro Cultural Português; Praia-Mindelo, 2000, p. 24.

costumavam passar, entre Novembro e Dezembro, cardumes de baleias fugindo ao rigoroso inverno do Atlântico Setentrional.

Relegado a pastagem do gado bravo e abrigo de pescadores insulares ou estrangeiros, São Vicente teve até aos finais do século XVIII, uma presença secundária, apagada, quase clandestina, na História do Arquipélago. Daí, um espaço propício para a prática das actividades ilícitas. *“Por ser quase deserta, propiciava ao seu visitante ocasional uma liberdade quase plena.”*⁶

Nesse espaço abandonado, em que a presença da soberania é ainda muito tímida, diversos actores disputavam entre si o controle das riquezas naturais de que dispunha. Várias foram as tentativas levadas a cabo pelos donatários e pela própria Fazenda Real de vedar o acesso à ilha pelos moradores de Santo Antão e São Nicolau, mas não surtiram efeito. *“À Coroa possui mais a pretensão do que a capacidade efectiva de controlar o acesso à ilha.”*⁷

Os insulares, com o passar dos tempos, aprenderam a contornar a vigilância das autoridades, tomando posse das suas riquezas: Casos houve, até, que os próprios oficiais régios das ilhas setentrionais exploraram, em seu proveito próprio e em prejuízo das determinações da instituição que representavam, as riquezas da ilha deserta de São Vicente. Temos o caso do capitão-mor de Santo Antão, que *“em 1742, juntamente com um irlandês e alguns insulares, vendiam escravos e urzela aos estrangeiros em São Vicente.”*⁸

Já nos finais do século XVIII, a maior preocupação da Coroa passa a ser com os estrangeiros que frequentavam com maior falta de cerimónia as ilhas desertas. *“Baleeiros americanos, comerciantes de urzela ingleses, piratas de diversos proveniências, escalam São Vicente e recobram as forças no interior da baía, do seu amplo e seguro Porto Grande.”*⁹

Por volta de 1780, a presença dos baleeiros americanos nos mares das desertas começa a preocupar as autoridades. Escreve o Governador António Machado de Faria e Maya ao Rei, um officio alertando o ministro Martinho de Mello e Castro para a questão: *“Os navios estrangeiros, que passam para o cabo d’Orne e da Boa esperança,*

⁶ Idem. Ibidem. p. 24

⁷ Idem. p. 25.

⁸ BARCELLOS Christiano José de Senna, *Subsídios para a História de Cabo Verde e Guiné*, Parte II vol.I, Instituto da Biblioteca Nacional e do Livro, Praia, 2003, p. 290.

⁹ SILVA, António Correia e. Ob. Cit. p. 26.

primeiro ensaiam nestas vizinhanças (...).” Referindo-se aos baleeiros americanos, salienta: “ (...) o ano passado apanharam até 50 baleias pelas ilhas do Sal e Sam Vicente.”¹⁰

Poucos anos mais tarde, o açoriano António Aniceto Ferreira, capitão-mor da ilha da Boa Vista, regista o caso de *“uma embarcação americana proveniente de Nantuket, tendo capturado no mar das desertas cerca de 90 toneladas de baleias, derreteu parte delas dentro do próprio Porto Grande de São Vicente.”¹¹*

Todos esses factos mostram que a presença de estrangeiros em São Vicente não era nada esporádica. Tanto em Cabo Verde, como na própria metrópole começam a meditar-se, com muita apreensão a possibilidade, muito real, de uma ocupação estrangeira desta ilha periférica. Enquanto a violação era apenas dos moradores das ilhas ou então dos estrangeiros a título privado, o problema era de fórum meramente judicial, porém, quando extravasam a esfera judicial nacional, já se trata de uma ameaça à soberania portuguesa.

Navios de várias nacionalidades aportavam a ilha com o intuito de se abastecerem de víveres e recuperarem as forças para as suas longas viagens, como é o caso dos holandeses, franceses, ingleses, etc. Toda essa movimentação e a falta de controlo das autoridades cabo-verdianas fazem da ilha uma espécie de *“terra de ninguém”*. Ela é objecto de disputa entre as diferentes Coroas, contando sempre com a cumplicidade dos insulares. Temendo uma situação conflituosa, a Coroa portuguesa procurou tirar a ilha dessa situação a mercê dos estrangeiros. Para isso, começou em desmontar o sistema de cumplicidade reinante entre os estrangeiros e os habitantes das ilhas vizinhas de São Vicente. Nos meados do século XVIII, o sindicante Custodio de Matos impôs ao feitor de S. Nicolau a obrigação de sempre a mandar devassar as testemunhas, inquirindo *“se algumas pessoas forão às Ilhas Dezertas por lingoas e praticas dos Navios Estrangeiros.”¹²*

Na ambição de consolidar o seu império colonial, e pôr cobro às situações de irregularidades vividas à volta do Porto Grande, o Estado Português deu início, no

¹⁰ Ofício de António Machado de Fria e Maya, dirigido ao Ministro Martinho de Mello e Castro, datado de 7 de Março de 1788; AHU. Cabo Verde. Cx. 44. doc. 36.

¹¹ FERREIRA, Aniceto António, *Dissertação dos principais objectos da ilha da Boa Vista, uma das capitania de Cabo Verde*, Lisboa, 1987, p.22.

¹² Regimento da Fazenda real, Título 1, Cap. 4; In: A Sindicância do Desembargador Custódio Correia de Matos; SUDIA, 2, 1958.

século XVIII, a uma série de tentativas para povoar a ilha. A primeira proposta conhecida desse empreendimento data de 1734, no tempo do governador Bento Gomes Coelho, por iniciativa de João de Távora, que se ofereceu para povoar e fortificar à sua custa o Porto Grande, com a condição de desfrutar dos rendimentos da ilha por um período de dez anos, no fim dos quais a entregaria a El-Rei. Tal proposta não fez eco junto do governo e por conseguinte, não teve o seu aval¹³.

Várias outras tentativas sucederam após esta, até, que, em 1795 a iniciativa teve uma base mais firme. João Carlos da Fonseca Rosado, um comerciante da ilha do Fogo ofereceu-se para povoar a ilha com 50 escravos próprios e 20 casais de outras ilhas, *“com a condição de que lhe seriam arrematados os rendimentos da ilha por seis annos, e todo o gado da mesma por 60\$00 (sessenta mil reis); que se lhe concederiam ferramentas, apetrechos, munições e mantimentos, que se continuariam até que houvesse colheita; e que seriam isentos de foros e dízimos por dez annos: a ele, por sua parte se obrigava a fazer igreja e para manter e sustentar o parcho e pagar-lhe a conjura por seis annos.”*¹⁴

João Carlos da Fonseca Rosado foi nomeado Capitão-mor da ilha e os colonos começaram a chegar. De Lisboa vieram materiais para a construção de barracas, munições, ferramentas e outros produtos necessários.¹⁵ Em 1798, o projecto tinha avançado consideravelmente. A povoação chamada de Nossa Senhora da Luz passou a ser denominada de Dom Rodrigo¹⁶ numa altura em que já contava com cerca de 200 habitantes. *“As terras livres foram divididas pelos colonos, demarcaram-se os montados particulares e os baldios do município.”*¹⁷

Nota-se que na altura, os colonos, bem como as autoridades coloniais tiveram esperanças num futuro baseado na agricultura e criação de gado vacum. Porem, *“as tentativas feitas neste sentido de modo nenhum resultaram felizes.”*¹⁸ Apesar do esforço, não foi com base na agricultura e criação de gado que a economia de São Vicente viria a ter o seu desenvolvimento, contrariamente ao que teria pensado a

¹³ PEREIRA Daniel A., *Estudos da História de Cabo Verde*, Alfa-Comunicações, Praia, p.p.253-254.

¹⁴ Boletim Oficial da Província de Cabo Verde, Nº 64/1844.

¹⁵ BARCELLOS Christiano José de Senna, *Subsídios para a Historia de Cabo Verde e Guiné*, Parte III vol.II Instituto da Biblioteca Nacional e do Livro, Praia, 2003, p.115.

¹⁶ Em homenagem a Rodrigo de Sousa Coutinho, Ministro da Marinha e do Ultramar, na altura grande entusiasta do povoamento da ilha, conhecedor profundo do Ultramar.

¹⁷ MIRANDA, Augusto, *Bosquejo Histórico de São Vicente*, p. 83.

¹⁸ FDN, Ministério da Habitação e Obras Publicas; *Linhas Gerais da Historia do desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo*, p.6.

maioria dos responsáveis em Cabo Verde, que vivia ainda num mundo não penetrado pelo novo pensamento industrial e comercial nascido já em certos países, como resultado do capitalismo industrial. *“Foi o governador António Pussich, em 1819, que teve a ideia de uma futura cidade em São Vicente a funcionar como um novo centro administrativo, baseado nas actividades do porto. Foi ele que tentou dar novo impulso às tentativas de povoar a ilha de S. Vicente.”*¹⁹

Porém, as suas investidas não tiveram grandes resultados. *“Quasi moribunda foi arrastando a existência a tal povoação (Dom Rodrigo) até que o Governador Pussich empreendeu ressuscitá-la, e poz-lhe o nome de Povoação Leopoldina, depois do que requereu ao Governo recursos, que elle lhe forneceu liberalmente, mas que como as anteriores, foram uma despesa inútil.”*²⁰

Em 1820, com famílias deslocadas da vizinha ilha de Santo Antão, *“a população de São Vicente passou a ser de 295 almas.”*²¹ Por esta razão, *“o Governo de Cabo Verde, por provisão régia de 6 de Agosto de 1835, foi autorizado a despende, anualmente, a quantia de um conto de reis para incentivar o crescimento da população.”*²²

Em 1820 a Povoação passou a ostentar o nome de Vila Leopoldina, em homenagem a nora de D. João VI a Arquiduquesa de Áustria, Maria Leopoldina que tinha casado em 1816 com o futuro Rei D. Pedro IV, o libertador. Em relatório de 5 de Novembro de 1835 o Governador Pereira Martinho propôs a Sá Bandeira, Ministro das Colónias, que se mudasse a Capital da Praia para a Vila Leopoldina em S. Vicente. Proposta que acabaria por provocar alguma inquietação nomeadamente na Vila da Praia de Santa Maria, Capital da Província de Cabo Verde.

Não obstante reacções que se opuseram a tal medida, e em resposta ao relatório do Governador Marinho, em Junho de 1838, foi decretado o seguinte: *“Causando gravíssimo prejuízo e transtorno á Administração publica da Província de Cabo Verde o retirarem-se em certos mezes do anno as principais Authoridades da Ilha de S.Thiago, aonde presentemente se acha fixada a Sede d’aquale Governo, para se subtrahirem às moléstias que periodicamente se desenvolvem na mesma ilha; e não*

¹⁹ In, Boletim Oficial da Província de Cabo Verde, nº 37, do ano de 1843.

²⁰ Idem.

²¹ Revista Porto Grande; Nº 12; Câmara Municipal de S.Vicente. Janeiro de 1998, p. 11.

²² Idem, Ibidem.

sendo por outra parte justo, nem conforme aos princípios da humanidade, obrigá-las a strica residência n'aquelle local insalubre e maligno, com manifesto risco de suas vidas sacrificadas sem nenhum provento para o Estado; por estes ponderosos motivos e por existir felizmente n'aqule archipelago uma outra ilha, a de S. Vicente que gosa de melhor clima e de outras vantagens, entre as quaes merece attenção o possuir um porto dos mais espaçosos e seguros da Monarchia: Hei por bem Determinar que as principaes Authoridades do Governo Geral de Cabo Verde assentem residência permanente na sobredita ilha de S. Vicente, e que a construção dos Edifícios do Estado, necessários ao serviço da mesma ilha, sejam applicados aquelles meios pecuniários que se deveriam consumir na reedificação de taes Edifícios, que se acham em ruína na de S.Thiago, além de outros de que se poss dispor sem detrimento do serviço publico."²³

Neste relatório, pode-se avaliar as justificativas da referida transferência, entre as quais, a insalubridade existente na Vila da Praia, com todas as implicações daí advenientes, obrigando, por exemplo, que periodicamente as autoridades sentissem a necessidade de se fixar residências noutras Ilhas do Arquipélago, tidas como mais saudáveis.

É no mesmo relatório que se propõe o nome de Mindelo à esta povoação, "*em commemoração do desembarque nas Praias do Mindello, do Exercito, a cuja frente Meu Augusto Pai veio Libertar estes Reinos da Opressão em que se achavam, Restituir-Me o trono usurpado(...)*"²⁴.

Pouco tempo depois da publicação deste decreto, o Visconde Sá da Bandeira promulgou duas portarias para execução do que lhe fora pedido. "*Tendo sua magestade, a rainha Determinado pelos motivos expedidos no Decreto de 11 do corrente, incluso por copia,*

que na ilha de S. Vicente se funde uma Povoação com a Denominação de – Mindello – para residência das primeiras Authoridades da Província de Cabo Verde: manda pela Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, recomendar ao Governador Geral da mesma Província, que tenha a maior attenção quanto à escolha do local para a nova Povoação que deve reunir circunstancias de amenidade à de offerecer ao Commercio as maiores facilidades: o plano deverá ser regular, havendo

²³ Diário do Governo n°144, 20 de Junho de 1838.

²⁴ Iden, Ibidem.

especial cuidado na designação dos Logares destinados para os diversos edificios e mais objectos do serviço publico, de modo que eles ocupem respectivamente as mais convenientes situações e quando com o tempo as construções venham a aumentar, tudo ache em perfeita harmonia.sua Magestade manda lembrar ao Governador Geral, que todas as novas construções devem ser de módico custo, e Desejando que ellas comecem sem demora, tem Ordenado que dentro de poucos dias saia do Tejo para a Ilha de S. Vicente um Hiate carregado de cal, telha, e outros objectos, entre elles oito peças de artilharia de grosso calibre com competentes reparos, e projectis para o armamento do Porto(...).”²⁵

A leitura deste excerto permite-nos constatar a preocupação das autoridades relativamente a escolha do local para a nova povoação. Este devia recair sobre um sítio muito favorável ao comércio, devendo-se, outrossim, ter algum cuidado com os lugares destinados a construções de edificios públicos de forma a facilitar o plano urbanístico da urbe mindelense.

Constata-se, ainda, a preocupação das autoridades officias em dotar esta urbe das infraestruturas básicas, nomeadamente “(...)um bom Hospital, aonde os doentes quer Nacionaes, quer Estrangeiros, que abundam nos climas d’Africa possam achar socorros de que carecem(...)”.²⁶

Relativamente ao porto, o documento propõe que se “(...) declare franco o Porto de Mindello pelo espaço de dez annos, e que este privilégio seja extensivo a toda a ilha de S. Vicente em cujos portos os navios deverão unicamente pagar o muito módico direito d’ ancoragem que actualmente alli pagam(...)”.²⁷ Uma medida que certamente viria a contribuir para a atracção da navegação ao Porto Grande, porquanto recomendava que dessem aos barcos ali ancorados todas as prerrogativas, reduzindo, por exemplo, os impostos, durante esse período de dez anos.

O interesse do Governo, e particularmente o de Sá da Bandeira, pela fundação do Mindelo é bem demonstrado pela minúcia a que desceu na matéria versada em decretos e portarias a tal respeito.

Porém, dificuldades outras, particularmente a indisponibilidade de capital acabariam por impedir a instalação das repartições públicas. Por isso, só se mudou o

²⁵ Diário do Governo nº 156, de 4 de Julho de 1838.

²⁶ Iden, Ibidem.

²⁷ Iden, Ibidem.

nome da vila que passou de imediato a chamar-se Povoação do Mindelo, em lembrança da vitória dos liberais os chamados “bravos do Mindelo” por terem desembarcado a 8 de Julho de 1832 no Norte de Portugal na praia do Mindelo para derrotarem as tropas miguelistas.

São Vicente foi desenvolvendo devido, principalmente, ao facto de o seu amplo e seguro Porto Grande ter sido considerado um importante ponto de escala para a navegação que demandava o Atlântico. “*O Mindelo, também chamado Porto Grande, vinha muito à frente de todos os outros, sendo um dos maiores portos de abastecimento de carvão na África Ocidental, escalado pelas carreiras marítimas entre a Europa e a América do Sul*”²⁸, cujo objectivo era de abastecer os navios ingleses que faziam escala na ilha, nas suas viagens com destino à Índia.

Estava delineado o destino e a vocação da futura cidade de Mindelo e do seu Porto Grande.

Conclui-se, então, que o que dificultou o povoamento da ilha foi o facto de apresentar características que nunca viria a ser uma ilha de produção agrícola, dada a exiguidade dos terrenos cultiváveis e às suas condições climáticas caracterizadas pela irregularidades das chuvas, fortíssimos ventos e aridez do solo. Contudo, outros factores naturais determinaram o seu desenvolvimento a partir da segunda metade do séc. XIX, nomeadamente ser dotada de um magnífico porto natural - o Porto Grande localizado no coração do atlântico a meio caminho da Europa, África e América.

1.2. O Porto Grande no contexto geo-histórico do Atlântico e das ilhas de Cabo Verde

Como dissemos anteriormente, as vicissitudes naturais impediram a ocupação efectiva da Ilha de S. Vicente. Cerca de quatro séculos após a sua descoberta, manteve-se ainda deserta de gente, por não apresentar condições nenhuma em matéria de agricultura, porquanto é uma das ilhas mais áridas do arquipélago, desprovida de água e com péssimas condições à prática agrícola. Situação que só viria a mudar a partir da segunda metade do século XIX, altura em que a sua ocupação efectiva torna uma

²⁸ MARQUES.A.H. de Oliveira *Breve História de Portugal*, Editora presença, Lisboa, 2003, p.540.

O Porto Grande e a Urbe Mindelense...

realidade, nascendo pouco a pouco um urbe a beira do porto, agitando a vida económica, social e cultural da ilha.

Em pouco tempo, a sua condição de porto distribuidor do Arquipélago vai permitir a manutenção de uma actividade comercial cada vez mais crescente, evoluindo para a condição de capital económica da Colónia de Cabo Verde.

Outrossim, após período de relativa pujança, as funções de escala no Atlântico foram sendo transferidas para outros portos atlânticos, nomeadamente o de Dakar e os das Ilhas Canárias, marcando o início da crise de S. Vicente.

Atendendo que as valências da posição geoestratégica estiveram altamente dependentes das vicissitudes do exterior, neste ponto, procuraremos reflectir, por um lado, sobre a importância do Porto Grande nas rotas transatlânticas, o momento da afirmação da urbe mindelense, e, por outro, o impacto da decadência portuária sobre esta mesma urbe, numa altura em que as rotas atlânticas parecem terem mudado de rumo, como teremos oportunidade de mostrar no capítulo IV.

Figura 1 – A baía do Porto Grande e a Urbe envolvente no séc. XIX



Fonte: Álbum cartográfico de Cabo Verde.

A baía do Porto Grande é uma antiga cratera de um vulcão, situada na costa noroeste da ilha de S. Vicente a 16°53' de latitude N e 24° 59' de longitude W.G.

O Porto Grande de S. Vicente estende-se na ponta de João Ribeiro «N.E.» à ponta de Morro Branco, «S.W.», distanciando-se cerca de 2 milhas. A ampla baía que se

forma entre assas duas pontas tem uma flexa de cerca de 1,5 milhas. As condições excepcionais de que a natureza dotou o porto superam os inconvenientes da aridez da ilha onde se situa. A configuração da baía face a ilha de S. Antão, protegeu o Porto Grande dos ventos, dando-lhe excelente abrigo e segurança à navegação.

Segundo o investigador cabo-verdiano António Leão Correia e Silva, “*O valor geo-estratégico de um lugar deriva de um equilíbrio e articulação momentâneas de um conjunto de condições (técnicas, económicas, políticas e militares). Tanto assim é que apesar da posição geográfica de um lugar ser fixa e imutável, o seu valor geo estratégico, este nasce, cresce e morre*”²⁹. Foi o que aconteceu na ilha de S. Vicente, a partir da segunda metade do século XIX.

Razões políticas, comerciais e tecnológicas estão na base da verdadeira requalificação do valor da ilha de S. Vicente e do pequeno povoado que nasceu a volta de uma ampla e abrigada baía, apelidada de Porto Grande.

Na segunda década de 1800, ascenderam à independência duas das maiores colónias ibéricas da América do Sul: Argentina e Brasil. O processo é aberto ou veladamente caucionado pela maior potencia industrial e comercial de então, a Inglaterra, ávida de conquistar novas fontes de matérias-primas e em alargar os mercados externos para a sua industria e banca excedentárias, em produtos e capitais, respectivamente. Com este facto político, influenciado pela ideologia liberal, põe-se fim a um longo período de exclusivos metropolitanos sobre ricas regiões coloniais. Com a independência estes recém-criados países passam a orientar as suas relações comerciais externas privilegiadamente com a Inglaterra.³⁰

Este feito reforçou as potencialidades de desenvolvimento de uma linha de tráfego que cruza o Atlântico no sentido nordeste-sudoeste.

A abolição do tráfico de escravos e da escravatura³¹ favorecerão o desenvolvimento de relações comerciais anglo/sul-americanas. A este propósito escreve o historiador António Correia e Silva: “*O fim de recrutamento da mão-de-obra escrava em África induzirá as economias sul-americanas a demandar fontes alternativas de mão de obra. Encontrá-las-ão na própria Europa, onde a revolução agrícola vinha*

²⁹ SILVA, António Correia e, *A influencia do Atlântico na Formação de Portos em Cabo Verde*, Instituto de Investigação Científica Tropical, Lisboa, 1990, p.5.

³⁰ Sobre este assunto ver SILVA, António Correia e, *Combates pela História*, Speen Edições, Praia, 1995

³¹ Logo após a Revolução Industrial, na 2ª metade do séc.XVIII, a burguesia industrial inglesa começou a exigir o fim da escravatura e do tráfico de escravos.

arruinado camponeses pobres e a indústria estava lançado a pequenos artesãos no desemprego. (...) A emigração será, sem sombra de dúvida um dos mais fortes factores de animação dos tráfegos transatlânticos.”³² Na verdade a abertura à emigração europeia teve como consequência imediata o alargamento do mercado nos países sul-americanos.

Para manter a imagem de “oficina do mundo” e de uma grande potência industrial a Inglaterra necessita arquitectar um complexo e eficaz sistema de comunicações e transportes. O crescimento do volume de tráfego induziu necessidade do aumento da tonelagem dos navios³³. O desenvolvimento da industria metalúrgica/siderúrgica procedeu-se a adaptação, e depois substituição, dos pesados veleiros de madeira (clippers) americanos pelos navios a vapor (steamers), construídos em ferro e dotados de caldeiras, de rodas de pás e de hélices³⁴. A vela, que durante séculos dominou a navegação oceânica, encontra-se agora posta em causa, pelo crescimento da dimensão do comércio e por não se mostrar propícia a fazer locomover navios de ferro. Introduz-se, então, a máquina a vapor, que demandará como fonte de energia o carvão, um combustível pesado que colocou a navegação de longo curso numa situação de dependência das escalas de reabastecimento uma vez que a única hipótese que restava seria a de transportar a bordo enorme stocks de carvão. Uma hipótese que comprometia a rentabilidade das carreiras.

O progresso da navegação a vapor exigiu a organização de grandes sociedades capitalistas. Se, no tempo da navegação à vela, um armador negociante possuía um ou dois barcos, no século XIX, porém, apenas as grandes companhias de navegação podiam fazer face a compra de dezenas de barcos e a sua manutenção. Até 1914, as mais poderosas sociedades de navegação eram precisamente as inglesas, possuidoras de uma rede de informações e seguros á escala mundial. Também as condições técnicas dos portos sofreram modificações com a navegação a vapor, que motivou instalações consideráveis de dragagem e armazenagens de grandes dimensões.

³² SILVA, António Correia e, Ob Cit, 2005, p.91.

³³ Em meados do séc.XIX, a transformação técnica dos barcos estava no essencial atingida. O comprimento passou de 75 para 250 metros, o calado de 5 para 11 metros, a tonelagem de 1000 para 6000 toneladas, a velocidade de 9 para 25 nós.

³⁴ Os primeiros navios a vapor eram também equipados com velas, não apenas por falta de confiança na maquinaria e na propulsão por rodas de pás, mas também porque o carvão era muito caro e nem sempre fácil de obter.

A extensão do poder colonial da Inglaterra para o Indico – Índia, Birmânia, Nova Zelândia, Hong Kong, contribuiu para a valorização dos portos do atlântico. Sendo este, o eixo central da economia mundial de então, as ilhas ibéricas deste oceano vão ser objecto de um especial interesse da Inglaterra que apressou-se a solicitar a Portugal e a Espanha facilidades para a construção de estações carvoeiras nos arquipélagos dos Açores Canárias, Cabo Verde e Madeira³⁵.

Segundo António Correia e Silva, “*São as incontornáveis necessidades de reabastecimento a meio dos grandes percursos que levam a reconexão dos arquipélagos atlânticos às rotas de navegação, quando alguns deles, como Cabo Verde por exemplo, encontravam à data numa situação de relativa marginalidade. Contudo não é apenas a simples reconexão à rede atlântica que a náutica carvoeira provoca no arquipélago do Sahel. A nova navegação, emergente em meados do século XIX, transforma Cabo Verde na mais importante escala atlântica para as rotas que ligam a Europa e o atlântico Sul.*”³⁶

A consciencialização de que os navios precisavam de um lugar para a manutenção das máquinas e de abastecimento de matérias-primas fez com que se escolhesse a ilha de S. Vicente (a ilha mais pobre e periférica do pobre e pequeno arquipélago de Cabo Verde). Correia e Silva diz: “*Com efeito, a nova tecnologia é a nascença cativa do préstimo das ilhas. Não será por certo nisso que ela se diferencia da náutica veleira. Mas é um facto novo que faz com que seja o Porto Grande do Mindelo, e não qualquer outro porto cabo-verdiano, o eleito pelo novo paradigma técnico. A navegação carvoeira requer portos amplos, dada a intensidade do tráfego, e profundos, tendo em conta a dimensão dos navios. Nenhum outro porto do arquipélago ou mesmo da Macaronésia, atende tão bem a estas exigências, como o Porto Grande o faz.*”³⁷

O Porto Grande de S. Vicente é reconhecido como o mais estratégico para o apoio á navegação transatlântica devido à sua situação geográfica e às suas características naturais. “*Tem a ilha vários portos, se tal denominação se lhe pode dar, mas encontra-se o seu principal fundeadouro ao noroeste da ilha no denominado Porto Grande, em excelentes condições de abrigo, muito espaçoso e formado por uma extensa*

³⁵ SILVA, António Correia e, *Nos tempos do Porto Grande do Mindelo, Praia- Mindelo*, 2005. p. 85.

³⁶ SILVA, António Correia e, *Combates pela história*, ed. Spleen,-Edições, Praia, 2004, p.177.

³⁷ SILVA, António Correia e, *Espaços Urbanos de Cabo Verde. O tempo das cidades – porto*, Comissão nacional para as comemorações dos Descobrimentos Portugueses, Lisboa, 1998;p.32-33.

bahia abrigada de todos os ventos porque na frente da sua embocadura fica a ilha de Santo Antão”³⁸.

1.3. O Porto Grande ao tempo da navegação a vapor: as companhias e o seu impacto sobre a urbe

Os ingleses, adivinhando a futura importância do Porto Grande nas rotas do Atlântico, já em 1819 tinham enviado em missão para a ilha de S. Vicente uma equipa composta pelos tenentes da Marinha Real, Messeres Vidal e Mudge, auxiliados pelo guarda-marinha Deorford, tendo em vista o seu proveito e especulação³⁹ numa altura em que a navegação a vapor impôs-se sobre os veleiros. Desta forma o império britânico iniciava, a sua fixação na ilha, cuja dinâmica interna foi desenvolvendo com o espectro do porto.

Anos mais tarde, em 1834, a Monarquia Portuguesa criou o Ministério da Marinha e Ultramar, constituiu as antigas colónias em províncias ultramarinas e abriu todos os seus portos à navegação e comércio.⁴⁰ Neste contexto começaram a ser instaladas, na ilha de S. Vicente, depósitos de carvão, visando reabastecer os navios que nas suas viagens demandavam o Porto Grande, rumando depois para outras paragens atlânticas.

Foi a companhia inglesa East Índia que estabeleceu em 1838 o primeiro depósito flutuante de carvão, ainda que de efémera duração, isto porque, como companhia monopolista que era, estava perdendo seus privilégios e seria extinta em virtude da nova política inglesa de liberalização económica.⁴¹

Aberto à navegação, o Porto Grande, em consequência do tratado de comércio de 19 de Fevereiro de 1810, assinado entre a Inglaterra e Portugal, outras companhias inglesas procuraram o porto de S. Vicente.

É neste sentido que em 1850, o Inglês John Rendall, em carta particular ao Governador, comunica a sua intenção de mudar a sua residência, em Santo Antão, para o Porto Grande de S. Vicente, e junta à carta um requerimento pedindo permissão para

³⁸ Relatório do Governador Geral da Província Relativos á administração do Governo de Cabo Verde nos anos de 1878 a 1890, Lv-0391.S.G.G. A.H.N. Cabo Verde, Papeis Avulsos.

³⁹ MOTA, A. Teixeira da, *Cinco séculos de cartografia de Cabo Verde*, Garcia da Orta, Vol. 9, nº 1, p.14.

⁴⁰ GALVÃO Henrique, SELVAGEM, Carlos, *Império Ultramarino Português*, I Vol, p.53.

⁴¹ PRADA, Valentim Vasquez de, *História Económica Mundial*, Porto, Livraria Civilização, 1966.

estabelecer um depósito de carvão de pedra, junto do porto, para servir a navegação a vapor entre Inglaterra e Brasil, “(...) a fim de que os navios a vapor que fizerem a carreira de Inglaterra para o Rio de Janeiro possam aqui tocar na sua ida e volta.”⁴²

A partir de meados de Oitocentos começaram os investimentos das companhias inglesas, que depressa tornaram o porto de S. Vicente numa “*coaling station*”(porto carvoeiro). A primeira companhia a instalar-se em S. Vicente foi a *Royal Mail Steam Packet*, em 1850. “O governo, pela régia portaria de 18 de Novembro de 1850, comunicada ao governador geral, permitiu á Companhia Royal Mail Packet que estabelecesse livre de direitos, na ilha de S. Vicente, um deposito de carvão de pedra para uso dos vapores d’essa Companhia, declarando, essa portaria, que a concessão de isenção de direitos era emquanto se não publicasse a nova pauta e regulamento das alfandegas do archipelago.”⁴³

A partir desta data, a importação do carvão e a frequência da navegação foram crescendo, paralelamente com o incremento da navegação a vapor.

No ano seguinte a *Thomas & Miller e Patent Fuel*, também ali instalou, embora tivesse uma curta existência. Em 1853, a *Visger & Miller*⁴⁴ e em 1858 a *Mac Leod & Martin*. Em 1854 é lançado o imposto de 100rs.por tonelada de carvão, devendo a receita ser aplicada a obras publicas de S. Vicente. Em 1875 estabeleceu-se a *Cory Brothores & Co* que fazendo baixar muito o preço do carvão, faz afluir a navegação de novo a S. Vicente. Anos depois fundem-se as companhias Miller e Cory com a designação de Miller, Cory & Co. Por esta altura, Mindelo já era considerado o maior porto carvoeiro do Atlântico médio, quer pelo volume de tráfego como pela importância estratégica para as rotas marítimas entre a Europa e o atlântico Sul.⁴⁵

A ilha de S. Vicente em Cabo Verde foi então contemplada como um porto transatlântico, devido à sua posição geográfica que ligava o Norte da Europa à América do Sul, e também às suas condições naturais “*Tem a ilha vários portos se tal denominação se lhes pode dar, mas encontra-se o seu principal fundeadouro ao noroeste da ilha no denominado porto grande, em excelentes condições de abrigo,*

⁴² BARCELLOS Christiano José de Senna, Ob.Cit, Vol III, partes IV & V, p.400

⁴³ Idem, Ibidem, p.455.

⁴⁴ Fundiu-se com a Patent Full sob a firma Miller&Nepfers.

⁴⁵ SILVA, António Correia e ob cit, p. 110.

*muito espaçoso e formado por uma excelente bahia abrigada de todos os ventos porque na frente da sua embarcadura fica a ilha de Stº Antão.*⁴⁶

Figura 2 - Baía do Porto Grande no momento de prosperidade por volta de 1888



Fonte: LOUREIRO, João, *Postais Antigos de Cabo Verde*, Lisboa: Fundação Macau, Agosto de 1998, p.18

Atendendo que a ocupação da ilha de S. Vicente vinha sendo ocupada de forma muito tímida, porquanto as dificuldades climatéricas, a aridez do solo e défice gritante de água, a ausência absoluta de condições para a agricultura impediam que habitantes das outras ilhas do arquipélago encontrassem ali atracções para se fixarem, será os ingleses a se instalarem de forma efectiva por força de outras condições advenientes dessas companhias carvoeiras.

Assim não será de todo possível negar a relação directa entre essas companhias e a ocupação efectiva desta urbe, no período em análise.

Uma das características da evolução do Mindelo foi a monopolização de todo o espaço ribeirinho da cidade pelas companhias carvoeiras.

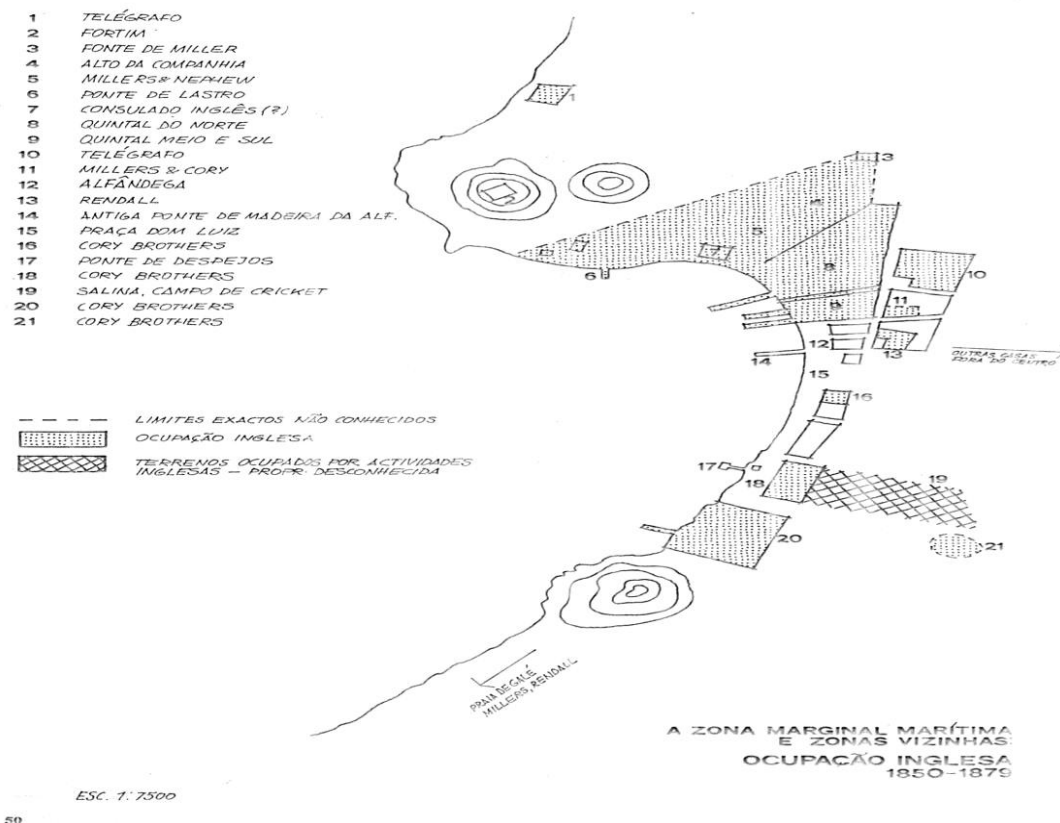
A análise da figura 3 permite-nos afirmar que relativamente à ocupação de terreno e às varias actividades na zona do porto, não foi o Estado o elemento mais activo. Uma área muito grande na totalidade foi concedida às companhias carvoeiras

⁴⁶ Relatório do Governador Geral da Província relativos à administração do Governo de Cabo Verde nos anos de 1878 a 1890, Lv - 0391 S.G.G. A.H.N. Cabo Verde, Papeis Avulsos.

O Porto Grande e a Urbe Mindelense...

inglesas, bem como terreno na vizinhança imediata do porto para construção aí de vários edifícios. A zona ribeirinha foi ocupada pela construção de armazéns, depósitos, cais e pontes que entravam pelo mar. Todo o espaço foi alvo, durante muito tempo, do concurso entre as companhias carvoeiras, comerciantes, repartições públicas e munícipes.

Figura 3 . Zona marginal marítima e zonas vizinhas. Ocupação Inglesa 1850 - 1879

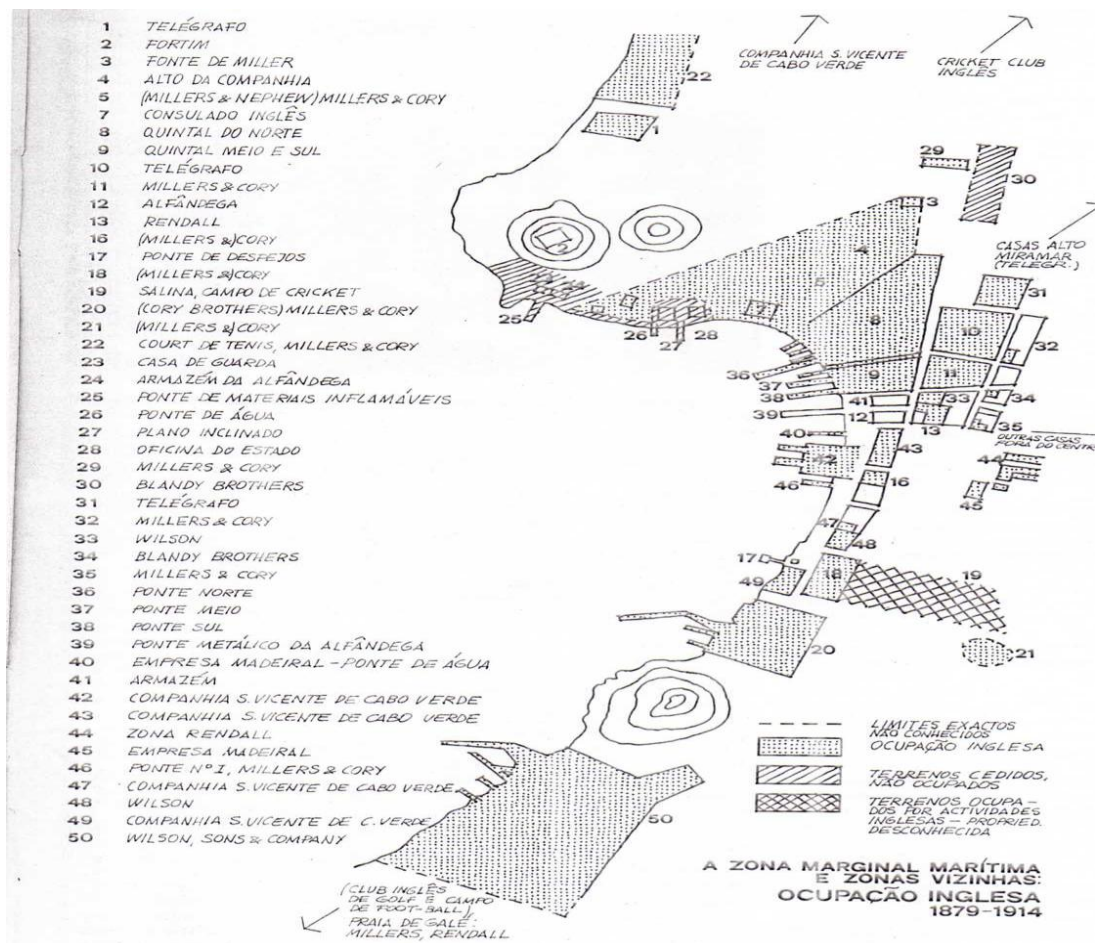


Fonte: *Linhas Gerais da História do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo*, p.50

Naturalmente a preponderância inglesa foi contestada daí que por volta de 1890, um habitante da ilha manifestou o seu desagrado em relação a tal situação proferindo as seguintes palavras: “Hoje esta ilha verdadeiramente não é nossa, ou é-o apenas n’aquilo e pela maneira os ingleses querem que ella seja. A quasi totalidade dos terrenos no litoral tanto no Porto Grande como da baía da Matiota, onde se podiam

estabelecer depósitos de carvão, foram concedidos imprevidente e criminosamente aos ingleses; todos os melhores terrenos para edificação pertence-lhes.⁴⁷ Se compararmos os dois documentos notaremos que ao longo dos anos a presença inglesa foi crescendo na ilha o que terá contribuído para a evolução da vila à uma cidade em 1879, uma forte influência britânica ao nível da arquitectura e toda a construção urbanística.

Figura 4- Zona marginal marítima e zonas vizinhas – Ocupação Inglesa 1879-1914



Fonte: *Linhas Gerais da História do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo*, p.51

O documento da figura 4 comprova a teoria que o Porto Grande de S. Vicente funcionava como pólo aglutinador de populações. Assistia-se ao aumento do casario, de edifícios públicos, e toda a sorte de casas de comércio, serviços indispensáveis a uma população que diariamente crescia.

⁴⁷ MARTINS, João Augusto Martins, *Madeira, Cabo Verde e Guiné*, Lisboa, 1981, p.89.

Conhecendo as carências da ilha, é natural que as companhias preocupassem com determinados detalhes nomeadamente trazer os seus materiais de construção, os seus engenheiros e mestres, para que pudessem construir os depósitos para o armazenamento de carvão, pontes de madeira e planos inclinados para facilitar a carga e a descarga do carvão.

A ilha de S. Vicente e com ela a povoação do Mindelo entraram assim num período florescente dado o movimento progressivo no porto de que resultava na tranquilidade para a população e bons resultados para o tesouro público. Foi a este propósito que em 1891 o admirável escritor cabo-verdiano João Augusto Martins, chegou a afirmar ser *“a mais importante de todo o arquipélago. A única porta por que o põe em contacto com o mundo. O pulmão onde respira e o cofre donde se alimenta a província inteira.”*⁴⁸

Em consequência deste desenvolvimento, foi preciso dotar a ilha de infra-estruturas mínimas.

A Alfândega aparece, mal o tráfego se estabelece, uma vez que o Estado queria tributar todas as trocas que por intermédio do porto se realizam.

A capitania passa a ser uma prioridade na ilha, para gerir o espaço marítimo do fundeadouro, os serviços de saúde inspeccionam a sanidade dos navios, dos passageiros e das cargas. O aumento progressivo de população e a sua importância, gerava necessidades de nomear autoridades indispensáveis, quer para a administração da justiça, quer para prover a regularidade do serviço público.

A afluência de indivíduos estrangeiros, e a concorrência dos naturais que procuravam emprego nos trabalhos braçais das companhias carvoeiras, originavam frequentes desordens e desavenças que convinha reprimir de forma legal. Contudo, não existia autoridade judicial que pudesse interpelar e instaurar os termos de qualquer processo que ali pudesse ser criado. Por outro lado, a administração civil não tinha na ilha autoridades que pudessem fornecer o tão importante impulso.

Constata-se, assim, que a ilha carecia de instituições importantes capazes de dar resposta ao seu crescimento populacional, nomeadamente em matéria de ordem e segurança públicas.

⁴⁸ Idem. Ibidem, p.85.

A perspectiva de transformação do porto em *coaling station* provoca, antes mesmo da sua concretização, rearranjos orgânicos nos aparelhos administrativos existentes em S. Vicente.

Tudo indica que o interesse demonstrando por parte dos ingleses para o Porto Grande veio criar optimismo no seio das autoridades portuguesas, perante o possível desenvolvimento da urbe. Foi assim que a Alfândega de S. Vicente a menos importante de todas, foi elevada a categoria de Alfândega Maior, ao estatuto de alfândega de despacho geral pela portaria de 7 de Dezembro de 1850⁴⁹. Nessa altura foi nomeado o primeiro director da Alfândega Maior, António Sequeira Thedim⁵⁰ e as funções do Chefe das Alfândegas do círculo do Norte foram transferidas do Director da Alfândega de Boa Vista para S. Vicente em menos de um ano.⁵¹ No mês de Abril de 1851, António Cândido Ferreira foi nomeado Patrão-Mor da ilha de S. Vicente para o policiamento do Porto.⁵² No mesmo ano foi nomeado uma comissão para fazer visitas de controlo sanitário aos navios e criada uma botica para vender medicamentos aos que pudessem pagar e fornece-los gratuitamente aos mais carenciados. É neste contexto que o governo nomeia uma comissão de socorro e envia mantimentos.⁵³

A população começou a recuperar mas em 1853 o arquipélago enfrentou mais um ano de seca que veio dificultar efectivamente esta recuperação. O governo atento à situação tomou algumas medidas e em 1854 nomeou comissões de socorro em todas as ilhas para prevenir os efeitos da seca⁵⁴.

Passada que foi essa crise terrível, S. Vicente vai lentamente regressando ao seu anterior ritmo de crescimento e pouco tempo depois, com a ajuda da emigração das ilhas vizinhas, atingiu os seus 1400 habitantes.

Administrativamente, embora existisse na ilha de S. Vicente apenas uma freguesia pertencente ao concelho da ilha de Santo Antão⁵⁵, possuía algumas autoridades, designadamente o Comandante militar, co-adjuvado pelo Regedor de Paróquia, o Juiz Eleito e seu Escrivão, que se encontravam sempre na dependência das

⁴⁹ Boletim Oficial do Governo da Província de Cabo Verde, Praia, Imprensa Nacional, nº 71(20 de Setembro, 1851), p.282

⁵⁰ Boletim Oficial 49/1850.

⁵¹ Boletim Oficial 71/1851, Circular 20 A.

⁵² Boletim Oficial 63/1851, Portaria de 25 de Abril de 1851.

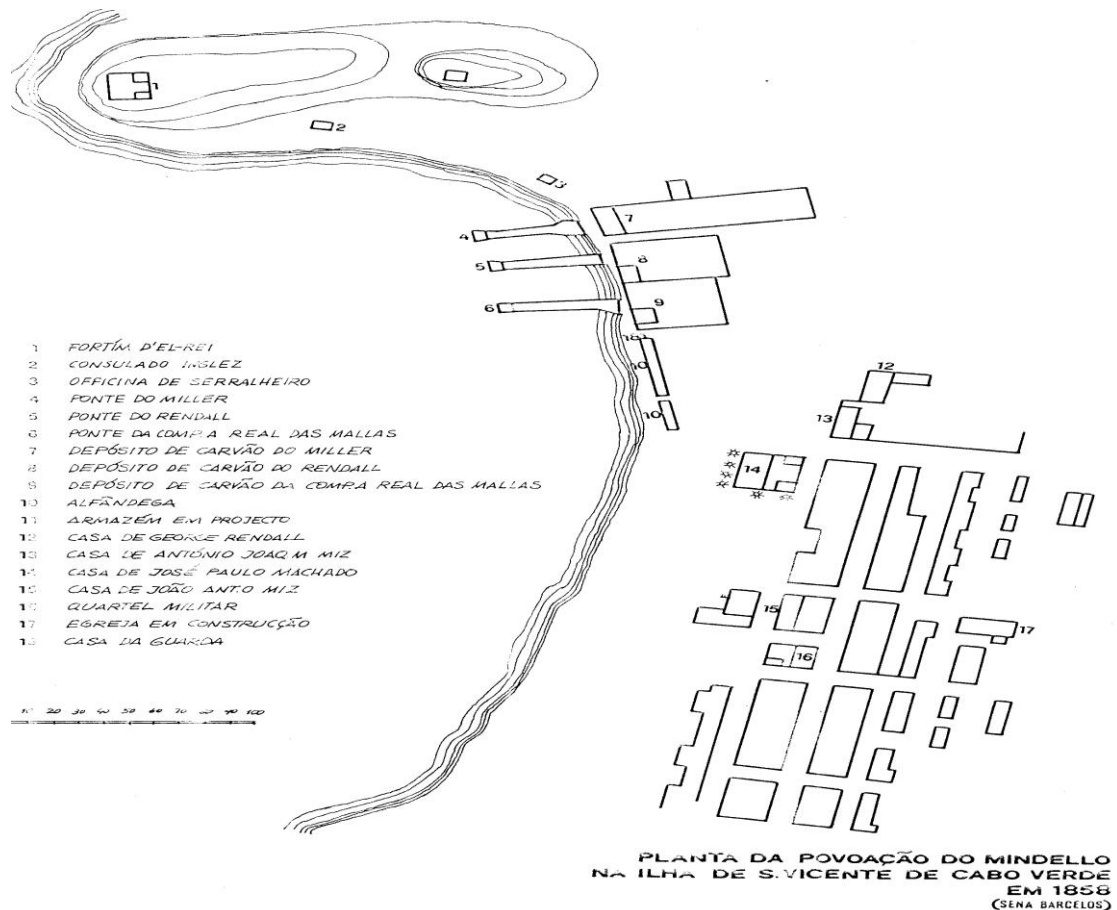
⁵³ Boletim Oficial 63/1851, portaria de 8 de Maio de 1851

⁵⁴ Boletim Oficial 162/1854 Circular 174.

⁵⁵ Até a segunda metade do século XIX, a Ilha de S. Vicente enquadrava-se no Concelho de Santo Antão, para todos os efeitos administrativos.

autoridades municipais e judiciais de Santo Antão. Situação agravada pelas dificuldades de comunicação entre as duas ilhas.

Figura 5 – Planta da Povoação do Mindelo (1858)



Fonte: *Linhas Gerais da História do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo*, p.23

Passavam-se, por vezes, três semanas ou mais sem que houvesse comunicação entre as ilhas, não obstante serem separadas por um canal de 6 a 9 milhas de largura. A falta de portos na ilha de Santo Antão e a bravura do mar eram consideradas como principais causas de pouca comunicação.

Tendo em conta as dificuldades provenientes da falta de comunicação entre estas duas ilhas a 26 de Março de 1852 o Governador Geral da província, Brigadeiro Fortunato José Barreiros em Conselho, “*fez cessar este estado de cousas, desligando-a*

da mesma e contituindo-a em concelho independente”⁵⁶. Foi desta forma que a ilha de S. Vicente conseguiu a sua independência para administrar o comércio público. Tal decisão igualmente a emancipou, quanto ao judicial “(...) *e sejam também creados, provisoriamente para a ilha de S-Vicente os Logares de Juiz Ordinário-Juiz de Paz- e de Escrivães de ambos os juízos-e bem assim uma Comissão Municipal, como demanda o bom andamento dos negócios públicos.*”⁵⁷

Assim, pela portaria de 26 de Março de 1852, foi criada uma Comissão Municipal em S. Vicente, composta por cinco membros, para exercer funções administrativas.⁵⁸ Inicialmente presidida pelo Comandante militar da Ilha, a Comissão Municipal tinha as atribuições e competências que o Código Administrativo de 1842 incumbia às Câmaras Municipais⁵⁹.

O Porto Grande continua a determinar o desenvolvimento da Ilha, com o povoado principal a crescer, os edifícios a multiplicarem-se e em 1858, pelo decreto de 29 de Abril, a povoação do Mindelo foi elevada à categoria de vila,⁶⁰ numa altura em que contava com cerca de 1400 habitantes e era constituída por 4 ruas principais “ (...) *Rua de Santo António e de São João, Rua de Moçambique que inicialmente foi chamada de Rua Bartholomeu (mais tarde Rua Sá da Bandeira) e Rua Nossa Senhora da Luz*”,⁶¹ 4 travessas “ (...) *a futura rua de Lisboa, Travessa da Igreja, Travessa da Praia e mais uma travessa, que hoje não existe (...)*”⁶² e 2 largos como se pode comprovar na planta da Fig. 5. Tinha ainda 170 habitações que, de acordo com Travassos Valdez eram “*na máxima parte abarrocados, construídos de adobes e cobertos de telhas de pau ou de palha*” sem “*as condições de segurança e salubridade indispensáveis.*”⁶³ A partir de então começam a ser construídos os edifícios mais importantes ligados a administração, como o Novo Quartel, o Palácio do Governo e os Paços do Concelho.

⁵⁶ Boletim Oficial do Governo da Província de Cabo Verde, nº 15/ 1880

⁵⁷ Boletim Oficial do Governo da Província de Cabo Verde, nº 100, Ano 1852, p.403

⁵⁸ “Esta comissão, por várias vezes renovada, funcionou até 18 de Agosto de 1879, dia em que assumiu a gerência dos negócios do município a actual câmara municipal, eleita em virtude da portaria do governo geral da província de 22 de Julho do referido ano”. In BO nº15 /1880

⁵⁹ Sobre as prerrogativas do Código Administrativo de 1842, Cf. Lopes Maria José, *O Surgimento das Câmaras Municipais nas Ilhas do Norte*, ed. IAHN, Praia, 2005.

⁶⁰ Boletim Oficial de Cabo Verde nº29/1858, Praia, Imprensa Nacional de Cabo Verde, 1858, SGG. Cx. 249, Praia, 1994 e BARCELOS, Christiano de Senna, Ob cit., Vol IV, partes VI, pp 110-111.

⁶¹ *Linhas Gerais da Historia do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo*, p.25.

⁶² Iden, Ibidem, p.25.

⁶³ In África Ocidental, Lisboa, Imprensa Nacional, 1864, p.120.

O quadro que se segue, indica que no ano de 1866, a Vila do Mindelo tinha 1308 habitantes,⁶⁴ uma praça, 2 largos, 7 ruas, 3 travessas, e 286 habitações dos quais contavam 23 casas altas, 158 abarracadas, 32 de palha, 3 casas altas em construção e 14 abarracadas em diferentes sítios da ilha.

Fig.6. Mapa estatístico da vila do Mindelo em 1866

Mapa estatístico e topographico da Villa do Mindello da Ilha de São Vicente.

Freguesia	N.º de fogos	Habitanes						Total	Movimento da população no anno				Topographia da Villa										
		Europeus		Indigenas		Estrangeiros			Nascidos		Mortos		Casas altas		Abarracadas		De palha						
		Masculinos	Femininos	Masculinos	Femininos	Masculinos	Femininos		Masculinos	Femininos	Masculinos	Femininos	Masculinos	Femininos	Masculinos	Femininos	Masculinos	Femininos					
<i>Nossa Senhora da Luz</i>	597	86	25	621	546	17	13	1308	27	38	55	21	2	1	2	7	3	23	158	32	3	14	5

*Administracão do Concelho da Ilha de São Vicente 19 de Setembro de 1866.
Dr.ºm. Substituto.
João José Corsino Perez*

Fonte: Correspondência recebida da Administração do Concelho de S. Vicente Janeiro - Julho de 1866, S.G.G. Cx- nº 23 AHN-CV

A partir da década de 1860, a frequência e a comercialização do carvão aumentaram paralelamente com a generalização da navegação à vapor, arrastando consigo a modificação das estruturas urbanas e administrativas da Vila do Mindelo.

O ritmo de crescimento populacional exigia novas configurações urbanísticas e administrativas. Surgiram as primeiras casas assobradas de pedra cobertas de telha de barro e pau, redes de ruas, infra-estruturas sanitárias, travessas, infra-estruturas portuárias que eram financiadas principalmente com impostos municipais e impostos de exportação, reparação de navios, contribuições do governo, ancoragem, o que veio

⁶⁴ 86 europeus do sexo masculino, 25 do sexo feminino, 621 indígenas do sexo masculino, 546 do sexo feminino, 17 estrangeiros masculinos e 13 femininos.

permitir assim a sua expansão e crescimento. Devido a esse crescimento, na década de 1860 e 1870, foram aforadas terrenos urbanos á vários particulares que queriam construir habitações vistas sofrerem muito da falta de casas.

Em 1877, S. Vicente era a única ilha onde as obras públicas eram custeadas pela respectiva verba do orçamento municipal. A principal fonte destes rendimentos era proveniente do imposto de 100reis por tonelada de carvão, como dissemos anteriormente⁶⁵.

Nos primeiros anos da década de 70 verifica-se uma baixa do preço do carvão resultante da concorrência provocada pelo estabelecimento da Cory Brothers & Co. Esta baixa fez afluir a S. Vicente um número considerável de navios que num período de dez anos triplicou. Esta afluência poderia, porém, ter sido muito maior não fosse a elevação dos direitos sobre o carvão para 300rs a tonelada, conforme decreto de Outubro de 1880. Esta companhia funde-se com Miller & Nephews, nascendo a Miller, Cory & Co.⁶⁶ No sentido de pôr termo ao monopólio das diversas companhias inglesas, criou-se em

1891 uma companhia portuguesa, a Companhia de S. Vicente, conhecida por Companhia Nacional⁶⁷.

1.4. O Movimento Portuário e a dinâmica populacional

Entre 1851 e 1918, o porto recebeu 63976 navios de longo curso, que, acrescidos pelos de cabotagem advenientes das ligações entre S. Vicente e as outras ilhas do arquipélago, incrementaram a dinâmica portuária, com impactos sobre a economia da urbe, conforme se constata pela tonelagem de carvão de pedra ali embarcados sem se esquecer das receitas fiscais arrecadadas pelos serviços alfandegários.

O quadro 1 nos mostra que, se nos primeiros anos da segunda metade do século XIX, o número de navios aportados é relativamente tímido, nunca chegando a duas centenas, o mesmo não acontece em ralação aos anos sessenta desse século, data a partir da qual o aumento torna-se bastante significativo. Nas duas décadas seguintes, a entrada é cada vez maior e esta tendência só começa a inverter a partir de 1892, por razões que

⁶⁵ Com o desenvolvimento da actividade portuária, a 1 de Setembro de 1854, cria-se o imposto de 100réis por tonelada de carvão de pedra a ser exclusivamente aplicada na ilha de S. Vicente, BO n°27/1858, portaria n° 218, Praia.

⁶⁶ SILVA, António Leão Correia e, Ob.Cit. p.172

⁶⁷ BO de Cabo Verde, n° 42, 1891

O Porto Grande e a Urbe Mindelense...

procuraremos explicar mais à frente. Não obstante os constrangimentos por que vai passar o Porto Grande, na sequência da concorrência de outros portos atlânticos, o quadro nos mostra alguma flutuação, porquanto, a redução de navios entrados não é tão drástica, o que só vai acontecer em 1917, por motivos que apontaremos quando estivermos a falar da situação do porto face à 1ª Grande Guerra.

Quadro 1. A entrada de navios de longo curso, no Porto Grande, no período compreendido entre 1851 a 1918

Anos	Navios	Toneladas de Carvão	Anos	Navios	Toneladas de carvão
1851	153	-	1885	1337	153.866
1852	148	-	1886	1249	134.855
1853	192	-	1887	1425	177.672
1854	153	-	1888	1711	224.675
1855	119	8.179	1889	1265	388.844
1856	130	16.770	1890	1593	304.333
1857	178	35.284	1891	1038	140.218
1858	192	27.876	1892	994	171.445
1859	220	28.503	1893	942	139.453
1860	228	38.850	1894	1131	149.148
1861	287	34.175	1895	1248	207.049
1862	329	39.486	1896	1579	322.165
1863	385	47.456	1897	1237	264.171
1864	404	52.457	1898	1444	295.417
1865	416	47.694	1899	1499	322.978
1866	430	52.526	1900	1879	323.299
1867	501	52.930	1901	1592	338.644
1868	410	52.913	1902	1096	217.134
1869	422	48.494	1903	1214	237.100
1870	439	44.474	1904	1394	263.701
1871	556	40.394	1905	1268	215.265
1872	493	46.313	1906	1630	331.487
1873	667	79.090	1907	1719	390.499
1874	654	84.008	1908	1548	294.558
1875	492	32.470	1909	1391	256.098
1876	552	42.650	1910	1593	306.202
1877	735	75.296	1911	1296	223.716
1878	876	88.809	1912	1707	281.559
1879	946	115.932	1913	1466	394.562
1880	907	122.318	1914	1112	180.087
1881	1158	134.215	1915	1368	260.841
1882	1356	185.513	1916	1377	397.095
1883	1408	178.675	1917	418	83.389
1884	1446	181.698	1918	234	41.758

Fonte: Citado por ALMEIDA, João in O Porto Grande de S. Vicente de Cabo Verde, in Boletim Agência Geral das Colónias, Lisboa, 1925, nº 4 p.125

**Quadro 2 – Mapa demonstrativo do movimento do Porto Grande da Vila do Mindelo,
da ilha de São Vicente em 1874**

Meses	Navios Entrados e Saídos				Total	Tone ladas	Nº de Passageiros	
	A vapor		De vela				Entrados	Saídos
	De guerra	Mercantes	De guerra	Mercantes				
Janeiro	2	28		40	70	56:032	3:862	?
Fevereiro	16	40		47	103	81:823	4:962	?
Março	14	40		40	94	76:530	7:558	?
Abril	8	21		45	74	43:250	3:696	3:660
Maiο	3	32		46	81	54:768	4:007	3:980
Junho	5	25		38	68	41:864	3:717	3:725
Julho	3	17		41	61	32:599	2:818	2:714
Agosto	4	14		31	49	24:887	1:947	1:953
Setembro	4	11		21	36	19:929	1:590	1:587
Outubro	4	14		33	51	23:938	2:917	2:767
Novembro	12	16		33	61	24:937	2:304	2:342
Dezembro	11	16		31	58	25:242	3:209	3:285
Soma	86	274		446	806	505:799	42:583	26:013

Fonte : BO n-º 2 /1875

Se detivermos agora no quadro 2, que nos mostra a distribuição mensal da movimentação dos navios e de passageiros no Porto Grande da vila do Mindelo no ano de 1874, constataremos que, todos os meses do ano entravam e saíam navios e passageiros deste porto. Em relação aos navios a vapor de guerra, temos um máximo em Fevereiro e um mínimo em Janeiro e a vapor mercante, o máximo m Fevereiro e Março e o mínimo em Setembro. Dos navios a vela de guerra não há referência para os anos em análise, mas dos de vela mercantes existem dados que nos permitem afirmar que o máximo encontra-se em Maio e o mínimo em Agosto e Dezembro. Com um total anual de 806 navios que entraram e saíram do porto, nota-se um máximo em Fevereiro com 103 e um mínimo em Setembro com 36. Relativamente a tonelagem ressalta

O Porto Grande e a Urbe Mindelense...

imediatamente a maior no mês de Fevereiro consequência da maior afluência ao porto, e a menor no mês de Setembro.

Quadro 3 – Mapa estatístico por nacionalidade do movimento marítimo das embarcações de longo curso do Porto Grande de São Vicente durante o ano de 1895

Nacionalidades	Entradas				Total
	Mercantes		De guerra		
	De vela	A vapor	De vela	A vapor	
Portugueses	11	42	-	3	56
Ingleses	7	660	-	*(12)	679
Franceses	-	45	1	-	46
Alemães	1	234	-	1	236
Espanhóis	1	-	-	10	11
Italianos	3	160	-	2	165
Austríacos	-	23	-	-	23
Holandeses	-	7	-	2	9
Noruegueses	5	8	-	-	13
Suecos	1	-	-	-	1
Dinamarqueses	-	2	-	-	2
Belgas	-	1	-	-	1
Brasileiros	-	9	-	2	11
Americanos	12	1	-	-	13
Soma	41	1:192	1	32	1:266

*Um board pertencente ao Royal Club Inglez

Fonte : Estatística Geral da Província referente ao ano de 1895- B O – 1897

Dos dados indicados no quadro 3, que nos mostra a origem dos navios entrados no Porto Grande de S. Vicente, apuramos que mais de metade dos navios que escalaram no Porto Grande de S. Vicente durante o ano de 1895 foram ingleses (52,6%), seguidos por ordem decrescente dos alemães (18,6%), dos italianos (13%), dos portugueses (4,4%) e dos franceses (3,6%). Os restantes países em conjunto representam 8,2% do total.

Se detivermos no quadro 4 que nos mostra, o mapa estatístico e por nacionalidades do movimento marítimo das embarcações de guerra e de longo curso no Porto Grande de S. Vicente durante o ano de 1901, constatamos que, mais uma vez as

O Porto Grande e a Urbe Mindelense...

embarcações de nacionalidade inglesa apresentam-se em maior numero, tanto no que diz respeito à entrada (70,3%), como à saída (68,9%), sendo em ambos os casos os navios mercantes a representar a esmagadora maioria do movimento.

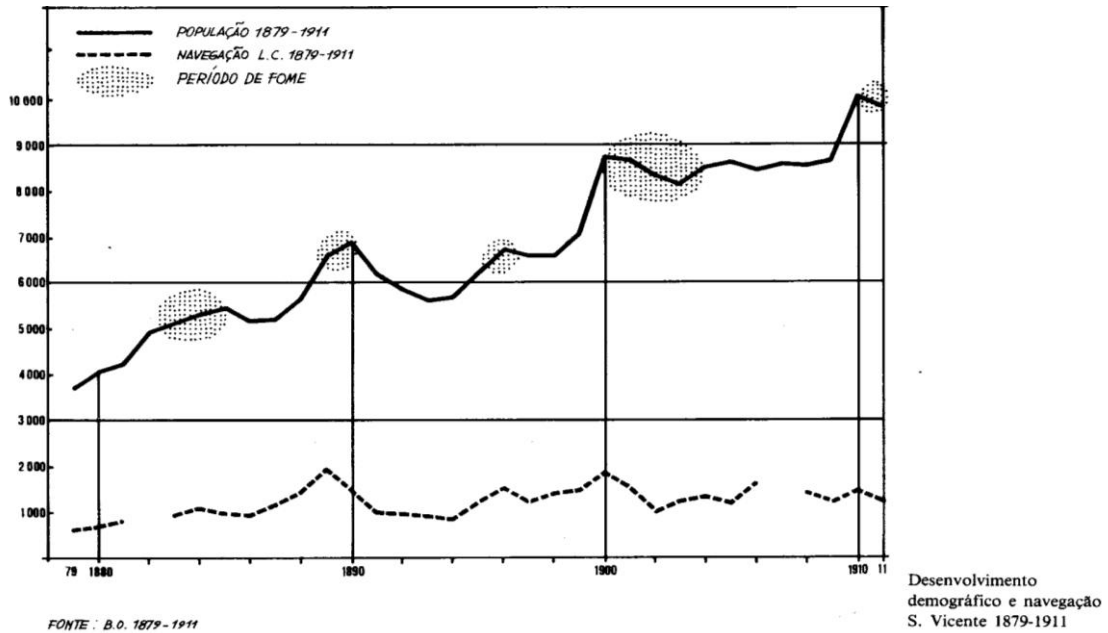
Quadro 4 - Mapa estatístico e por nacionalidades do movimento marítimo de embarcações de guerra e de longo curso do Porto Grande São Vicente durante o ano de 1901

Nacionalidades	Navios Entrados				Navios Saídos			
	Navios de Guerra		Vapores Mercantes	Navios de Vela	Navios de Guerra		Navios Mercantes	Navios de Vela
	Vela	Vapor			Vela	Vapor		
Alemães	1	5	170	-	1	5	170	-
EUA	-	2	1	14	-	2	1	15
Argentinos	-	1	1	-	-	1	1	-
Austríacos	-	-	11	-	-	-	11	-
Belgas	-	-	1	-	-	-	1	-
Brasileiros	-	2	3	-	-	2	3	-
Dinamarqueses	-	-	15	-	-	-	15	-
Franceses	-	1	16	1	-	1	16	1
Gregos	-	1	-	-	-	1	-	-
Espanhóis	1	1	34	-	1	1	35	-
Holandeses	-	-	13	-	-	-	13	-
Ingleses	-	19	1:016	2	-	19	1:020	2
Italianos	-	1	136	4	-	1	136	4
Mexicanos	-	-	2	-	-	-	2	-
Mónacos	-	3	-	-	-	3	-	-
Noruegueses	-	-	10	2	-	-	10	2
Peruanos	-	-	1	-	-	-	1	-
Portugueses	-	11	40	23	-	11	39	23
Russos	-	-	4	-	-	-	4	-
Suecos	-	1	2	-	-	1	2	-
Total	2	48	1:476	46	2	48	1:480	47

Fonte: Estatística Geral da Província referente ao ano de 1901 - B O – 1902

Os dados apontam assim, não só para um pequeno peso dos navios portugueses, como para um reforço bastante acentuado da presença inglesa que parece reforçar-se no final do século XIX e passagem para o século XX.

Gráfico 1 – Desenvolvimento demográfico e navegação de S. Vicente 1879-1911



Fonte: BO 1879-1911, citado em *Linhas Gerais da História do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo*, República de Cabo Verde, Edição do F.D.N., 1984 p. 58

A abertura do porto ao tráfego transatlântico vai provocar um rápido e vigoroso crescimento da população do pequeno e pobre burgo, situado no enorme areal defronte ao Porto Grande. Apesar do carácter meramente estimativo dos dados disponíveis, a tendência de crescimento é clara.

Esta demanda de navios, imposta pelo tráfego transatlântico, abaria por criar maiores possibilidades de emprego e, conseqüentemente, contribuir para um aumento da população urbana. O gráfico mostra-nos que a população cresceu a um ritmo acelerado, de 3717 pessoas em 1879 para 6561 em 1889.

A análise do gráfico 1 nos permite dizer que no período compreendido ente 1879 a 1911 verificou um rápido crescimento da população na ilha de S. Vicente o que pode ser explicado pela abertura do porto ao tráfego de longo curso.

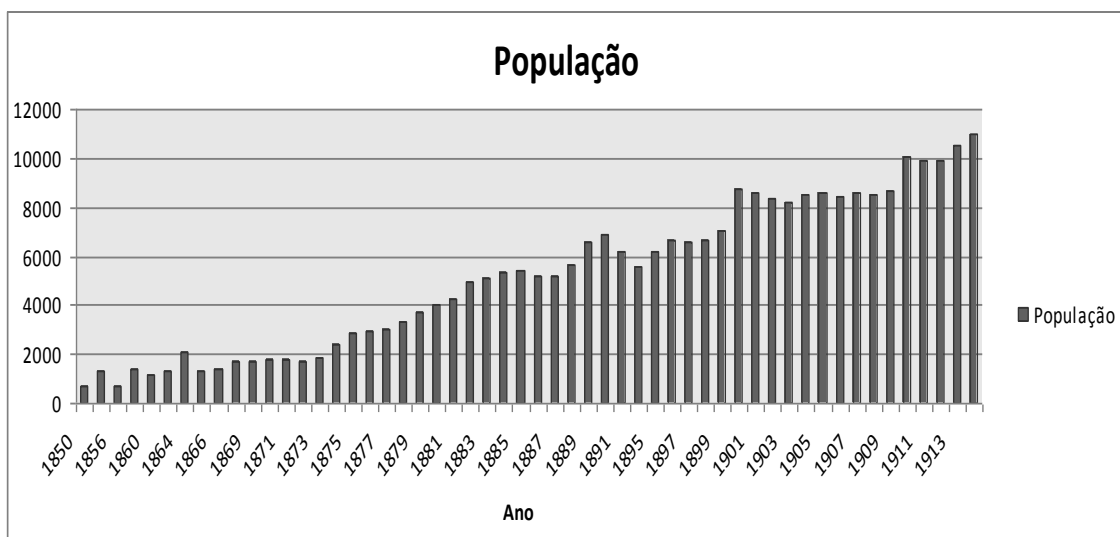
Os dados dos gráficos 1 e 2 mostram-nos que o aumento demográfico tornou-se especialmente grande entre 1888 e 1889. No ano 1889 a ilha voltou a passar por fome o que coincide com o ano de prosperidade do Porto Grande.

No ano 1891 o Porto Grande enfrenta o primeiro grande decréscimo da navegação. Na ilha começou “a sentir-se excesso de trabalhadores, em consequência de muita gente que affluido de outra ilhas”⁶⁸

Em 1891 “ *Continuava desanimado o commercio, por falta de navegação(...)* No dia 26 de Abril chegou a sua ex^a o governador geral a fim d providenciar em relação à crise porque está passando o concelho.mandou abrir diversos trabalhos publico, - repatriou todos os indigentes- dar passagem para Santo Antão aos indivíduos que ali queriam trabalhar nas obras publicas- e nomou uma commissão para consultar sobre diversos quesitos, tendentes a melhorar o estado da ilha e a Chamar ao Porto Grande a navegação a vapor que do mesmo modo se tem afastado.”⁶⁹

Entre 1900 a 1904 ocorreu uma das mais piores fomes conhecidas na história do Arquipélago de Cabo Verde. Situação que coincide com uma grande crise portuária na ilha.

Gráfico 2 - A população da ilha de S. Vicente, 1850-1914



Fonte: Anexo quadro 1

Os dados indicados no gráfico 2 mostram-nos a evolução da população de S. Vicente, no período compreendido entre 1850 a 1914. Durante esse período a população da ilha cresceu de forma acentuada, dos 700 habitantes em 1850 para 10969 em 1914.

⁶⁸ BO 47/1889, Noticias dos concelhos

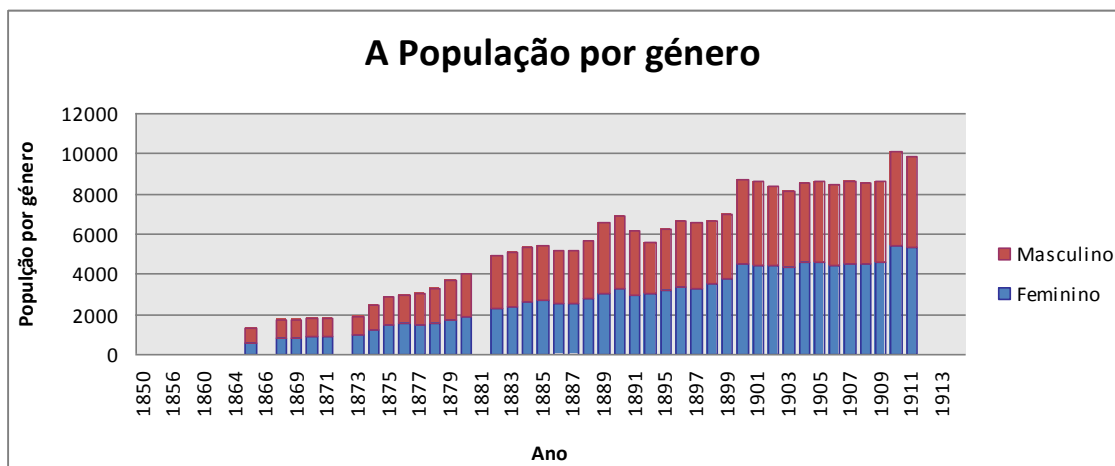
⁶⁹ BO 21/1891, Noticias dos concelhos.

Esta evolução geral é, contudo, pontuada por algumas crises. A população estacionou entre 1870 e 1873, e novamente no final da década de 1880. A partir de 1891 assiste-se mesmo a uma quebra (de cerca de 10%), da qual a população de S. Vicente só recuperará em 1900-1901. Mantém durante a última década da Monarquia valores acima dos 8 mil habitantes, só ultrapassando a barreira dos 10 mil já na República.

Com a crise do emprego em S. Vicente a ilha deixa de ser atractiva para a mão-de-obra das outras ilhas, diminuindo assim o fluxo de imigrantes. Para além disso, era frequente em altura com menos oferta de emprego ou de fome o regresso dos camponeses as ilhas de origem, por vezes fomentado pelas autoridades locais.⁷⁰

O gráfico 2 nos mostra que a ultima década do século XIX é marcada por um movimento errático do número de pessoas que habitavam as ilhas. Contrariamente ao que seria de esperar, não houve um crescimento contínuo da população nos anos gloriosos da indústria do carvão, pois apesar de S. Vicente ter-se transformado numa placa giratória da navegação, a Província era sistematicamente fustigada por períodos de seca (ver gráfico 1)

Gráfico 3 - A população por género, na ilha de S. Vicente (1850-1913)



Fonte: Anexo, quadro 1

Da análise do gráfico 3 verifica-se que na ilha de S. Vicente, os dados referentes aos sexos, só existem de 1865 em diante, mas com ausência de dados em relação a

⁷⁰ Sobre o assunto consultar *Linhas Gerais da História do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo*, p.58.

alguns anos nomeadamente 1866, 1868, 1872, 1881, 1892, 1894, 1912, 1913 e 1914. No período compreendido entre 1865 e 1869 percebe-se que a quantidade de masculino é superior. “Nos finais de 1869, o concelho de S. Vicente, o mesmo é dizer a vila do Mindelo, é dentre todos os concelhos do arquipélago, aquele que apresenta proporcionalmente um maior numero de homens. Para cada 100 mulheres (numero base), S. Vicente tem 99 homens, ao passo que Santo Antão 47, S. Nicolau 71, Boa Vista 74, Maio 92, Brava 88, Fogo 83, Praia 35, Santa Catarina 41.”⁷¹ O que é compreensível, porquanto a ilha começou a ser frequentada inicialmente por homens que vinham à procura de oportunidades de trabalho. No ano 1870 a população do sexo feminino atinge a do sexo masculino. A partir desta data, o feminino ultrapassa o masculino uma vez que ao estabilizarem os homens mandavam buscar a família para junto de si e assim o número de mulheres residentes vai aumentando. No transcurso do tempo as mulheres vão conquistado espaços laborais tidos em todo lado por masculinos, por exemplo, por volta de 1890, a mulher passa a carregar carvão na cabeça que depois era vertido nos depósitos (ver Fig.7). No período compreendido entre 1877 e 1891 a população masculina volta a aumentar o que poderá ser justificado pela dinâmica portuária na ilha responsável pelo aparecimento de grandes oportunidades de trabalho e consequentemente pela emigração de homens das ilhas de Santo Antão e S. Nicolau principalmente que com o estabelecimento da casa Cory Brothers & Companhia, afluíram à ilha. Esta emigração esteve profundamente ligada às épocas de seca nas ilhas agrícolas⁷² e à intensidade da navegação pois, quando decorriam as secas e o movimento marítimo era elevado, verificava-se um aumentar da intensidade migratória para o porto.

Com a primeira crise do Porto Grande de S. Vicente em 1891, a situação a nível de efectivos por sexo volta a inverter-se, mantendo o sexo feminino em número superior até 1911. Com os operários do porto no desemprego a opção era emigrar, e inicialmente quem primeiro abandonava a sua terra natal eram os homens.

Para além da população fixa, existia ainda uma outra sazonal ou pendular, constituída indivíduos que vinham vender comida, bebidas e artesanato regressando às suas ilhas com bens importados, e também pelos visitantes que chegavam nos vapores.

⁷¹ A.H.U., Cabo Verde, 2ª secção, Estatísticas Geral, Direcção Geral do Ultramar (D.G.U.), 3ª Repartição, caixa 174.

⁷² Como se pode notar no gráfico nº 1.

Das ilhas de Barlavento vieram algumas famílias abastadas a procura de oportunidades de investimentos. Tornaram-se lojistas, abastecedores da cidade e dos navios que aí aportavam oriundos do resto do arquipélago. Forneciam géneros alimentícios provenientes das suas ilhas e produtos importados. É ainda deste grupo que sairão muitos funcionários para os altos cargos do Estado na alfândega, Câmara Municipal e nos Correios.

É Joaquim Vieira Betelho da Costa, administrador do concelho que nos descreve com algum pormenor a constituição da população da ilha em 1879: “*Compoem-se a população de S. Vicente dos seguintes elementos: naturaes do paiz, filhos do reino e ilhas adjacentes e estrangeiros. Existiam no anno de 1879, 3:497 dos primeiros, 106 dos segundos e 114 dos terceiros. D’estes últimos, 86, inglezes, 14 italianos, 6 marroquinos, 5 belgas, 2 americanos, e 1 russo*”⁷³ dados que nos permitem ajuizar que Mindelo possuía a maior comunidade de estrangeiros existentes no arquipélago. Esta e outras razões que fizeram desta urbe uma cidade aberta ao mundo.

Os ingleses constituíam a presença estrangeira dominante mas não a única. Muitos comerciantes judeus, provenientes do Norte de África tendo passaporte inglês e francês chegaram a S. Vicente, atraídos pelas oportunidades de realização de lucros comerciais, investindo no comércio grossista e a retalho, hotelaria e construção. Também italianos alemães e portugueses abriram representações na cidade do Mindelo, trazendo agentes comerciais, administradores, engenheiros navais e operários especializados.

Esta afluência de estrangeiros na cidade justificava representações consulares que, muito cedo se instalaram na ilha.

Joaquim Vieira Betelho da Costa, a este propósito dá alguns exemplos: a Alemanha (cônsul), Bélgica (cônsul geral), Brasil (agente comercial e vice-cônsul), Dinamarca (vice-cônsul), E.U.A. (agente consular), Inglaterra (vice cônsul) Itália (agente consular), Países-Baixos (vice-cônsul), República do Uruguai oriental (vice-cônsul), Rússia (vice-cônsul), Suécia (vice-cônsul), Noruega (vice-cônsul), Espanha, França, Perú e Turquia (vice-cônsul).⁷⁴ É a ligação de S. Vicente ao mundo.

⁷³ In BO n° 19 /1880.

⁷⁴ In BO n° 21 /1880.

O período compreendido entre 1850 e 1900 ou até um pouco mais tarde é visto como uma época áurea e de abundância generalizada na ilha de S. Vicente.

Figura 6- Carregamento de carvão pelas mulheres – S. Vicente, séc. XIX



Fonte: LOUREIRO, João,

Postais Antigos de Cabo Verde, Lisboa: Fundação Macau, Agosto de 1998, p.116

Porém o desenvolvimento induzido pelo porto tem um lado poluente, doentio e conflitual. Durante este período a maioria da população - o imenso proletariado portuário - da ilha de S. Vicente é sujeita a empregos violentos e precários, baixos salários e uma ausência completa de protecção social. Vivendo em habitações que mais não são do que acanhados cubículos infectos e sem o mínimo de condições higiénicas, porque as infra-estruturas de saneamento básico da ilha eram praticamente inexistentes, com dejectos a serem transportados em latas todos os dias, despejadas nas latrinas junto á praia da cidade.⁷⁵

Por outro lado, o carregamento e o descarregamento do carvão, impondo aos trabalhadores a respiração quotidiana da poeira, revela-se um foco poderoso de

Para mais desenvolvimento consultar, Ana Rita Monteiro, “O movimento consular em Cabo Verde nos finais do século XIX”, in *Africana*, nº4, Porto, Centro de estudos africanos da universidade portugalense, Setembro de 1996, pp.120- 123.

⁷⁵ ALMEIDA, Germano, *Cabo Verde, viagem pela história das ilhas*, Editorial caminho, 2003, p.257.

tuberculização da classe operária. “ *A cidade do Mindelo da ilha de S. Vicente é um dos pontos onde maior número de tuberculose é registado*”⁷⁶. Por sua vez as promíscuas condições de trabalho encarregavam-se de expandir a doença pelos bairros pobres da cidade.⁷⁷

Assim, o crescimento da população do Mindelo foi importante para a ilha mas ao mesmo tempo fez aguçar certos problemas sociais, assim como referentes a sanidade pois a cidade nessa altura não dispunha de água canalizada para as casas, nem de uma rede de esgotos, tão necessárias para uma população em crescimento.

Outrossim Mindelo é uma cidade de grande movimentação portuária e, daí ser uma cidade onde a prostituição⁷⁸ atinge índices elevados e com ela as doenças venéreas. A mais grave de todas, a sífilis, entrou e propagou-se por todo o arquipélago devido as ligações constantes que Mindelo tinha com as restantes ilhas. Sobre este assunto, informa o Governador ao Ministério do Ultramar “*A syphilis, em todas as suas variadas formas e com todos os seus perniciosos resultados está alastrando-se na ilha de S. Vicente, onde a prostituição não está regulamentada.*”⁷⁹

O Porto Grande contribuiu para o progresso do arquipélago e simultaneamente para a propagação da sífilis que se propagou para todo o arquipélago. Sobre este assunto escreve António da Costa Lereno: “*Para a alimentação de tão miseranda profissão, e com o engodo de ganho fácil, sem os incommodos policiães, affluem a este porto desgraçadas de todas as ilhas, que, contaminadas de syphiles e depois de serem propagadoras do mal na localidade, vão com o fim de curar, sel-o também nas terras de sua naturalidade.*”⁸⁰

⁷⁶ BO 24/1900, Portaria 194.

⁷⁷ Idem, ibidem

⁷⁸ A prostituição tolerada encontra aqui terreno próprio e existência como em todos os grandes portos de mar. A clandestina faz-lhe concorrência. Desde o ultimo quartel do século XIX que ela se instituiu definitivamente, o que veio dar lugar a sua oficialização através do “ Regulamento de Policia e sanidade da prostituição em Cabo Verde”, inserido no BO nº3, de 18 de Janeiro de 1896.No referido regulamento constava, no seu artigo 1º o seguinte: É obrigatória na Administração do Concelho a inscrição de todas as mulheres que provadamente se entrega a prostituição”, o artigo nº3 determinava que a “inscrição consiste no registo do nome, filiação, idade, naturalidade, estado, sinais característicos, em duplicado, ficando um em livros especial da Administração do Concelho e outro entregue a interessada: chama-se caderneta de registo”.As cadernetas serviam para a identificação das prostitutas como também para registos das inspecções médicas.

⁷⁹ Relatório do Governador João Pães de Vasconcellos, anos 1881e 1882, in Relatórios dos Governadores de Cabo Verde, Imprensa Nacional,Lisboa, 1898.

⁸⁰ Relatório da Delegação de Saúde de S.Vicente, 1884, in AHU, Cabo Verde, 2ª secção, DGU, 1ª Repartição, cx.139.

Nas sábias palavras do escritor caboverdiano Germano Almeida “*Como forma de atenuar a dessiminação das doenças de natureza venérea, decide-se tanto para Mindelo como para a Praia, proceder ao arrolamento e matrícula das prostitutas, instituindo-se a obrigatoriedade da fiscalização sanitária das mesmas através das cadernetas. Tenta-se também o seu confinamento a certas zonas da cidade: em Lombo e na Rua de Cavoquim.*”⁸¹ Essas zonas eram devidamente controladas pelas autoridades administrativas e policiais.

O porto Grande constituía assim um perigo para a saúde pública do Mindelo e de todo o arquipélago.

⁸¹ In, *Cabo Verde Viagem pela História das ilhas*, Editorial Caminho, Lisboa, 2003. p.258.

Capítulo II - A Construção Urbana e o Movimento Comercial

2.1. O Porto e a Urbe

Os primeiros anos da década de 1850 foram ocupados com o povoamento e afirmação da urbe à volta de um porto com excelentes condições naturais. Em 1859 inaugurava-se o período das obras públicas, pois a não ser o Fortim d'El-Rei, edificado em 1852, mais nada existia.⁸² Construíram-se habitações destinadas ao Governo Geral e a instituições diversas: Alfandega, Quartel de guarnição, Cadeia, casas particulares, reconstrução da antiga Igreja. Planificaram-se estradas e arruamentos, bem como aterro dos pântanos que causavam terríveis surtos de febres, além da reparação dos poços de água potável existentes.

Mindelo, como dissemos anteriormente, desenvolverá graças à dinâmica imposta pelos ingleses no seu porto, como porto carvoeiro e de escala no Atlântico médio. Os navios, ao saírem dos portos de origem, fazendo a longa trajectória atlântica, aportavam Mindelo com os depósitos já esgotados de combustível, mantimentos e água. Por conseguinte, esta urbe precisava estar preparada para responder estas e outras demandas, particularmente no que se refere ao abastecimento de combustível. Assim, enquanto porto carvoeiro impunha-se a construção de armazéns, cais de embarque e desembarque, guindaste, lanchas, carris e vagonetas para transporte, carga e descarga do carvão.

Em 1852, durante o governo do general Fortunato José Barreiros foi edificada a construção mais antiga do Mindelo - o Fortim d'El Rei. Situado numa posição estratégica foi construído com o objectivo de fortificar o Monte da Pontinha e defender o porto. Com a construção perto de algumas oficinas e de um quartel, houve a necessidade de construir uma estrada, que possibilitasse o acesso a esta pequena fortaleza.

⁸² Relatório do Administrador do concelho Joaquim Vieira Betelho da Costa, in: BO nº 15 /1880.

Em 1852, foram criadas as condições para que o local servisse de estação de sinais, pois se como fortificação, de modo algum serviu, poder-se-ia muito bem aproveitá-la como posto semafórico. Foi posteriormente utilizada como quartel militar, para na década de 30, passar a servir como prisão.⁸³

Além desta infra-estrutura, a dinâmica portuária então registada, favoreceu o surgimento de outras não menos importantes para a urbe mindelense⁸⁴. Entre outras, destacam-se, por exemplo, a Alfândega construída entre 1858 e 1861, o Novo Quartel (um piso) construído entre 1859-1874, o Palácio do Paços do Concelho construído entre 1862-1873/74, a Igreja construída entre 1859-1863, o Palacete do Governo (um piso) construído entre 1859-1874, a Cadeia Civil construída em 1863 Mercado Municipal (um piso) Matadouro e Curral do Concelho⁸⁵.

O antigo quartel foi uma das primeiras obras públicas. A sua construção foi concluída no ano de 1873.

Os Paços do Concelho são um edifício muito importante para Mindelo pois representavam o poder local da Ilha de S. Vicente. Foi uma das primeiras obras a ser construída, por volta de 1862 e só foi concluída em 1873, devido a falta de recursos económicos.

Este edifício também já funcionou como Administração do Concelho, Tribunal Judicial, Delegação da Fazenda e Escolas Régias Municipais para o sexo masculino.

A necessidade de comunicar no arquipélago, dotado de uma privilegiada posição geoestratégica, já se fazia sentir em virtude da crescente importância do Porto Grande.

Para coroar o progresso da ilha, a 18 de Março de 1874 seria amarrada na praia de Matiota⁸⁶ o primeiro cabo submarino do telégrafo, ligando a ilha à Europa e ao Brasil, sendo que a companhia Brazilian Submarine Telegraph ficou encarregado da sua gestão.

⁸³Sobre esse assunto consultar, *Linhas Gerais da história do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo*, República de Cabo Verde, Edição do F.D.N., 1984, pp. 177-178.

⁸⁴ O movimento comercial então verificada contribuiu, por sua vez, para o surgimento de várias casas e firmas comerciais, das quais as Casas de João Augusto Martins, de Frederico Aguiar e a casa Madeira, grandes estabelecimentos comerciais no contexto do século XIX.

⁸⁵ Sobre esse assunto consultar, *Linhas Gerais da história do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo*, República de Cabo Verde, Edição do F.D.N., 1984, pp.38-39.

⁸⁶ Onde os ingleses haviam assentado “oito barracas de madeira, destinadas ao estabelecimento provisório do pessoal e material da estação telegráfica” in B.O. n° 34, de 18 de Junho de 1873.

Sobre a importância do telegrafo submarino Joaquim Vieira Betelho da Costa fez a seguinte menção: *“Com o estabelecimento do telegrapho submarino mais uma vantagem adveio a esta ilha- deixar de ser terra de degredados- que assim o dispoz, a pedido da referida companhia, a portaria régia de 22 d’agosto de 1873, e é hoje S. Vicente de Cabo Verde a única das nossas terras d’Africa, que tal regalia disfructa!”*⁸⁷

O arquipélago transforma-se num pólo de sistema telegráfico mundial, com evidentes repercussões no desenvolvimento local.

Nessa época, Mindelo tinha um certo requinte, iluminada por 100 candeeiros de petróleo, e dotada não só de belos edifícios públicos, como Igreja, Palacete do Governo, Paços do Concelho, Quartel, Alfândega com seu cais, ponte de madeira e caminho-de-ferro, para além de um mercado em construção, mas também de algumas casas particulares onde não faltava o conforto. Já em Janeiro de 1873 o Conselho da Província tinha estabelecido a obrigatoriedade de os habitantes de Mindelo plantarem uma árvore por cada três metros quadrados de terreno no quintal. Assim, em 1879, época que já contava com 27 ruas, 1 praça - a praça D. Luís - 5 largos, 11 travessas, 1 beco e 2 pátios, quase todos calcetados, arborizados e iluminados por um total de 120 candeeiros de petróleo⁸⁸ provavelmente insuficientes, e uma população de 3300 habitantes, foi formalmente elevada à dignidade de cidade.

A Câmara Municipal da ilha de S. Vicente, através do seu presidente assinou contratos de empreitada para a iluminação publica como poderemos comprovar através da seguinte transcrição *“(...)todas as despesas a fazer com o pessoal e material para a iluminação pública, por 135 luzes ficou a cargo do adjudicatário; a iluminação publica terá logar, durante todo a anno (...); A luz dos candieiros deverá conservar-se brilhante desde o acaso do sol até as cinco horas de manhã seguinte, excetuando nos dias decimo sétimo e decimo oitavo de cada lua nos quaes poderá ser extinta ao seu despontar(lua),; fica igualmente a cargo do adjudicatário a conservação e a limpeza dos candieiros e a sua pintura anual (...)*⁸⁹

O contrato que transcreveremos de seguida dá-nos a ideia que a limpeza e a conservação do arvorejamento da cidade é feita com regularidade sob responsabilidade

⁸⁷ In, Administração do Concelho da Ilha de S. Vicente, BO n° 17/ 1880.

⁸⁸ BO n° 20 /1880.

⁸⁹ Termos de Contratos da Câmara Municipal de S. Vicente, 1888 Arquivo da Câmara Municipal de S. Vicente. Documentos avulsos.

da câmara municipal “ *Na mesma data que antecede e na referida secretaria, presentes os sr. Augusto da Silva Pinto Ferro, presidente da Câmara Municipal, em nome d’esta, e Manuel Agostinho Câmara, casado, proprietário, residente n’esta cidade, por este foi dito que tendo-lhe sido adjudicado a empreitada dos serviços da limpeza publica da cidade e conservação e rega do respectivo arvorejamento durante o próximo anno económico de 1892-1893, vinha sujeitar-se ás condições estipuladas no acto da praça, que hoje teve logar, e são as seguintes: O adjuvante é obrigado a fazer á sua custa todas as despesas ocasionadas com o pessoal e material a empregar na limpeza publica dentro da área da cidade do mindello(...); è também obrigado a conservar e faser regar o arvorejamento (...), A câmara emprestará ao adjudicatário durante a vigência do contracto, as carroças e carrinhos que ora tem em taes serviços.(...).*”⁹⁰

A dinâmica portuária contribuiu para o crescimento da cidade do Mindelo de uma forma rápida, como se pode comprovar num boletim oficial onde se fez a nomenclatura das praças ruas travessas e becos da cidade do Mindelo, em 1895: 2 praças, 6 largos, 28 ruas (Norte–Sul), 7 ruas (Leste–Oeste), 15 Travessas e 7 becos.⁹¹

2.2. O Movimento Comercial

Enquanto cidade portuária, o comércio e a navegação constituem dois pilares sobre os quais as autoridades dispensaram especial atenção ao longo de todo o percurso histórico da urbe.

Mindelo desenvolverá, graças a dinâmica imposta pelos ingleses no seu porto, como porto carvoeiro e de escala do Atlântico Médio. Assim podemos afirmar que tanto o porto como as companhias carvoeiras assumiram um papel preponderante no poder económico de Mindelo por causa da movimentação que se fez sentir, advinda a grosso modo da escala que os navios faziam para abastecerem de combustível e mantimentos para as viagens.

Os navios ao fazerem a longa trajectória atlântica, aproximavam de Cabo Verde, sem mantimentos e agua, com os depósitos já esgotados de combustível. Ao fazerem escala no Porto Grande favoreciam uma forte concentração do comércio.

⁹⁰ Idem, Ibidem.

⁹¹ BO n° 5/1895.

O comércio interno fundamentalmente consistia na revenda por grosso e a retalho de fazendas, bebidas e géneros de toda a qualidade, e na venda de pão, carnes frescas e salgadas, comida feita, etc.

No seu relatório datado de 1880, o administrador da ilha de S. Vicente diz: *“Existiram na ilha, abertos a este commercio, em 31 de Dezembro do anno findo: 1 armanzem por grosso, da casa Miller & Nephew, onde se fornecem não só os negociantes da terra, mas grande parte de toda a província; 3 lojas de fazendas, mercearias e bebidas, onde se vende atacado e retalho; 11 ditas ditas de 1ª ordem, que só vendem a retalho; 15 ditas ditas de 2ª ordem; 108 tavernas; 7 padarias; 2 talhos; 5 casas de comida; 3 hotéis com casa de pasto, 2 botequins com jogo de bilhar. Sendo 157 o total de estabelecimentos commerciaes.”*⁹²

Segundo, Joaquim Vieira Betelho da Costa a ilha de S. Vicente adquiriu uma grande importância para o desenvolvimento económico-financeiro da província graças ao seu comércio *“É indubitavelmente a ilha de S. Vicente, d’entre todas as do arquipélago de Cabo Verde, aquella onde gyra maior porção de numerário, sendo, por assim dizer, a porta principal da sua entrada na província .Corre aqui dinheiro de todas as espécies e de todos os paizes.”*⁹³

O fornecimento de carne, pão e refrescos para os navios e vapores é também um dos mais importantes ramos do comércio. Segundo as palavras de Joaquim Vieira Botelho da Costa *“Este fornecimento é feito na actualidade por uma sociedade, composta por quatro fornecedores de maior monta, que n’este comercio se empregavam, e por vários indivíduos que por5 sua própria conta exploram em pequena escala este ramo de negocio.”*⁹⁴

*“A venda a bordo dos vapores e em terra, de pássaros e hanimais exóticos, esteiras e outros artigos das provinciias de Angola e S.Tomé e Príncipe, de flores de pennas, bordados, obras de marcenaria, de vime e mais artefactos da ilha da Madeira.”*⁹⁵ Constituem segundo a Administrador do Concelho, outro importante ramo de comércio.

⁹² In Boletim Oficial nº 20 /1880.

⁹³ In, Boletim Oficial nº 22/ 1880.

⁹⁴ In. Boletim Oficial nº 20 /1880.

⁹⁵ Idem, Ibidem.

Os recursos advenientes desse comércio, a par das receitas oriundas do movimento portuário terão contribuído grandemente para as finanças da Província.

Para comprovar a importância da ilha de S. Vicente no que diz respeito as finanças da província mostraremos através do quadro 5 os rendimentos públicos do período compreendido entre 1874 a 1879:

Quadro 5 – Mapa estatístico dos rendimentos públicos da ilha de S. Vicente de 1874 a 1879

Anos	Impostos directos e diversos rendimentos	Impostos indirectos	Receitas com aplicação especial	Total
1874-1875	5:147\$329	17:450\$619	14:409\$375	37:007\$323
1875-1876	5:499\$528	10:280\$960	10:233\$315	26:013\$803
1876-1877	6:527\$211	9:510\$803	9:449\$301	25:487\$315
1877-1878	6:826\$774	13:610\$165	12:329\$317	32:766\$256
1878-1879	8:578\$121	17:489\$213	13:293\$332	39:360\$666

Fonte: Construído a partir de dados do BO nº22 /1880

Constata-se que de 1874 a 1879 os impostos directos tendem a aumentar, após dois anos de relativa estagnação. Situação um pouco diferente em relação aos impostos indirectos que apresentam relativa flutuação no mesmo período. Contudo, se as receitas com aplicações especiais⁹⁶ são ligeiramente altas entre 1874 a 1875, a tendência é para a sua diminuição nos anos subsequentes.

Quadro 6 – Mapa estatístico dos impostos sobre o carvão da ilha de S. Vicente de 1874 a 1879

Anos	Impostos sobre o carvão de pedra	Imposto por tonelada de lastro
1874-1875	3:985\$100	3:810\$000
1875-1876	4:050\$900	3:500\$125
1876-1877	6:158\$400	4:304\$125
1877-1878	8:397\$500	6:065\$750
1878-1879	9:670\$100	6:325\$325

Fonte: Construído através de dados do BO no 22/1880

⁹⁶ Referimo-nos por exemplo ao imposto de 100 réis por tonelada de carvão abastecido aos navios criado a 1 de Setembro de 1854 (Portaria nº 218. B.O. da Província de Cabo Verde, nº 27/1858, Praia Imprensa Nacional de Cabo Verde, 1858, p.156), cujo numerário revertia à construção das infra- estruturas urbanas, servindo-se não só para mudar o aspecto da cidade e elevar o nível dos cidadãos, contribui igualmente para que a povoação ansiasse o espectro de vila quatro anos mais tarde.

O Porto Grande e a Urbe Mindelense...

Entre os principais fontes de rendimento da ilha de S. Vicente pelo que respeita à receita da fazenda, contam-se o imposto de cem réis por tonelada de carvão de pedra desembarcado para depositar e o imposto de duzentos e cinquenta réis por cada tonelada de lastro que os navios recebem, como se pode constatar no quadro 6.

O fornecimento de carvão de pedra aos vapores era garantido pelas companhias carvoeiras inglesas. No relatório dirigido à administração do Concelho da ilha de S. Vicente, Joaquim Vieira Betelho da Costa diz: *“Duas casas, ambas inglesas -Millers & Nephew e Cory Brothers & Comp^a.- n’elle se empregam, e bem conhecidos são os seus magníficos depósitos, principalmente os da primeira(...) Estas duas casas desembarcaram para seus depósitos no ultimo anno económico 95:671 tonelladas de carvão. O fornecimento de lastro aos navios é feito pelas mesmas casas, em pontes-caes especiais para esse serviço.”*⁹⁷

Quadro 7 - Mapa do produto do Imposto de Carvão de Pedra na Ilha de S. Vicente (1880 -1885)

Anos	1880 - 1881	1881 - 1882	1882 -1883	1883 -1884	1884 -1885
Imposto arrecadado (Réis)	26818	44405	56353	57010	48789
Taxa de variação		66%	27%	1%	-14%

Fonte: Estatística geral da Província referente ao ano de 1885, Suplemento do BO n° 52/ 1877

Quadro 8 - Evolução da Arrecadação do Imposto Aduaneiro de Carvão de Pedra (1855-1894) (réis)

ANOS	RECEITA	Tx Var	ANOS	RECEITA	Tx Var	ANOS	RECEITA	Tx Var	ANOS	RECEITA	Tx Var
1855	817,80		1865	4.769,40	-13%	1875	3.247,00	-61%	1885	46.159,90	-14%
1856	1.607,70	97%	1866	5.252,60	10%	1876	4.265,00	31%	1886	40.778,50	-12%
1857	3.528,40	119%	1867	5.293,00	1%	1877	7.529,80	77%	1887	55.391,70	36%
1858	2.786,60	-21%	1868	5.291,30	0%	1878	8.880,90	18%	1888	67.402,50	22%
1859	2.850,30	2%	1869	4.849,04	-8%	1879	11.593,20	31%	1889	116.653,30	73%
1860	3.885,00	36%	1870	4.457,40	-8%	1880	12.231,80	6%	1890	91.300,31	-22%
1861	3.417,50	-12%	1871	4.238,40	-5%	1881	40.264,50	229%	1891	42.065,31	-54%
1862	3.948,60	16%	1872	4.631,30	9%	1882	55.691,07	38%	1892	51.433,70	22%
1863	4.745,60	20%	1873	7.909,00	71%	1883	53.599,50	-4%	1893	41.836,06	-19%
1864	5.455,70	15%	1874	8.400,80	6%	1884	53.982,20	1%	1894	44.759,47	7%
TOTAL	33.043,20		TOTAL	55.092,24		TOTAL	251.284,97		TOTAL	597.780,74	

Fonte : Estatística Geral da Província referente ao ano 1894,BO n° 52/1877

⁹⁷ In, Boletim Oficial n° 20 / 1880.

Pela análise do quadro 8 verifica-se que década após década, S. Vicente granjeou uma posição de singular importância no abastecimento dos navios que atravessavam o Oceano Atlântico.

Partindo da década de 50 do século XIX, denota-se que o valor quase que duplica na década de 60 e aumenta de forma exponencial nas décadas seguintes até atingir o pico em 1889 ano a partir do qual começa-se a observar uma nova quebra abrupta nas receitas arrecadas até então, indicador de que o porto começa a dar sinais de crise, agravada ainda provavelmente com as implicações da crise financeira vivida na Metrópole, nesse mesmo período.

A 2ª metade do século XIX coincidiu efectivamente com um aumento do tráfego marítimo no Oceano Atlântico, com o desenvolvimento da indústria de carvão e da implementação dos barcos a vapor no transporte internacional.

A posição estratégica de S. Vicente no Atlântico Médio atraiu diferentes companhias britânicas de carvão que vêm no negócio milionário que perdura por longos anos. Essa situação viria a prevalecer até o final do século. Por decisão do Governo da Província aumenta-se as taxas de imposto, tendo um impacto negativo na receita como se pode ver no quadro.

Exceptuando os anos de 1857 a 1863, a tendência é para um aumento das receitas, para nos finais da década de 70 início de 80 assistir um aumento considerável.

Em Setembro de 1881, o Presidente da Câmara Municipal de S. Vicente, mostra grande preocupação com intenção de algumas companhias abolir os impostos, o que seria desastroso para a economia da ilha. Assim, ele dirige uma exposição ao Conselheiro António Fontes de Mello nos seguintes termos: *“A Câmara Municipal da cidade do Mindello da Ilha de S. Vicente de Cabo Verde, convicta do quanto V.Eª se interessa pelo progresso material e moral das terras d’africa, que procuram engrandecerse a custa d’uma preserverante actividade por parte d’aqueles que directa ou indirectamente exercem uma certa influencia sobre os negócios d’administração ousa vir perante V.Eª implorar o seu valiosíssimo patrocínio, a fim de que não volte ao seu antigo estado de miséria um Concelho que hoje se apresenta como o primeiro e mais florescente d’esto archipelago*

Illmo e Exmo Senr. Pretendem Millers & Nephew, negociantes ingleses aqui estabelecidos, que sejam abolidas os impostos, que a câmara está, desde 1852, autorizada a cobrar sobre o lastre e agua fornecidos aos navios!

*O deferimento de tal pretensão importaria nada menos do que reduzir-se á extrema pobreza um Concelho, que hoje é relativamente rico(...)*⁹⁸

A preocupação do Presidente é compreensível porquanto os impostos em questão constituíam a única fonte de receita com o qual a edilidade levava a cabo importantes obras nomeadamente escolas, iluminação pública, limpeza da cidade, entre outras, numa altura em que os cofres da Câmara Municipal não conseguiam levar a cabo tais empreendimentos por outros meios.

Esse impacto teria uma magnitude maior estendendo-se a toda a economia da ilha, levando muitas companhias de carvão a deslocarem-se para outras paragens (Senegal e Canárias).

Quadro 8 - Mapa dos Navios de vapor entrados na Ilha de S. Vicente (1880 -1885)

Anos	1880 - 1881	1881 - 1882	1882 -1883	1883 -1884	1884 -1885
Nº de navios	639	749	815	934	845
Taxa de variação	-	17%	9%	15%	-10%

Fonte: Estatística geral da Província, referente ao ano de 1885, BO nº52, 1857

O quadro 9 regista o movimento de navios na 1ª metade de 80. Vem confirmar o que já foi dito atrás, ou seja, é o último decénio da fase de “ouro” do comércio do carvão em S. Vicente. A partir de 1884 denota-se uma quebra no número de navios que aportam S. Vicente, coincidindo com o ano em que se verifica quebras no imposto arrecadado.

O quadro 10 apresenta a distribuição das receitas aduaneiras em cada ilha no ano fiscal 1890-1891. Pela leitura do quadro pode-se notar a posição de S. Vicente no cômputo nacional, logo a seguir a Santiago, a maior ilha do arquipélago e onde residia cerca de metade da população. Denota-se, porém, que o imposto do carvão teve a sua

⁹⁸ Registro de Correspondências expedidas para diversas autoridades-1875-Arquivo da Câmara Municipal de S. Vicente. Documentos Avulsos.

O Porto Grande e a Urbe Mindelense...

expressão máxima em S. Vicente, representando cerca de 95% do total arrecadado na Província de Cabo Verde, facto demonstrativo da especialização desta ilha enquanto porto de escala e abastecimento dos transatlânticos.

Quadro 9 – Arrecadação de receitas aduaneiras mais importantes nas Alfândegas da Província de Cabo Verde (1890-1891) (réis e kg)

Alfândegas - Ilhas	Importação	%	Exportação		Reexportação		Carvão de Pedra		Tonela gem
Praia	31.585	41%	14.807	89%	94	38%	3.553	5%	1.131
S. Vicente	26.982	35%	88	1%	135	55%	63.107	95%	3.267
Ribeira									
Grande	5.852	8%	364	2%	2	1%		0%	98
Fogo	3.057	4%	1.208	7%	0	0%		0%	55
Brava	4.293	6%	6	0%	5	2%		0%	46
S. Nicolau	3.582	5%	0	0%	0	0%		0%	23
Sal	232	0%	64	0%	0	0%		0%	188
Boa Vista	1.746	2%	55	0%	9	4%		0%	6
Maio	16	0%	38	0%	0	0%		0%	20
Total	77.345	100%	16.629	100%	244	100%	66.660	100%	4.833

Fonte : BO, Estatística Geral da Província, referente ao ano 1891

Praia apenas exportou 5%, o que nos permite concluir que de facto, o Porto Grande é o porto carvoeiro por excelência, enquanto que a Praia dá os primeiros passos, aliás, este só tinha transformado em porto carvoeiro por volta de 1865, altura em que Mindelo já tinha conquistado o seu lugar nesta matéria.

Pela leitura do quadro 11 podemos constatar que no ano civil de 1893 mais de 50% do total das receitas arrecadadas pela Alfandega de S. Vicente foi relacionada com o imposto sobre o carvão de pedra o que nos prova mais uma vez o importância que este teve para a ilha e quiçá para a Província. O referido quadro mostra que o total referente à importação é de longe inferior ao do imposto sobre o carvão de pedra. O quadro comprove a veracidade da afirmação de Correia e Silva “*Os impostos sobre a importação e reexportação do carvão, destinado ao reabastecimento de vapores em transito no Porto Grande do Mindelo, constituirão durante muito tempo a maior fonte de receita publica da província de Cabo Verde.*”⁹⁹

⁹⁹ In *Espaços Urbanos de Cabo Verde. O tempo das cidades – porto*, Comissão nacional para as comemorações dos Descobrimentos Portugueses, Lisboa, 1998,p.35.

Quadro 10 - Mapa da receita geral da Alfândega de São Vicente no ano civil 1893

Rendimentos	S. V.	%
Imposto sobre o carvão	41.836,06	57,27%
Importação	26.252,46	35,94%
Idem de tonelagem	1.925,69	2,64%
Emolumentos samelarios	1.870,40	2,56%
Imposto sobre o aguardente	444,41	0,61%
Exportação	227,53	0,31%
Sellos de despachos	187,85	0,26%
Armazenagem	179,81	0,25%
Eventuares	120,76	0,17%
Mulas	4,80	0,01%
Reexportação	0,00	0,00%
Colonisação	0,00	0,00%
Apprehensões	0,00	0,00%
Portagem	0,00	0,00%
Agua de Mont`Agarro	0,00	0,00%
Arrematações	0,00	0,00%
Soma	73.049,76	100%

Fonte: Construído a partir de dados do Boletim Oficial nº 2 - 12 Janeiro de 1895.

Após análise dos dados nota-se que entre as principais fontes de rendimento da ilha e que faziam com que Mindelo fosse a porta de entrada na província de um grande numerário era, sem margem de dúvida, o imposto por tonelada de carvão de pedra desembarcada para depositar, o imposto por cada tonelada de lastro que os navios recebiam e o imposto de aguada.

2.2.1. O abastecimento de água

O grande problema de S. Vicente era realmente a água, na maior parte importada do Tarrafal de Santo Antão, ou obtida através de poços. *“O consumo de água potável era alimentado pelos poços que se encontravam em numero de 35 sendo 13 públicos e 22 particulares .De todos esses poços 12 fornecem agua que pode beber-se 6 serve para coser alimentos e os17 restantes aproveitável para lavagem e outros serviços”*¹⁰⁰.

Só em 1882 se iniciariam as obras de canalização da água do Madeiral¹⁰¹ e do Madeiralzinho, concluídas em 1886. *“Estas aguas que estão bem longe como qualidade*

¹⁰⁰ BO nº17 1880.

¹⁰¹ Em 1870 foi feito o primeiro contrato de exploração e comercialização entre o estado e os donos dos terrenos no Madeiral e Maderalzinho, onde se encontravam as nascentes de boa agua potável. (*Linhas*

*das magnificas de Sto Antão, importadas em barcos pelo Sr. C. Martins, são contudo, de incomparável superioridade às dos poços antes utilizadas pela população pobre, servido pela sua abundância, pela facilidade com que se efectua hoje o seu embarque e pelo módico preço da sua venda a constituírem um verdadeiro benefício à navegação. Fundi-se posteriormente, em 1889, esta primitiva companhia de águas com uma outra embrionária, que pretendia canalizar nascentes do N. da mesma ilha; canalização esta já realizada hoje e que veio a reforçar a riqueza deste elemento.*¹⁰²

Desprovido de nascentes de água, como já dissemos, toda a ilha era abastecida por poços de água salobra com todas as consequências para a saúde pública.

Após a assinatura do contrato acima referido, a cidade começa a ser abastecida pelas nascentes do Madeiral e Madeiralzinho, ao mesmo tempo que foram feitos alguns melhoramentos em aquedutos subterrâneos, chafarizes e outras obras hidráulicas. No entanto a situação só viria a melhorar substancialmente a partir do momento que a ilha começou a ser abastecida pela Companhia Ferro pertencente a um rico proprietário da vizinha ilha de Santo Antão, que, até meados do séc. XX monopolizava a distribuição da água na cidade do Mindelo.

Não obstante todas as diligências feitas pelas autoridades, local e central, no sentido de minimizar os problemas da cidade em matéria de saneamento, a verdade é que no início do século XX esta apresentava uma imagem pouco acolhedora. Daí que em 1904, o Governador Barjona de Freitas, que numa conferencia, na Sociedade de Geografia de Lisboa afirma que Mindelo não é uma cidade atraente para os passageiros em trânsito, que aqui passam algumas horas, pois *“nem botes limpos, bem pintados e com toldos que abriguem do sol, nem um bom restaurante na cidade, nem passeios organizados: nada”*¹⁰³

Gerais da historia do desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo, Ed. Fundo de desenvolvimento nacional-Ministerio de educação e Finanças, Praia, 1884, p.148)

¹⁰² MARTINS, João Augusto, Ob.Cit., pp.162/163.

¹⁰³ Barjona de Freitas, Conferência realizada na Sociedade de Geografia de Lisboa, 1904.apud Germano Almeida in *Viagem pela História das Ilhas*, Mindelo, Ilhéu Editora, 2003, p.257.

Capítulo III - A Cidade-Porto e as suas especificidades culturais

3.1. “Os apports” Culturais

As ilhas do arquipélago de Cabo Verde são portadoras de condições climáticas e históricas idênticas, pese embora a existência de características particulares, responsáveis pela especificidade em cada uma delas. A este propósito, o historiador Cabo-verdiano José Évora diz que “*existem características comuns resultantes de uma cultura idêntica adquirida nas mesmas fontes, mas com todas as diferenciações resultantes de hábitos diferentes e maneiras de ser diversas, pois as ilhas acabaram por registar rumos diferentes de evolução que lhes confere singularidades próprias.*”¹⁰⁴

São Vicente é o exemplo de uma ilha que ao nível cultural ganhou características próprias graças a factores endógenos e exógenos por que passou no seu percurso histórico. Entre a segunda metade do séc. XIX e o ultimo quartel do séc. XX, teve um estatuto singular no arquipélago, proporcionado, em grande parte, pelo seu magnifico porto que funcionou como um centro internacional, ligando os continentes a nível da economia e da cultura, facto que dotou a ilha duma mescla cultural, com uma influencia inglesa bastante significativa. Através do Porto Grande, São Vicente transformou-se num posto de reabastecimento de carvão, mas também num espaço de trocas de culturas e de convívio entre os vários povos que por ali cruzavam e que “*fundiram ensinamentos, experiencias, gestos, atitudes, lingüarejar das mais variadas culturas explanadas pelo globo*”.¹⁰⁵

O convívio entre povos neste mesmo espaço acabou por ter repercussões no domínio cultural e em certa medida em determinados hábitos, costumes e nas formas de encarar a vida, determinando a sua antropogénese, com características singulares, razão

¹⁰⁴ ÈVORA, José Silva, “As Ilhas de Cabo Verde no contexto das interinfluências culturais: Santiago e S. Vicente nos séculos XV e XIX”, in *Africana Revista do Centro de Estudos Africanos, Universidade Portucalense*, nº6, especial, Porto, 2001, p.165.

¹⁰⁵ SILVA, Mário Matos da Silva, *Contos e factos*. Mindelo: 2000 p. 16.

pela qual Bento Levy não hesitou em considerar a ilha de São Vicente “*um autentico laboratório para um antropólogo*”.¹⁰⁶

No período auge de evolução e desenvolvimento da ilha, a presença inglesa foi bastante notória. De facto os ingleses mudaram a face física e psicológica da urbe do Mindelo e da sua gente. Estes, tidos como detentores de capitais económicos, simbólicos, sociais e políticos, viviam no seu mundo, sustentado numa fronteira simbólica que os afastava da classe popular. Este afastamento é testemunhado por algumas criações e recriações como salões de bailes privados, assim como alguns hábitos específicos que, de certa forma, os diferenciavam dos outros ilhéus, como tivemos a oportunidade de referenciar anteriormente.¹⁰⁷ Um pequeno texto de António Aurélio Gonçalves¹⁰⁸ publicado aquando do encerramento da *Western Telegraph*, caricatura com alguma ironia, mostrando como certos mindelenses se mostravam orgulhosos quando convidados para as festas dos ingleses. Apesar de serem pessoas muito reservadas havia sempre nacionais (*cicerones*) que os acompanhavam no dia a dia, como serventes ou ajudantes, nomeadamente na prática desportiva, para além de contactos diários que mantinham com os seus empregados domésticos. Para muitos os ingleses significavam uma maneira de viver em condições mais modernas e, como tal, um modelo a imitar.¹⁰⁹

Mesquitela Lima no prefácio ao livro “A Poética de Sérgio Frussoni”¹¹⁰ realça a influência inglesa que foi marcante em todas as classes sociais quer nos hábitos e costumes quer em certas actividades como o desporto.

Na língua dos mindelenses é bem marcada a influência inglesa, “*chegando até ao exagero de alguns falarem o português deturpado tal como os ingleses faziam*”.¹¹¹ A língua inglesa “invadiu” profundamente o Crioulo de S. Vicente e a vida dos mindelenses. O aprender inglês tornou-se um “must” para a sobrevivência nestas ilhas. A maior parte dos empregadores eram ingleses e havia a necessidade de se comunicar em inglês, uma língua necessária tanto em terra como a bordo.

¹⁰⁶ LEVY-Bento, *Um Cabo-Verdiano em Cabo Verde*, Ano VII, nº 77 (1955) p. 22.

¹⁰⁷ Sobre este aspecto sugerimos a leitura de ALMEIDA, Germano, *Cabo Verde : Viajem pela História das Ilhas*, Editorial Caminho, Lisboa, 2003.

¹⁰⁸ in Arquipélago, de 26 de Julho de 1973.

¹⁰⁹ Cf. Silva Correia António, Ob cit. p..

¹¹⁰ Lisboa, 1992, p.31/39.

¹¹¹ SILVA, Mário Matos da Silva, idem, p. 15

O Porto Grande e a Urbe Mindelense...

Dessa forte influência ficaram marcas linguísticas profundas que subsistiram durante muito tempo na variante crioula de S. Vicente, e onde se pode encontrar vestígios até aos dias de hoje como, por exemplo, na cultura, nas lides do porto, no desporto, na toponímia da cidade, etc.

Quadro 11 - Palavras/Expressões inglesas introduzidas no crioulo de S. Vicente

Variante Crioula de S. Vicente ¹¹²	Categoria Gramatical	Origem Etimológica Inglesa	Significado em Português
Alou	Interjeição	Hello	Olá; Viva
Arióp	Verbo	Hurry up	Despacha-te/Depressa
BiKuaít	Verbo	Be quiet	Está/esteja calado
Bisniz	Nome	Business	Negócio/ Assunto
Blóf	Nome	Bluff	Ardil; Mentira
Bois	Nome	Boys	Rapaz
Bonk	Nome	Bank	Banco
Bós	Nome	Boss	Chefe
Boks	Nome	Box	Desporto; Caixa
Bretx	Nome	Bridge	Torre de comando
Broda	Nome	Brother	Irmão
Koré	Nome Próprio	Cory	Companhia inglesa
Kricket	Nome	Criquet	Modalidade desportiva
Krök	Adjectivo	Crook	Torto; encolhido
Djób	Nome	Job	Trabalho
Drink	Nome	Drink	Bebida
Drops	Nome	Drops	Rebuçado
Fulóp	Adverbio	Full up	Completamente cheio
Futebol	Nome	Football	Futebol
Godarel	Interjeição	Go to hell	Vai-te para o inferno
Godém	Interjeição	God-damn it!	Caramba!
Kámon	Verbo	Come on!	Venha!; Vamos
Lonx	Nome	Lunch	Lanche
Lukáut	Interjeição	Look-out!	Atenção!; Cuidado!
Móni/Moní	Nome	Money	Dinheiro
Nais	Adjectivo	Nice	Bonito
Nhongra	Nome	Hungry	Com fome
Notingatol	Advérbio	Nothing at all	Absolutamente nada
Noting	Advérbio	Nothing	Nada
Ofesait	Advérbio	Off side	Fora de jogo
Okèi	Advérbio	O.K.	Combinado/ Entendido
Orait	Adverbio	All right	Tudo bem
Ovataim	Nome	Overtime	Trabalho extra
Pliz	Adverbio	Please	Por favor
Kek	Nome	Cake	Bolo
Raidoei	Adverbio	Right away	Imediatamente
Réf	Nome	Referee	Árbitro
Samborê	Pronome	Somebody	Alguém
Sefr	Nome	Safe	Guarda comida
Sorê	Adverbio	Sorry	Desculpa
Springá	Verbo	Spring	Andar balançaante
Tanka	Nome	Tanker	Petroleiro
Tenkiú	Adverbio	Thank you	Obrigado
Tenks	Adjectivo	Thanks	Obrigado
Troblá	Nome	Trouble	Confusão; Distúrbio
Txif	Nome	Chuef	Chefe
Txansa	Nome	Chance	Oportunidade
Xipxanga	Nome	Shipchadler	Negociante de bordo
Xuinga	Nome	Chewing gum	Pastilha elástica

Fonte: Citado por TRIGUEIRO, Maria Santos, in *O Ensino da Língua Inglesa em Cabo Verde: Um contributo para a história da Educação no Arquipélago*, Instituto da Biblioteca Nacional e do Livro (IBNL), Praia, 2010, p. 85-86.

¹¹² Grafia segundo o ALUPEC (Alfabeto Unificado para a Escrita Cabo-verdiano), disponível no <http://www.wikipedia.org/wiki/ALUPEC>.

Existiam no crioulo de S. Vicente vocábulos ingleses que se mantiveram inalteráveis tanto na pronúncia como no significado, enquanto outros vocábulos de etimologia inglesa, mas com uma pronúncia crioulezada. Existiam outros ainda que foram incorporados no léxico crioulo, originando palavras crioulas com o mesmo significado que a palavra inglesa original.

O quadro 12 mostra-nos alguns exemplos de vocábulos ingleses que foram vulgarmente utilizados no crioulo de outrora em S. Vicente.¹¹³

Com o declínio do Porto Grande a maior parte desses vocábulos acabou por desaparecer, ou por falta de uso ou devido ao desaparecimento das gerações que os utilizavam. Alguns preservaram-se até aos nossos dias, nomeadamente, bois, sorê, bonk, broda, nais, alou, móni, okei, sefre, tenkiu, xuinga entre outros.¹¹⁴

Os ingleses influenciaram os mindelenses também no domínio do vestuário uma vez que os jovens cedo começaram a imitá-los relativamente ao modo de vestir e de proceder. *“Usar roupa exterior branca, desde os sapatos ao boné, era corriqueiro no Mindelo, incluindo o uso generalizado de calções até pouco acima dos joelhos. Vestir branco, com gola de cima levantada, também se tornou corriqueiro na cidade.”*¹¹⁵

Outra influência que os britânicos introduziram foi no domínio das modalidades desportivas como Cricket, Golfe, Ténis, introduzidos pelos ingleses que aí criaram os primeiros clubes desportivos, mais tarde alargados às outras ilhas do arquipélago. Na verdade, era habitual a criação de clubes ligados às empresas britânicas. Por exemplo, já em 1849 fora criado o East Índia Club, agregando funcionários da companhia.¹¹⁶ Trata-se de um típico club de “gentlemen” ingleses, oferecendo aos seus associados actividades que se estabeleciam como elementos de “status” e distinção e alternativas de encontro, inclusive, para os que se encontravam distantes de Londres.

¹¹³ Cruz, F..Xavier da (B.Leza).*Razão da Amizade Cabo-verdiana pela Inglaterra*, 1950, Memória colectiva, Rio,p.73-79.

¹¹⁴ Reconhecemos que seria necessário fundamentar esta afirmação com base em fontes primárias para maior sustentabilidade científica do trabalho. Mas em toda a documentação que percorremos não encontramos elementos que referenciassem a este aspecto directamente, apesar de todos os teóricos que estudam particularidades históricas e linguísticas de S. Vicente (é o caso de Baltasar Lopes da Silva, na sua obra intitulada *O dialéctico Crioulo de Cabo Verde*, 1984) concordarem sobre isto. Aliás uma particularidade constatada empiricamente para quem, como nós, é natural desta ilha e naturalmente faz parte deste “apport” cultural.

¹¹⁵ SILVA, Mário Matos da Silva, Ob.Cit, p.16.

¹¹⁶ A força dessa instituição era tamanha que mesmo com o fim da empresa a agremiação segue existindo até os dias de hoje: <http://www.esatindiaclub.com/index.cfm>.

Segundo informa Antero Barros, o primeiro a organizar uma equipa de cricket em Cabo Verde foi o inglês John Miller, da Companhia Miller's & Cory's, no que logo foi seguido pelos funcionários Morgan, da Wilson & Sons, e por John Planker, da Western Telegraph. Os jogos eram disputados, já em 1879, em um campo construído na antiga salina. Eram grandiosos os torneios promovidos. *“Os espectadores lá fora à volta do campo eram o povo em geral que apreciava bastante esse desporto e ia aprendendo e aperfeiçoando os seus conhecimentos por essa modalidade desportiva praticada pelos britânicos em S. Vicente. Com muita atenção fixavam a técnica de “bowler”, do “Wicket Keeper”, da colocação do “bat” na marca do tapete e na dos jogadores ao largo do estrado”*¹¹⁷.

Não tardou para que os Mindelenses começassem também a organizar os seus jogos, seja aproveitando os horários vagos das canchas inglesas, seja criando seus espaços próprios (ainda que precários). Segundo Manuel Ramos, em 1913, Jonatham Willis e George Smalcomb solicitaram um terreno para a construção de um pavilhão de cricket no Alto de Chã de Alecrim, lá instalando o St. Vicent Cricket Club. O campo da Salina ficou para que os mindelenses realizassem os seus jogos.¹¹⁸ Alguns anos se passaram e os “nativos” criaram a sua agremiação própria aumentando as rivalidades entre os ingleses e os da terra como lembra o músico B.Leza: *“Ainda nos lembramos aquelas saudosas tardes cheias de sol doirado, em que os ingleses desembarcavam na ponte da alfandega ou no cais número um, trazendo as bandas da música que enchia de alegria as ruas do Mindelo até o Campo da Salina ou da Matiota, onde se disputam os desafios de cricket ou de futebol, entre caboverdianos e ingleses.”*¹¹⁹

A influência inglesa fez-se sentir também noutros hábitos e costumes do mindelense. Introduziram novas bebidas (Whisky, Cocktail, Gin e Tónico) e hábitos alimentares (o tomar o chá das cinco), cigarros e novos hábitos de trabalho, enfim uma forma de viver mais moderna, com casas mais confortáveis e higiénicas. E, *“se esses costumes só penetraram em certas camadas sociais, pelo menos o uso de loiças e talheres e a mudança de roupa africana para europeia, tudo isto comprado nas lojas dos ingleses, tornou-se passo a passo um hábito comum.”*¹²⁰ O médico João Augusto Martins, apesar de criticar as excessivas facilidades dadas pela administração

¹¹⁷ Antero Barros, *Subsídios para a história do cricket em Cabo Verde*, Praia, COC/CPV, 1998, p.94

¹¹⁸ In *Mindelo d' Outrora*, Edição do autor, Mindelo, p. 94

¹¹⁹ Citado por Antero Barros, *Subsídios para a história do cricket em Cabo Verde*, Idem, p.11

¹²⁰ *Linhas Gerais da História do Desenvolvimento Urbano do Mindelo*, p.62

portuguesa às companhias carvoeiras, reconhece que com os ingleses surgiu uma nova forma de estar, influenciada pela “fleuma inglesa e pela febre de trabalho e do comércio.”¹²¹

3.2. A Arquitectura Urbana

Também na arquitectura urbana o Mindelo parece ter recebido uma influência britânica, nomeadamente em edifícios destinados à habitação, escritórios e indústrias construídos pelos ingleses, o que contribuiu para um centro de ruas e uma arquitectura com um certo toque europeu. Uma viagem às diferentes ilhas do arquipélago, particularmente aos espaços urbanos mais antigos em termos de povoamento, permite-nos constatar que Mindelo apresenta uma configuração arquitectónica bastante diferente. Se as ruas das antigas vilas das outras ilhas do Norte, como S. Antão e S. Nicolau, são na sua essência tipicamente medievais, muito estreitas, as do Mindelo são mais espaçosas e modernas¹²², certamente não só pelo facto desta cidade ser mais recente¹²³ relativamente as outras duas, mas também e sobretudo devido a influência britânica. O mesmo acontece em relação, por exemplo, às urbes mais antigas de Cabo Verde, Ribeira Grande e Praia¹²⁴, na Ilha de Santiago, e S. Filipe, na Ilha do Fogo.

Relativamente aos edifícios, as imagens que apresentamos nas figuras 8 a 11 permitem-nos tirar algumas ilações.

Construída entre 1858 e 1861, ampliada em 1880-82, a Alfândega foi uma das instituições mais importantes implantada no Mindelo oitocentista (fig.8). Do ponto de vista estético, trata-se de uma construção que se identifica com a matriz caracterizadora da maior parte das obras arquitectónicas erguidas no Mindelo do século XIX. A construção possui, por isso, fortes tendências neoclássicas evidenciadas na sua simplicidade e nas superfícies lisas ou nuas bem como outros elementos da corrente

¹²¹ In, *Madeira, Cabo Verde e Guiné*, Lisboa, 1891.

¹²² A Fig.8, que retrata a Rua da Praia, uma rua típica de porto de mar é um exemplo bem claro da contribuição dos ingleses nomeadamente na construção de ruas largas.

¹²³ Santo Antão e S. Nicolau são as ilhas mais antigas do Norte do Arquipélago em termos de povoamento e exploração do espaço. Sobre isto Cf. Lopes, Maria José, *Surgimento de Câmaras Municipais nas Ilhas do Norte - S. Antão, S. Nicolau e S. Vicente*, 2005, IAHN, Praia.

¹²⁴ Sobre a construção arquitectónica destas duas cidades, sugerimos a leitura de GOMES Lourenço, *Urbe Memoria e Crítica da Arte*, Centro Histórico da Praia –Extremo Sul (de1840 a actualidade) edições Uni-CV, Coleção Memoria & Património, Praia,2010, e para S. Filipe na Ilha do Fogo, as melhores sínteses que existem são os trabalhos de PEREIRA Daniel, *Apontamentos Históricos da Ilha do Fogo*, alfa -Comunicações, 2005.

O Porto Grande e a Urbe Mindelense...

estética clássica visíveis nas duas colunas esbeltas e delgadas que enquadram uma espécie de pórtico.

Figura 7 – Rua da Praia



Fonte: Disponível em :http://pt.trekearth.com/gallery/África/Cape_Verde/Barlavento/São_Vicente/Mindelo_photo511936.htm

Figura 8 – Antiga Alfândega do Mindelo



Fonte : Disponível em :http://pt.trekearth.com/gallery/África/Cape_Verde/Barlavento/São_Vicente/Mindelo_photo516801.htm

No largo da pracinha encontramos edifícios como o Paço do Concelho cujas obras começaram em Agosto de 1862¹²⁵ e só em 1873 ficou concluído depois de vários intervalos devido à falta de meios financeiros (Fig.10).¹²⁶ Notamos que as paredes parecem totalmente despidas de ornamentação, tem um frontão triangular. O neoclassicismo no edifício é bem acentuado na simplicidade da obra.

Figura 9 – Edifício da Câmara Municipal, no Largo da Pracinha



Fonte: LOUREIRO, João, Idem, p.18

Outra construção emblemática da época foi a Igreja de Nossa Senhora da Luz.

No que diz respeito a arquitectura da Igreja de Nossa Senhora da Luz poderíamos a priori enquadrá-la dentro do estilo neoclássico por ser o estilo de arte que corresponde a época da sua construção. Mas o estilo constituiu um problema porque não sabemos até que ponto podemos considerar a arquitectura da Igreja uma arquitectura neoclássica.

O actual edifício, é o resultado de um longo processo de construção em várias épocas, com concepções arquitectónicas vastas.

É possível que a igreja foi edificada sobre as ruínas da primitiva.

Do ponto de vista construtivo, o edifício é uma estrutura de alvenaria de pedra e cal. A sua cobertura repousa sobre uma estrutura concebida para um telhado a quatro águas.

¹²⁵ BO 16/1873, «Mappa das obras publicas executadas desde Setembro de 1858 a Junho de 1873».

¹²⁶ BO 1862-1873.

Figura 10 – A Igreja da Nossa Senhora da Luz



Fonte: cedida por um amigo

Foi a partir da Igreja que foram construídas as primeiras habitações e traçadas as primeiras ruas. “ *O terreno ocupado por edifícios habitacionais se expandiu a partir do local da Igreja, para Sul, na direcção da praça independência (praça estrela), para Oeste em direcção ao porto, para Norte, onde o limite da “rua de Lisboa” foi ultrapassada.*”¹²⁷

Figura 11 – Hospital Velho



Fonte: LOUREIRO, João, *Postais Antigos de Cabo Verde*, Lisboa: Fundação Macau, Agosto de 1998, p.30

¹²⁷ AA. *Linhas Gerais da Historia do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo*, República de cabo Verde, Edição do F.D.N., 1984. p.24.

Em 1880 iniciaram os alicerces para o Hospital (fig. 12) Só em Abril de 1900 foi feita a entrega da obra e a inauguração teve lugar a 14 de Abril de 1901. Nesta obra as paredes parecem despidas de ornamentação, a horizontalidade, o frontão triangular, o telhado de quatro águas e a data da sua construção (segunda metade do séc. XIX) nos leva a considerá-la um monumento neoclássico, estilo que vigorou na Europa, na América e nas diversas colónias europeias.

Revela a documentação da época que em todas as portas e janelas e nas varandas do edifício foi previsto o emprego de alvenarias de tijolos para servirem de assentamento aos respectivos pavimentos e para suporte das escadas das mesmas. Previu-se igualmente que todos os tectos dos compartimentos do Hospital fossem estucados com excepção dos tectos da cozinha, dispensa, casa das autópsias e o alojamento das irmãs. Projectou-se para a cobertura do edifício, telha de barro tipo marselhesa bem torneada e presa com arame de cobre sobre o ripado, pregado em varedo de quatro águas.

Do ponto de vista estético, o hospital, como dissemos anteriormente, evidencia características neoclássicas que, segundo Janson, se reflecte numa obra arquitectónica como “um edificio compacto, simples e geométrico, para satisfazer as exigências da razão, e como tal apresenta-se as superfícies planas e contínuas”¹²⁸.

Além destas características, este Hospital ostenta alguns revivalismos clássicos na forma de frontão, pilastras e uma espécie de pórtico no alçado frontal do edifício, a presença de planta rectangular, emprego de materiais nobres como madeira de alta qualidade, mármore, janelas geométricas e simplicidade reflectem o estilo neoclássico. O predomínio de pavilhões permite uma melhor organização de um espaço hospitalar e consequentemente evitar os riscos de contaminação.

A figura 13 representa um dos edifícios mais emblemáticos, no centro histórico da cidade do Mindelo. Morada de governadores, teve inicio a sua construção em 1858, mas só viria a finalizar, com a independência de Cabo Verde, em 1975. A sua singularidade impõe-se logo que nos aproximamos do centro histórico da cidade e motiva em cada um de nós o reconhecimento de um importante património arquitectónico, e pode ser considerado, do ponto de vista da Arquitectura como da Estética, um monumento nacional.

¹²⁸ JANSON, H.W. *História da Arte*, Lisboa. Fundação Calouste Gulbenkian. 1992. p. 575.

Figura 12- Palácio do Povo



Fonte: Disponível em :http://pt.trekearth.com/gallery/África/Cape_Verde/Barlavento/São_Vicente/Mindelo_photo516804.htm

Analisando-o no seu contexto e em relação com os demais, não será difícil perceber a sua enorme importância para a emblemática Rua de Lisboa, na qual se localiza, e para a cidade, realçada pelo subtil avanço em relação ao alinhamento das restantes fachadas. Se a isto juntarmos a inegável qualidade do mesmo, quer em termos arquitectónicos, quer artísticos, percebemos claramente que a atitude para com o edifício terá necessariamente que ser de respeito e manutenção do mesmo.

Ressalva-se que ao fundo do edifício se destaca outro não menos importante para a ilha de S. Vicente e para Cabo Verde, em geral. O antigo quartel / antigo liceu Gil Eanes. A sua construção teve início em 1859. Em 1873, ficou concluído na altura de prédio de rés-do-chão e a totalidade das obras foram concluídas no final de 1932.¹²⁹ Foi neste liceu que se formaram várias gerações de cabo-verdianos (de todas as ilhas) e de muitos portugueses que ali abriram as suas mentes para o mundo e para a vida.

Não estamos em condições de fazer uma leitura estético-arquitectónica dos edifícios à luz da História da arte, até porque isto seria extravasar o escopo do nosso trabalho. Mas, um breve olhar sobre os edifícios leva-nos a pensar num estilo neoclássico, onde a arquitectura é caracterizada por uma grande “simplicidade no que diz respeito à composição das fachadas e organização do espaço. A simetria e uma das regras fundamentais e o formulário são construídos pela coerência da linguagem

¹²⁹ Sobre esse assunto consultar *Linhas Gerais da História do Desenvolvimento urbano da Cidade do Mindelo*, 1984,p 170-171.

clássica: ordens arquitectónicas, frontões triangulares, simplicidade na fachada, decoração simples.”¹³⁰

A cidade alberga um conjunto de edifícios, públicos e privados, que dão um toque cosmopolita bastante expressivo, no contexto da época e do arquipélago.¹³¹

Constata-se, pois, que a diversidade cultural assumiu na Ilha de S. Vicente uma marca forte dos ingleses que aí estabeleceram com a implantação das Companhias Carvoeiras e dos Cabos Submarinos. Assim, a presença britânica contribuiu sobremaneira para a formação da sua cultura, totalizando com a simbiose das várias outras, atribuindo-lhe um aspecto *sui géneris* em relação as outras ilhas que compõem o arquipélago.

¹³⁰ JORDAN, R. Furneaux, *Historia da Arquitectura no Ocidente*, Editorial Verbo, 1979, p. 259

¹³¹ Cf. *Linhas Gerais do desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo*, ed. Fundo Nacional, Praia, 1984.

Capítulo IV - A Crise portuária e as suas implicações sobre a urbe (1890-1914)

4.1. O Porto Grande face à concorrência do Porto de Las Palmas e Gran Canárias

Entre 1850 a 1859, Cabo Verde surgiu como “*o mais estratégico dos arquipélagos atlânticos do ponto de vista da náutica à vapor*”¹³². S. Vicente desenvolveu-se rapidamente, conhecendo momentos de prosperidade e desenvolvimento devido ao Porto Grande.

A falta de concorrência de outros portos, de condições técnicas, económicas, políticas e até mesmo militares, tinham permitido que o Porto Grande tivesse ganho uma posição privilegiada e valorizada, contribuindo significativamente para uma actividade carvoeira e para o desenvolvimento urbano e mercantil do Mindelo. Mas a partir do momento em que se verificou a inversão das tendências assiste-se a decadência do Porto Grande, conseqüentemente sua desvalorização enquanto ponto estratégico bem como a decadência de Mindelo. A este propósito António Leão Correia e Silva faz a seguinte menção, “*Apesar da posição geográfica de um lugar ser fixa e imutável, o seu valor geo-estratégico, este nasce, cresce e morre.*”¹³³

Após a afirmação de portos concorrentes mais modernos e menos dispendiosos em Las Palmas e Dacar, Mindelo sofreu o impacto do abandono do carvão para os motores de combustível. O Porto Grande viveu então um declínio real e a cidade cosmopolita foi abandonada ao seu destino. Conforme nos esclarece Cláudia Correia “*a*

¹³² SILVA, António Correia, *Os ciclos históricos da Inserção de Cabo Verde na Economia Atlântica: o caso das cidades porto (R. Grande e Mindelo)* tese de Doutoramento, Lisboa, F.c.s.h. U.N.L. 2007, p. 246

¹³³ In *a Influência do Atlântico na Formação dos Portos em Cabo Verde*, Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical, Centro de Estudos de história e de Cartografia Antiga, 1990, pp.637-648.

*abertura do Canal de Suez o desenvolvimento dos portos de Tenerife e Las Palmas (Canárias), e Dakar (Senegal), que concorrendo com o Porto Grande, pela oferta de novas vantagens sobre este, que lhe retirariam a importância geo-estratégica”.*¹³⁴

Acontece que antes da abertura do canal de Suez¹³⁵, toda a navegação, da África, do Oriente, da Austrália e da América do Sul passava pelos mares de Cabo Verde, não havendo outro porto onde os vapores pudessem reabastecer de carvão.

Outros factores e circunstâncias também jogaram papel importante nomeadamente o aperfeiçoamento e as inovações técnicas que tiveram lugar, de entre as quais o aumento da tonelagem de navios, o crescimento do mercado mundial, a substituição do carvão de pedra por combustíveis mais leves (a exemplo, a utilização de minerais, comi resultado da invenção e introdução definitiva do motor de combustão interna), o aparecimento da telegrafia sem fios etc.

Por outro lado, é importante referir também a factores internos, que conjugados, constituíram motivos dessa desvalorização como a grande diferença de preço do carvão fornecido aos vapores em S. Vicente em relação a Dakar e Canárias “*Em S. Vicente, a 40 ou 41 shillings, consoante haja contrato ou não com as casa carvoeiras para fornecimento, em mais 1 shilling por estivar, ou seja 41 e 42 shillings, Nas Canárias, tanto em Tenerife como em Las palmas, varia de 38 a 40,6 shillins, consoante a qualidade; Em Dakar, varia de 37,8 a 38,10, também conforme a qualidade.*”¹³⁶

Nessa altura o preço do carvão era fixado em S. Vicente em função das conveniências das casas carvoeiras, que utilizavam vários métodos para conseguirem esse objectivo. As companhias fundiam-se ou combinavam-se com outras visando apenas obter melhores lucros, sem terem em conta os reais interesses do porto e da ilha. Procurando combater tal situação, o decreto de 26 de Setembro de 1891 concedeu a António Júlio Machado o estabelecimento de um depósito de carvão. Fundava-se a

¹³⁴ In “A Cidade do Mindelo Nos Séculos XIX-XX” in *Africana*, nº4, Porto, Universidade Portucalense/Arquivo Histórico Nacional de Cabo Verde, 1996, p.106.

Na verdade os portos das ilhas Canárias e Dakar no Senegal, desenvolvidos por potenciais económicas mais poderosas, ofereciam vantagens incontestáveis sobre o Porto Grande no Mindelo. Praticavam preço mais baixo de água para fornecimento dos navios os impostos e encargos aduaneiros eram menos pesados, tinham, capacidade de melhor fornecimento em termos de abastecimento alimentar e ofereciam melhores condições técnicas (descarga, reparação, fornecimento de combustível etc.).

¹³⁵ A sua construção, em 1869, segundo o projecto do engenheiro francês Ferdinand de Lesseps, atravessando o istmo que liga a África á Ásia, veio dar um grande golpe à rota que desde os finais do sèc. XV ligava aqueles dois continentes.

¹³⁶ ALMEIDA, João *O Grande de S. Vicente de Cabo Verde*, in Boletim Agência Geral das Colónias, Lisboa, nº 004, Vol. I, 1925, p.108.

Companhia Nacional que fez baixar o preço do carvão para 20 shillings por tonelada, mesmo assim superior a taxa aplicada em Las Palmas.

Infelizmente, pouco tempo depois a Companhia Nacional também combinava-se com outras passando novamente o preço do carvão a ser fixado de comum acordo. A partir daí, tendo em conta as vantagens oferecidas pelos portos de Canárias e o surgimento do porto de Dakar, que também oferecia melhores condições à navegação internacional, estes atraíram para si quase toda a navegação do Atlântico, deixando o Porto Grande de ter a anterior importância.

Evidentemente que em face de uma diferença tão grande de preços, a navegação não podia deixar de dar preferência aos portos das Canárias e de Dakar, em detrimento do porto de S. Vicente.

A água era excessivamente cara à navegação¹³⁷, a falta de ponte ou cais acostável, que permitisse um desembarque fácil aos passageiros e tripulantes dos vapores e um carregamento mais rápido do carvão. *“No Porto Grande é péssimo o serviço de transporte, havendo para passageiros apenas uns botes, muito mais que modestos, em que poucos se atrevem a embarcar para atravessar a extensa baía, quase sempre agitada”*.¹³⁸ O autor justifica a escolha de Canárias, dizendo que ali *“ são raros os vapores que, vindo tomar carvão, atracam aos molhos, mas em compensação dispõem de belos barcos automóveis para passageiros. Além de oferecer comodidades aos passageiros, teria um cais ou ponte acostável a vantagem de permitir muito mais rápida carga e descarga do combustível, enorme economia de tempo e de salários, e portanto redução no seu preço, bem como todas as suas benéficas consequências.”*¹³⁹ Havia ainda alguns constrangimentos, nomeadamente a falta de oficinas, docas ou planos inclinados onde pudessem ser preparados os navios, bem como de um rebocador de alto mar que pudesse assistir os vapores nas entradas e saídas quando houvesse necessidade. *“ Muitos vapores procuraram as Canárias e Dakar por não encontrarem em S. Vicente os meios de reparar as suas avarias, e não raras vezes são abandonados ou levados para os portos da Europa, por nem naqueles puderem ser consertados.”*¹⁴⁰, Dificuldades acrescidas pelo facto de as despesas do porto e de impostos de tonelagem

¹³⁷ Transportada de Santo Antão para S. Vicente, agravada pelo facto do sistema de abastecimento ser garantido apenas por uma única companhia-Ferro & Companhia Lda. - custava 6 a 9 shillings/tonelada em S. Vicente enquanto que nas Canárias apenas 3 shillings.

¹³⁸ ALMEIDA, João, ob cit, p.115.

¹³⁹ Idem, Ibidem, p.116

¹⁴⁰ Idem, Ibidem, p. 116

de navios, que efectuavam operações de comércio, serem bastante elevadas, suscitadas pelas leis alfandegárias “*A longa lista das diversas taxas, impostos, emolumentos e percentagens, os adicionais, os despachos e os vistos, mais os selos de verba e os selos industriais, e mais umas ninharias de pouca monta(...), é capaz de fazer endoidecer qualquer capitão calmo, frio e pratico, acostumado ás regras simples da burocracia germânica ou anglo-saxónica(...)*”¹⁴¹. Por outro lado, a falta de frescos e de outros artigos indispensáveis à navegação de longo curso, aliada a preços sempre exorbitantes “*As hortaliças, as frutas, os ovos, os galináceos, a manteiga e o leite escasseiam ou não parecem. A carne é má e cara, e nem sempre a há(...)*”¹⁴² Não esquecer, ainda a aridez e o aspecto desolador da paisagem de S. Vicente, que não convida a desembarcar.” “*(...)as poucas belezas naturais, desajustadas do homem, passam despercebidos aqueles que só vêm negrejar os seus montes escavados. A par da miséria da natureza, está a pobreza da cidade do Mindelo, desprovida da mais singela comodidade. Não se encontra um hotel, uma simples hospedaria com um modesto quarto, nem um restaurante, nem o “bar” característico das cidades a beira-mar, nem uma bebida fresca...*”¹⁴³.

A partir da última década do séc. XIX, os portos de Canárias começaram a adquirir importância, com introdução de obras hidráulicas e outras passando assim a fazer forte concorrência ao Porto Grande de S. Vicente, por oferecer melhores condições, em termos de infra-estruturas e custos de aportagem.

As Canárias estão situadas a cerca de 10° para o norte do arquipélago de Cabo Verde, gozando de condições climáticas mais favoráveis que as do nosso arquipélago: com temperaturas médias inferiores (150 e 240), brisas menos fortes e menos persistentes, maior pluviosidade e conseqüentemente maior quantidade de água e sua armazenagem. Contudo sob o ponto de vista das escalas marítimas as suas condições naturais são inferiores às de S. Vicente, quer pela situação geográfica quer pelo recorte das suas costas bastante escarpadas, com enseadas e baías pouco protegidas.

São duas as ilhas com portos de escala abertos à navegação internacional desde os finais de oitocentos: Tenerife com o Porto de Santa Cruz e Gran Canárias com o porto de Las Palmas.

¹⁴¹ Idem, Ibidem, p.117.

¹⁴² Idem Ibidem, p.117.

¹⁴³ Idem Ibidem, p.118.

O Porto Grande e a Urbe Mindelense...

O apetrecho destes portos, ao contrário do de S. Vicente, foi preocupação constante do governo. A maior riqueza em água e a grande produção de hortícolas tornaram estas ilhas muito mais atractivas.

Para melhor compreender a evolução do movimento de navios nos portos de S. Vicente e Canárias, apresenta-se o seguinte quadro de 1883 a 1914.

Quadro 12 - Tráfego nos portos das Canárias e no Porto Grande de S. Vicente (Cabo Verde) de 1883 a 1914

Ano	Nº de Navios	
	Canárias	S. Vicente
1883	684	1408
1884	668	1146
1885	464	1337
1886	800	1294
1887	1056	1425
1888	1280	1711
1889	1716	2265
1890	2092	1593
1891	2402	1038
1892	2520	994
1893	2526	942
1894	2703	1131
1895	2826	1248
1896	2941	1579
1897	3356	1273
1898	3311	1444
1899	3179	1499
1900	3977	1879
1901	4072	1592
1902	4996	1096
1903	5071	1214
1904	5215	1394
1905	5632	1268
1906	6089	1630
1907	6119	1719
1908	6614	1543
1909	435	1391
1910	8490	1593
1911	9889	1296
1912	10230	1707
1913	11299	1466
1914	10976	1112

Fonte: Arquivo do Porto Grande de S. Vicente

Da análise do quadro conclui-se que o Porto Grande atingiu o seu máximo em 1889 com 2265 navios entrados. A partir daí vai-se mantendo com sensíveis flutuações

com tendências recessíveis. Enquanto que as Canárias atingem no mesmo ano (1889) apenas 1716. Já em 1912 a cifra eleva-se a 10230 entradas contra 1703 na ilha do Porto Grande.

A principal razão deste desequilíbrio poderá encontrar-se no preço do carvão muito mais elevado em S. Vicente que nas Canárias, em grande parte pelo jogo do sistema capitalista uma vez que as principais companhias que praticavam nas Canárias eram também as sediadas em S. Vicente.

Para agravar a situação, a partir de 1900, passaram a utilizar como combustível em vez do carvão, o óleo refinado do petróleo. Deste modo, o porto perde grande parte da sua importância estratégica.

Este abrandamento da procura externa foi agravado pelas divergências entre Portugal e Reino Unido no que concerne à partilha de África,¹⁴⁴ as crises políticas e comerciais que atravessavam os países da América Latina, sobretudo a Argentina.

A concorrência dos portos das Canárias ao porto de S. Vicente, foi devastadora. S. Vicente estacionou enquanto a navegação transatlântica aumentou de forma espectacular. A esse respeito a equipa que realizou a trabalho Linhas Gerais do Desenvolvimento Urbano Da Cidade do Mindelo é da opinião que “...a cidade do Mindelo seria uma vítima não só das aspirações de lucros máximos por parte das companhias carvoeiras e armadoras, mas também muito concretamente do sistema colonial português, que não tinha recursos económicos, capacidade organizativa e vontade política para desenvolver o Porto Grande de S. Vicente”¹⁴⁵

Por outro lado, situado na costa ocidental africana quase à latitude do extremo sul de Cabo Verde, o porto de Dakar apresentava também melhor defesa militar que o Porto Grande de S. Vicente. Era assegurado por obras de fortificação, uma forte guarnição em terra e por várias unidades navais. Se nos princípios do séc. XIX este porto não tinha qualquer importância, com o início da decadência do Porto Grande, tornou-se no maior porto da costa africana, uma vez que se tinha tornado num porto

¹⁴⁴ Em 1890, a Inglaterra fez um ultimato a Portugal para que este abandonasse o projecto do mapa cor-de-rosa. O ultimato consistia numa nota entregue ao ministro dos negócios estrangeiros português pelo embaixador de Inglaterra em Lisboa, exigindo que Portugal ordenasse imediatamente a retirada de uma expedição militar que atacara alguns indígenas protegidos pela Inglaterra na África Oriental, no Chire (actual Malawi). O Governo português cedeu, protestando, embora, que o território africano em que o confronto se dera era português. RAMOS, Rui, *A Segunda Fundação(1890-1926)*, Lisboa, Circulo de Leitores, 1994, p.38, (José Mattoso, História de Portugal, Vol. VI).

¹⁴⁵ Ob. Cit., p.20.

mais seguro. O seu desenvolvimento contribuiu para intensificar o declínio do Porto Grande.

4.2. A decadência do porto: efeitos sobre a economia e a sociedade

Com oscilações do tráfego entre a primeira metade do século XIX, aquele foi diminuindo no fim da 1ª Guerra Mundial e não mais voltaria atingir o auge verificado no século passado.

Esta diminuição de fluxo de vapores no Porto Grande, conseqüentemente provoca uma diminuição da procura externa de carvão. Como o sistema económico e social construído no Mindelo assentava nessa procura e venda “*este sistema não funcionava abaixo de um determinado nível portuário*”¹⁴⁶ porquanto as receitas fiscais e o emprego no porto dependiam desta procura externa, logo estes sectores vão ser afectados, constatando-se quedas em ambos.

Assim, como consequência da perda da navegação e do movimento do porto, Mindelo perdia também o seu lugar de centro de atracção mercantil. A situação económica e financeira tornava-se deficitária. Devido às dificuldades nos abastecimentos, os produtos à venda sobem de preço, com o desemprego crescente, o poder de compra dos mindelenses baixa, afectando o comércio local. Esta conjuntura adversa vai ser responsável pelas falências comerciais, que vão agravar ainda mais a depressão, uma vez que diminuem ainda mais as receitas fiscais (impostos municipais, da fazenda e receitas aduaneiras) e aumentam o desemprego, que alastra para outras camadas da população para além dos operários portuários. A crise agravou as condições de saúde da classe operária chegando a atingir todas as classes.

Em 1890, depois de ter crescido exponencialmente durante vários anos consecutivos, o tráfego que passa por Porto Grande regride brusca e acentuadamente. As vendas do carvão caem e as carvoeiras, sem mercados, começam a despedir trabalhadores.

A crise teve impacto no comércio local na medida em que os despedimentos reduzem drasticamente o mercado de consumo popular. Em consequência, registam-se

¹⁴⁶ Silva, António Correia e, Nos Tempos do Porto Grande do Mindelo, Parai-Mindelo, 2000,p.1

falências no sector dos comerciantes. Além disso, a contracção do número de passageiros em transito contribui ainda para a retracção do mercado disponível aos comerciantes mindelenses. Segundo Joaquim Botelho da Costa, em consequência da quebra da procura, o preço dos géneros baixou tanto no comercio local, que “*alguns se estão vendendo mais baratos do que na metrópole de onde em geral procedem*”¹⁴⁷

Com a retirada da navegação, a actividade comercial diminuiu, no momento em que a cidade começou a perder o seu poder de compra, provocando sérias dificuldades no abastecimento e no aumento dos preços dos produtos. As receitas fiscais, como impostos municipais da fazenda, receitas aduaneiras diminuíram¹⁴⁸ provocando a fragilidade no funcionamento dos organismos administrativos no Mindelo, provocando assim retrocesso e desestruturação urbana.

Com essa situação que se vivia na cidade, aparece a miséria, o desemprego, agitações sociais, movimentos grevistas. Os mindelenses pedem emprego e retorno à prosperidade que tinham caracterizado esta cidade nas últimas décadas do século XIX.

O movimento no porto era quase inexistente, os despedimentos aumentavam, o que levou a uma radicalização dos protestos que se voltaram contra as carvoeiras inglesas, consideradas culpadas. Pela cidade corria a ideia de que a crise fora provocada pelas companhias inglesas, desenvolvendo um sentimento antibritânico a partir de 1890. As autoridades portuguesas e a população em geral culpavam as companhias pela crise que diziam resultar dos preços praticados na venda do carvão. Por seu lado, estas afirmavam que o culpado pela crise era o governo Português devido aos elevados impostos que cobrava. As medidas que eram propostas por cada lado não eram aceites pelo outro. Enquanto que as autoridades e a população sugeriam a criação de uma nova companhia, as carvoeiras sugeriam a transformação do Porto Grande num porto franco.¹⁴⁹

Em 1890, os mindelenses pedem às autoridades portuguesas que sejam tomadas medidas de forma a diminuir o poder das companhias inglesas de carvão. Este apelo surge numa altura em que as relações entre Inglaterra e Portugal estavam tensas, devido ao Ultimato Inglês.

¹⁴⁷ In, A Ilha de S.Vicente de Cabo Verde, Relatório de 1886 a 1891, Imprensa Nacional, 1896.

¹⁴⁸ Ver quadro nº 8.

¹⁴⁹ Sobres este assunto Cf. SILVA, António Correia e, *Nos tempos do Porto Grande do Mindelo*, Centro Cultural Português, Prai-Mindelo, 2000.

As autoridades portuguesas temiam uma intervenção militar inglesa, devido à radicalização das manifestações contra as carvoeiras, mas ao mesmo tempo desconfiavam que as provocações feitas pelos ingleses tivessem como objectivo propiciar um confronto militar. Assim, com o objectivo de acabar com os descontentamentos populares que poderiam colocar em risco a soberania de Portugal, a administração portuguesa resolve agir. Dadas as circunstâncias, o governo podia escolher entre duas soluções: uma delas era pôr em prática medidas de combate à crise, impedindo uma radicalização do movimento contestatário e a outra era não agir, provocando uma confrontação directa entre os manifestantes e as carvoeiras. Como a administração portuguesa não dispunha de nenhuma força armada capaz de enfrentar uma intervenção militar no arquipélago, só podia pôr em prática medidas que teriam de ser aceites por ambos os lados. O Governador Brandão de Melo elabora então um plano que consistia no repatriamento, para as suas terras de origem, dos trabalhadores provenientes de outras ilhas e a abertura de obras públicas onde fossem empregados apenas os naturais de S. Vicente. O objectivo deste plano era duplo: por um lado acabar parcialmente com o desemprego, e por outro, dividir o movimento portuário, ao incitar entre os seus membros, rivalidades e ressentimentos. Contudo, o plano vai ser rejeitado pelos trabalhadores, que não queriam regressar às suas ilhas, e a própria Câmara Municipal preferiu que fossem aumentados os volumes das obras, do que repatriar pessoas. Esta acreditava que a ampliação das obras iria acalmar o movimento operário e reanimar o comércio a retalho. De início os trabalhadores não aceitaram as condições de trabalho, principalmente os salários, mas com o avançar da fome e debilidade física são forçadas a aderir.¹⁵⁰

A aparência da fome abate-se sobre a cidade e, a 20 de Abril de 1891, uma multidão de mais de 2 mil pessoas maioritariamente trabalhadores das companhias carvoeiras reúne-se nos Paços de Concelho e pede providências urgentes.¹⁵¹ O presidente da câmara, Augusto da Silva Pinto Ferro, em carta dirigida ao governador, dá-nos o seguinte quadro dos dias tensos do mês do descontentamento na ilha: “(...)a falta de trabalho cresce cada vez mais; vêem-se diariamente pelas ruas que dão para o porto grupos importantes de trabalhadores esperando trabalho dos vapores que não

¹⁵⁰ BO 193/1856, Parte não Oficial, in *Linhas Gerais da História do Desenvolvimento Urbano da cidade do Mindelo*, Praia, ed.do F.D.N.-Min.da Economia e finança, 1984, p.20.

¹⁵¹ SILVA, António Leão Correia e , Ob cit, p.141.

chegam, a miséria é quasi geral, os roubos multiplicam-se, enfim tudo caminha mal.”¹⁵²
e sublinha “Se isto continua como vae, a ilha de S. Vicente morrerá infallivelmente”¹⁵³

Aos poucos os navios voltam ao Mindelo, terminando assim a primeira grande crise do Porto Grande, a crise de 1890/1891.

É após as graves consequências sociais e económicas da crise de 1890-91 e da degradação das relações entre a Inglaterra e Portugal, que se propicia o ambiente necessário para a criação de uma Companhia Nacional. O movimento mindelense pedia que o Estado criasse uma companhia nacional que fizesse concorrência às inglesas e baixasse os preços. Proposta do então Presidente da Câmara, Augusto da Silva Pinto Ferro, o governador aceita a criação de uma companhia nacional. Esta companhia recebeu o nome de Companhia de São Vicente de Cabo Verde, mas era conhecida por “Nacional”. A concessão vai ser feita a António Júlio Machado e a um grupo de comerciantes de Lisboa e do Porto. Foram concedidos benefícios especiais à companhia, sendo a maior a ocupação do terreno ribeirinho onde se encontrava a única praça, a D. Luiz. A concessão deste espaço, para construção dos armazéns da companhia nacional, foi aceite pela população da ilha, já que, esta era vista como a salvação da ilha e de Cabo Verde.¹⁵⁴

Com essa situação que se vivia na cidade, aparece a miséria, o desemprego, agitações sociais, movimentos grevistas. Os mindelenses pedem emprego e retorno à prosperidade que tinham caracterizado esta cidade nas últimas décadas do século XIX.

Os desígnios da Natureza a que Cabo Verde está sujeito como a seca, fomes e epidemias agravaram ainda mais a crise e o declínio de Mindelo, assinalando de forma irreversível a sua perda de posição geoestratégica no atlântico e na economia do arquipélago. A emigração será a solução para o desemprego e diminuição da actividade agrícola, provocada períodos de seca cada vez mais prolongados.¹⁵⁵

A situação de crise que se instalou na cidade do Mindelo, consequência da decadência do Porto Grande, e a nostalgia os “bons velhos tempos”, são temas de inspiração de muitos poetas, compositores e escritores cabo-verdianos.

¹⁵² Arquivo da Câmara Municipal de S.Vicente, Correspondência com o Governo, livro nº3.

¹⁵³ Idem, Ibidem.

¹⁵⁴ SILVA, António Correia e, Ob cit, 2000, p.175.

¹⁵⁵ Todo este cinzento cenário de S. Vicente está muito bem retratada no poema “Saga” de Onésimo Silveira – in Raízes, nº 7/16, Praia 1980,p.70, em anexo.

4.3. A situação do porto face a 1ª Guerra Mundial

A guerra de 1914-1918 veio a contribuir para agravar o declínio do movimento dos barcos em S. Vicente, por falta de protecção e de meios militares de defesa o que os tornavam alvos de ataques alemães

Nessa altura, entravam em S. Vicente apenas alguns navios cargueiros, provenientes da Argentina, que não possuíam suficientes paióis ou autonomia para alcançar as Canárias, ou então os que procurassem abrigo e/ou a marcha fosse retardada por algum temporal.

Como dissemos no sub-capítulo anterior, o Porto de S. Vicente, à semelhança de outros do país, nem sempre contribuiu para momentos áureos da ilha que a alberga. Se é verdade que foi à sua volta e graças à sua existência que foi possível o seu povoamento e sua evolução rumo a um desenvolvimento bastante próspero, particularmente a partir da segunda metade do século de oitocentos, também é verdade que nalguns momentos a decadência do porto teve efeitos directos sobre a urbe. Referimo-nos por exemplo aos anos 90 do séc. XIX altura em que, como dissemos anteriormente, o porto sofreu uma grande concorrência, por parte dos Lás Palmas, fazendo com que a ilha entrasse num círculo vertiginoso de decadência económica cujas repercussões sociais foram visíveis a todos os níveis.

A Tríplice Entente, pela sua posição geográfica utilizou intensivamente os transportes marítimos o que implicou a necessidade de manter um domínio estratégico dos mares e a guarda e segurança das longas linhas de comunicação. Para tal, eram necessários pontos de apoio onde os comboios de transporte ou unidades navais isoladas se pudessem acolher e reabastecer. Neste contexto, o Porto Grande de S. Vicente, para além de ser uma base naval estratégica para Portugal, também o era para os aliados.

Diz-nos António José Telo “*A esquadra inglesa do Atlântico então formada por 6 cruzadores e vários navios auxiliares, usa Cabo Verde como base desde Março de*

1916 até fins desse ano. O seu comandante pede urgentemente que S. Vicente fosse defendida com redes, baterias, serviços de rocega e patrulhas”¹⁵⁶.

Tendo como palco a Europa, pode parecer estranho, ousar falar dos efeitos directos desta guerra num território tão periférico como Cabo Verde. No entanto, a incursão pela documentação no Arquivo Histórico de Cabo Verde levou-nos a encontrar documentos¹⁵⁷ sobre o porto do Mindelo e referentes especificamente a sua situação face à referida guerra. Achamos por isso pertinente trazer à luz do dia esta questão.

Numa altura em que Portugal e a Alemanha se encontravam em estado de guerra¹⁵⁸, parece natural que submarinos alemães procurassem as águas dos então territórios portugueses no ultramar. Os portos de Cabo Verde não ficaram imunes nesta matéria. Relativamente ao de S. Vicente, por exemplo em 1916 há notícias sobre a permanência de alemães que constituíam a guarnição dos navios nesse porto. È o que podemos constatar a partir de uma missiva, expedida a partir da cidade do Mindelo e dirigida ao Governador da Província de Cabo Verde em Março desse ano, dando conta “*das circunstancias anormais que muito especialmente se fazem sentir nesta ilha, provenientes do estado de guerra entre a Alemanha e Portugal (...)*”¹⁵⁹.

Face a esta situação, o Governador, após a autorização do Ministro das colónias declarou estado de sítio para a ilha de S. Vicente, “*(...)entregando-se a mesma ilha à defesa, protecção e guarda do comando militar que usará para este fim e para a manutenção da ordem publica de todos os meios coercivos indispensáveis.*”¹⁶⁰

Esta circunstância, ainda que pontual, suscitou pronta reacção dos habitantes da ilha que se sentiram incomodados face à privação da sua liberdade. Foi neste contexto que proprietários, comerciantes e população civil desta cidade, decidiram, através de um

¹⁵⁶ TELO, António José, “A Estratégia Naval e a defesa das ilhas,” in AFONSO, Aniceto; GOMES, Carlos de Matos (coords.), *Portugal e a Grande Guerra 1914-1918*, Quidnovi, 2010, p.255.

¹⁵⁷ Embora não seja vasta e exaustiva em informações na medida em que consiste essencialmente em telegramas recebidos pelo Governador de Cabo Verde, relativos á guerra de 1914.

¹⁵⁸ Portugal, após dois anos de polémicas, resolveu entrar no grande conflito de 1914-1918. Essa atitude resultou das seguintes razões: a necessidade de defender as suas colónias, cobiçadas por outras potencias, particularmente pela Alemanha; a oportunidade para afirmar o prestígio do país a nível internacional e poder participar em futuras conversações de paz. Nos inícios de 1916, a Inglaterra, que tinha falta de barcos para o transporte de tropas e de mercadorias, pediu Portugal, velho aliado, que confiscasse os barcos alemães ancorados no país. Assim aconteceu, o que levou a Alemanha a declarar guerra a Portugal. O exercito português encontrava-se em fase de reorganização. Houve, por isso, necessidade de se preparar rapidamente uma força militar que devia partir para a frente de batalha.

¹⁵⁹ Documentos sobre a permanência de alemães que constituíam a guarnição dos navios ; S.G.G.; Abril 1916, IAHN-CV; cx.610.

¹⁶⁰ Idem; Ibidem.

abaixo assinado contestar a portaria que determinou o estado de sítio, por considerarem que tal situação os prejudicaria. Numa altura em que esta ilha contava com cerca de dez mil habitantes, os subscritores do abaixo assinado, alegaram que “*duzentos ou duzentos e tantos alemães que constituíam a guarnição dos navios*”¹⁶¹, não justificava a precipitada medida.

Embora reconhecessem a preocupação das autoridades relativamente a ilha de S. Vicente e seu porto, admitiam ser “*extremamente é estarem a viver sob a pressão em que os colocou a referida portaria que declara o estado de sitio sem limitação de tempo e suspende as garantias sem restrições e bem assim as medidas que dela derivaram, obrigando a fechar todos os estabelecimentos as 19 horas proibindo a todo o cidadão o transito depois das 21 horas, e que estabeleceram a censura na correspondência telegráfica a expedir e a receber, e em jornais e outras publicações.*”¹⁶²

Sobre o desenrolar deste processo, existe um silêncio na documentação. Porém, constata-se uma certa preocupação das autoridades nacionais e metropolitanas relativamente a navios alemães aportados no Mindelo. É o que podemos depreender a partir das informações emanadas pela Capitania dos portos de Cabo Verde informando-se, por exemplo, das instruções para a requisição de vapores alemães surtos em S. Vicente: “*A canhoeira “Beira” prapará dois vaporinhos- com bandeira portuguesa – das casas carvoeiras, devidamente guarnecidos com dois oficiais de marinha; dois outros vaporinhos das mesmas casas, receberão cada um, um sargento e seis praças armadas, levando também a bandeira portuguêsã; e mais quatro vaporinhos cada um com um sargento ou praça armadas e a bandeira portuguêsã. A canhoeira deverá preparar-se para combate, indo para junto do fundeadouro dos vapores alemães.*”¹⁶³

Esta preocupação continuou nos anos seguintes, o que nos leva a pensar que por esse tempo o porto do Mindelo terá passado por turbulências que naturalmente terão repercutido na vida da cidade e suas gentes. Em 1917 continuamos a encontrar sucessivas informações, traduzidas em telegramas e outros ofícios dando conta da necessidade de mais cuidado relativamente a defesa do porto. Em Novembro desse ano, numa carta assinada pelo Governador de Cabo Verde, dirigida ao Ministro as Colónias encontramos informações relativas a um doloroso transe por que passou S. Vicente:

¹⁶¹ Idem; Ibidem.

¹⁶² Idem ; Ibidem.

¹⁶³ Processo relativo à apreensão dos ex-navios alemães; S.G.G. 1916;IAHN-CV;cx 610.

“(...) Às cinco e meia horas de 2 sai em passeio ao cais, para saber se algum navio entrara durante a noite, como de costume. Às 6 horas estive conversando com o gerente da casa carvoeira Companhia de S. Vicente, sobre assunto que me interessavam e às 6 e meia sai, encontrando o administrador do Concelho com quem me demorei um pouco perto do referido cais. Às 6 horas e 45 minutos ouvimos duas explosões, que supuz serem tiros no Morro Branco(peças de 15 cent.) corremos ao cais, mandamos aos telefones que ligasse o quartel aos fortes e só momentos depois soube que as explosões tinham sido nos vapores brasileiros “Acary e “Guahyba”.Cerca de 7 horas começaram aparecendo feridos e vários navios que tinham visto os torpedos, e até o periscópio do submarino muito perto de uma das bóias do cabo submarino. A “Ibo” e as peças do forte João Ribeiro(artilharia de montanha) ainda fizeram fogo, mas só d`aquela tinham visto o periscópio. O submarino imergiu, o periscópio desaparecido.(...) Os vapores torpedeados foram rebocados para próximo de terra, estando hoje completamente perdidos e tendo-se salvo alguma carga.”¹⁶⁴

O relator destes acontecimentos continua a pormenorizar o sucedido, dando conta inclusivamente de tiros feitos por navios inimigos, razão pela qual chama a atenção para a necessidade de uma melhor fiscalização desta baía.

A difícil situação por que passou este porto e esta ilha, na sequência do sufoco advindo da concorrência de outros portos, a que vimos nos capítulos anteriores, foi agravada nos últimos anos da Primeira Grande Guerra.

¹⁶⁴ Correspondência, telegramas e notas relativos à defesa do Porto Grande de S. Vicente; S.G.G. Novembro 1917; IAHN-Cv; cx 610.

Conclusão

A cidade do Mindelo, na ilha de S. Vicente de Cabo Verde, nasceu sob o signo do mar.

Embora a ilha que a alberga tenha sido descoberta por volta da 2^a metade do séc. XV, no âmbito da Expansão Portuguesa, a sua ocupação efectiva só se tornara uma realidade em meados do séc. XIX. Desprovida de condições naturais para a prática agrícola, a sua ocupação e conseqüente exploração, foi motivada por outras condições, também naturais. O seu porto.

Com este trabalho, propusemos analisar o Porto Grande do Mindelo a partir da 2^a metade do séc. XIX, abordando, por um lado, a sua contribuição para o povoamento da urbe, sua importância nas rotas atlânticas oitocentista, e por outro, os constrangimentos por que passou nos últimos anos do séc. XIX e primeiros do séc. XX, com impactos negativos para a jovem cidade do Mindelo.

As variáveis trabalhadas ao longo do texto foram fundamentalmente a navegação de longo curso, o comércio e o desenvolvimento urbano. Para o período balizado, 1850-1914, foi possível constatar alguma correspondência entre tais variáveis, porquanto toda a vida económica, social e mesmo cultural esteja indiscutivelmente ligada e dependente do movimento portuário.

Determinante foi a conjuntura que se abriu no Atlântico de então, favorecendo a instalação de ingleses na ilha, instalando na boca do porto as companhias carvoeiras assim como instalações de apoio a navegação de longo curso.

Desta forma, e com o desenvolvimento da actividade comercial, a ilha viveu momentos prósperos, tornando numa cidade aberta ao mundo, favorecendo uma interacção progressiva na sua estruturação, nos mais variados campos da sociedade.

Nos anos do “Take of” do Mindelo (décadas de 70 e 80 do séc. XIX), o Porto Grande deu um contributo importante para o melhor aumento das condições de vida das suas gentes, a partir nomeadamente da arrecadação de receitas provenientes do imposto de 100 reis por tonelada de carvão, aplicado a partir de 1854. Sem este imposto não

seria possível à Câmara Municipal criar outros estruturantes numa altura em que a vila se preparava para ascender à categoria de cidade (1879).

Mas a prosperidade do Mindelo parece repousar no passado áureo dos tempos do Porto Grande quando este era o grande porto carvoeiro, ponto de escala obrigatório nas rotas do atlântico. O impacto do motor de combustão marca o início do fim do Porto Grande como porto de escala no atlântico. As funções de escala foram sendo transferidas para portos de Dakar e Las Palmas, mais apetrechados para novas exigências. O Porto Grande vê-se assim reduzido à condição de porto para fins internos e a crise portuária marca o início da crise de S. Vicente.

Nos primeiros anos do séc. XX a situação tende a agravar, na sequência do eclodir da 1ª Grande Guerra. A participação de Portugal nesta guerra acabaria por também envolver o além-mar português. Cabo Verde não fugiu a esta regra, como se percebe pelos acontecimentos à volta de um dos seus maiores portos, o Porto Grande do Mindelo em S. Vicente, que em 1917 chegou a estar em estado de sítio.

No escopo deste trabalho ficou por tratar a importância do Porto Grande nas ligações inter-ilhas, num país insular como Cabo Verde, onde os navios de cabotagem jogam um papel importante no comércio e no contacto entre os ilhéus. Fica, assim, um compromisso de, no quadro de outros futuros trabalhos, analisar o papel do Porto Grande nas rotas inter-insulares e na migração interna em Cabo Verde.

ANEXO

Quadro 1 População da ilha de S. Vicente – sua distribuição por sexo, de 1850 a 1914

Anos	População					Anos	População				
	Total	Masc.	% de Mas	Fem.	% de Fem		Total	Masc	% de Mas	Fem.	% de Fem
1850	700	-	0,00	-	0,00	1886	5.182	2.609	50,35	2.579	49,77
1855	1.350	-	0,00	-	0,00	1887	5.200	2.614	50,27	2.586	49,73
1856	705	-	0,00	-	0,00	1888	5.647	2.837	50,24	2.810	49,76
1859	1.400	-	0,00	-	0,00	1889	6.561	3.498	53,32	3.063	46,68
1860	1.141	-	0,00	-	0,00	1890	6.881	3.629	52,74	3.252	47,26
1862	1.337	-	0,00	-	0,00	1891	6.196	3.262	52,65	2.934	47,35
1864	2.067	.	0,00	-	0,00	1893	5.609	2.585	46,09	3.024	53,91
1865	1.308	724	55,35	584	44,65	1895	6.211	2.967	47,77	3.244	52,23
1866	1.400	-	0,00	-	0,00	1896	6.666	3.294	49,41	3.372	50,59
1867	1.690	855	50,59	835	49,41	1897	6.562	3.257	49,63	3.305	50,37
1869	1.691	840	49,67	851	50,33	1898	6.659	3.155	47,38	3.504	52,62
1870	1.802	901	50,00	901	50,00	1899	7.027	3.282	46,71	3.745	53,29
1871	1.817	899	49,48	918	50,52	1900	8.780	4.252	48,43	4.488	51,12
1872	1.702	-	0,00	-	0,00	1901	8.617	4.163	48,31	4.454	51,69
1873	1.864	862	46,24	1.002	53,76	1902	8.369	3.922	46,86	4.447	53,14
1874	2.436	1.172	48,11	1.264	51,89	1903	8.168	3.815	46,71	4.353	53,29
1875	2.841	1.345	47,34	1.496	52,66	1904	8.508	3.902	45,86	4.606	54,14
1876	2.928	1.394	47,61	1.534	52,39	1905	8.609	4.047	47,01	4.562	52,99
1877	3.001	1.525	50,82	1.476	49,18	1906	8.430	3.971	47,11	4.459	52,89
1878	3.297	1.774	53,81	1.523	46,19	1907	8.591	4.054	47,19	4.537	52,81
1879	3.717	1.981	53,30	1.736	46,70	1908	8.550	4.011	46,91	4.539	53,09
1880	4.064	2.208	54,33	1.856	45,67	1909	8.652	4.053	46,84	4.589	53,04
1881	4.267	-	0,00	-	0,00	1910	10.086	4.662	46,22	5.424	53,78
1882	4.920	2.633	53,52	2.287	46,48	1911	9.939	4.534	45,62	5.305	53,38
1883	5.136	2.738	53,31	2.398	46,69	1912	9.929	-	0,00		0,00
1884	5.314	2.668	50,21	2.646	49,79	1913	10.491	-	0,00		0,00
1885	5.432	2.737	50,39	2.695	49,61	1914	10.969	-	0,00		0,00

Fonte: Construído a partir de dados encontrados nos BO de 1865 a 1914

Saga

Cabá vapor-cabá carvom...

Restam praias vazias e botes agonizantes

Rezando como os homens a sua derradeira oração!

Cabá vapor-cabá carvom...

Já não se vêem mulheres do povo roçegando,

Gabando o seu cuscus quente, o seu fonguim,

Crianças alegres acabaram-se

Acabou também, a vida de pândegas

Nas canècadinhas de Mindelo

Cabá vapor – cabá carvom...

Os esqueletos hérculeos dos guindastes

Paralisados e humilhados dizem também uma oração,

Gritam alarmados na imensidão do seu silêncio...

Cabá vapor- cabá carvom...

Homens definhados vegetam

Nutridos pela esperança, castigados pela sôdade

Cabá vapor- cabá carvom...

Porto Grande espera: espera ainda os Blue Stars e os Carvoeiros

Que lhe davam outrora pão para todos os seus filhos!

Cabá vapor-cabá carvom...

Gente de S. Vicente perde tine, perdê ..fê

Bailes de gente pobre cabá, cabá folia cabá tudo...

Monte sossego,

Chã de Alecrim, Ribeira Bote

Dormem o sono da indiferença e do abandono

O Porto Grande e a Urbe Mindelense...

Das suas casas arruinadas e desertas
Porque trabalho cabá e gente câ tem
Cabá vapor- cabá carvom
Morna d'outro tempo cabá também!
Agora já não é mais morna,
È choro, é disparate de gente desorientada...
Cabá vapor- cabá carvom...
Nos campos dantescos de S. Vicente
Já não se fazem mais piqueniques
Porque cabá carvom e chuva cabá dias –há...
Movimento cabá na Mindelo
S. Vicente é um estendal de-misérias
Porque cabá vapor, cabá carvome cabá chuva!
Cabá vapor- cabá carvom...
Gente de S. Vicente pâ câ morrê de fome
Tem que bá'mbora pâ S.Tomé!...
Cabá vapor-cabà carvom...

Onésimo Silveira- in Raízes, nº 7/16, Ano 4, Praia, Jun.1978/ Dez.1980

FONTES E BIBLIOGRAFIA

FONTES

a) Manuscritas:

Arquivo da Câmara Municipal de S. Vicente

-Termos de Contratos da Câmara Municipal de S. Vicente (1888) Arquivo da câmara Municipal de S. Vicente, Documentos avulsos.

- Correspondências com o Governo, livro nº 3, Arquivo da câmara municipal de S. Vicente.

- Correspondências expedidas para diversas autoridades para diversas autoridades (1875) Câmara Municipal de S. Vicente, Documentos Avulsos.

Arquivo Histórico Nacional

-Ofício de António machado de Fria e Maya, dirigido ao ministro Martinho de Mello e Castro, datado de 7 de Março de 1788; AHU, Cabo Verde, Cx.44.doc. 36

-Regimento da Fazenda real, Título, Cap. 4 In, A Sindicância do Desembargador Custódio Correia de Matos; SUDIA, 2 1958.

-Relatório do Governador Geral da Província Relativos à administração do Governo de Cabo Verde nos anos de 1878 a 1890, Lv-0391, S.G.G. AHN, Cabo Verde, Papeis avulsos.

-Relatórios dos Governadores de Cabo Verde, Imprensa Nacional, Lisboa, 1898

-Documento sobre a permanência de alemães que constituíam a guarnição dos navios; S.G.G.; Abril 1916, AHN-CV; Cx., 610, Papeis avulsos.

-Processo relativo à apreensão dos ex-navios alemães; S.G.G. 1916; AHN-CV, Cx 610.

-Correspondência, telegramas e notas relativos à defesa do Porto Grande de S. Vicente; S.G.G. Novembro 1917; AHN-CV; Cx 610.

b) Impressas:

Boletim Oficial da Província de Cabo Verde, nº 37/1843

Boletim Oficial da Província de Cabo Verde, nº 47/1844

Boletim Oficial 49/1850.

Boletim Oficial 63/1851, Portaria de 25 de Abril de 1851.

Boletim Oficial 63/1851, portaria de 8 de Maio de 1851

Boletim Oficial da Província de Cabo Verde, nº 71/1851

Boletim Oficial 71/1851, Circular 20 A

Boletim Oficial da Província de Cabo Verde, nº 64/1852

Boletim Oficial da Província de Cabo Verde, nº 100/1852

Boletim Oficial 162/1854 Circular 174

Boletim Oficial da Província de Cabo Verde, nº 15/1880

Boletim Oficial da Província de Cabo Verde, nº 19/1880

Boletim Oficial da Província de Cabo Verde, nº 21/1880

Boletim Oficial da Província de Cabo Verde, nº 15/1880

Boletim Oficial da Província de Cabo Verde, nº 17/1880

Boletim Oficial da Província de Cabo Verde, nº 20/1880

Boletim Oficial da Província de Cabo Verde, nº 22/1880

Boletim Oficial da Província de Cabo Verde, nº 47/1844

Boletim Oficial da Província de Cabo Verde, nº 21/1891

Boletim Oficial da Província de Cabo Verde, nº 5/1895

Boletim Oficial da Província de Cabo Verde, nº 16/1873

Diário do Governo nº 144, 20 de Junho de 1838

Diário do Governo nº 156, 4 de Julho de 1838

Periódicos

Revista Porto Grande; Nº 12; Câmara Municipal de S. Vicente. Janeiro de 1998, p. 11.

Outras

BARJONA, Freitas, *Conferencia realizada na sociedade de geografia de Lisboa*, 1904

c) Bibliografia

ALMEIDA, Germano, *Cabo Verde : Viagem pela História das Ilhas*, Lisboa, Editorial Caminho, 2003.

ALMEIDA, João, “O Porto Grande de S. Vicente de Cabo Verde”, in *Boletim Agência Geral das Colónias*, nº 3,4,5. Lisboa, 1925.

ANÓNIMO, *Notícia Corográfica e Cronológica do Bispado de Cabo Verde*, (Apresentação de António Carreira), Instituto Caboverdiano do Livro, Lisboa, 1985.

BALENO, Ilídio, “Povoamento e Formação da Sociedade”, *História Geral de Cabo Verde* Vol. I, Instituto de Investigação Tropical e Direcção do património Cultural, 1991.

BARCELOS, Christiano José de Senna, *Subsídios para a História de Cabo Verde e Guiné*, partes I a VI, academia Real das Ciências de Lisboa, Lisboa, 1899-1913.

BARROS, Antero, *Subsídios para a história do cricket em Cabo Verde*, Praia, COC/CPV, 1998.

BRÁSIO, António, *Monumenta Missionária Africana*, 2ª Série, Volumes I a IV, (1342/1622), Agência Geral do Ultramar, Lisboa.

BOLEO, José de Oliveira, “Novos subsídios para a historia da fundação do Mindelo”, in *Boletim de Propaganda e Informação - Cabo Verde*, ano XI, Fevereiro de 1960;

BOXER, C. R. , *O Império Colonial Português (1415-1825)*, ed. 70,1969.

CARREIRA, António, “A navegação de longo Curso e o comércio nas ilhas de Cabo Verde no séc. XIX”, in *Raízes*, nºs 7/16, Praia, Julho 1978/Dezembro 1980.

CARREIRA, António, *Formação e Extinção de uma Sociedade Escravocrata (1460-1879)*, 2ª edição, Instituto Caboverdiano do Livro, Lisboa, 1980.

CARREIRA, António, *Migrações nas ilhas de Cabo Verde*, Lisboa, universidade Nova de Lisboa, 1977;

CORREIA, Cláudia, “A Cidade do Mindelo nos Séculos XIX e XX” in *Revista Africana* do Centro de Estudos Africanos, Universidade Portucalense, nº 4, especial, Setembro, Porto, 1996.

ÉVORA, José Silva, “Separação jurídica – administrativa da ilha de S. Vicente da Comarca de Santo Antão”, in III Jornadas Luso Cabo-verdianas sobre Documentação, História e Património, Mindelo, 16 a 22 de Maio, in *Revista Africana* do Centro de estudos africanos, Universidade Portucalense, nº 5, especial, Setembro, Porto, 1998.

ÉVORA, José Silva, *A Praia de 1850 a 1860: O Porto, O Comércio e a Cidade*, Instituto do Arquivo histórico Nacional, Colecção Estudos e Pesquisas, Praia, 2009.

FERREIRA, Anicleto António, *Dissertação dos principais objectivos da ilha de Boa Vista, uma das Capitánias de Cabo Verde*, Lisboa, 1987.

História Geral de Cabo Verde, Corpo Documental, Vol I, Instituto de Investigação Científica Tropical e Direcção Geral do património de Cabo Verde, Lisboa, 1988

História de Portugal, dir. José Mattoso, Vol. II, Circulo de Leitores, Lisboa, 1994

JANSON, H.W. *História da Arte*, Lisboa. Fundação Calouste Gulbenkian. 1992.

JORDAN, R. Furneaux, *Historia da Arquitectura no Ocidente*, Editorial Verbo, 1979;

Linhas Gerais do desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo, ed. Fundo Nacional, Praia, 1984.

LEITE, Alberto Atílio – de “ A Ilha de S. Vicente de Cabo Verde e o seu Porto Grande” in *Cabo Verde*, Separata nº 45, Boletim da Agência das Colónias, Lisboa, Março de 1929, pp. 136-171.

Memorial dos Habitantes da ilha de S. Vicente de Cabo Verde, redigido e apresentado por Luís Vasconcellos, Imprensa de Libânio da Silva, Lisboa, 1990.

LABOURDETTE, Jean-François, *História de Portugal*, Publicações Dom Quixote, Lda., 2ªed. Alfragide-Portugal, 2008.

LEVY, Bento, “Um caboverdiano em Cabo Verde”, In *Cabo Verde*, Ano VII, nº 77, 1955

LOPES Maria José, *O Surgimento das Câmaras Municipais nas Ilhas do Norte*, ed, IAHN, 2005, Praia.

LOUREIRO, João, *Postais antigos de Cabo Verde*, Edição do autor e Associados Lda, Macau, 1988.

MARTINS, João Augusto, *Madeira, Cabo Verde e Guiné*, Lisboa.

MARQUES, Oliveira, *História de Portugal*, Volumes II e III, 13ª edição, Ed. Presença, Lisboa, 1998.

MIRANDA, Augusto “Bosquejo, História de S. Vicente”, in *Notícias de Cabo Verde*: Órgão regionalista independente, Ano 8 nº especial, 1938, pp.5-6

MATOS, Mário Silva, *Contos e Factos*, Mindelo, Edição do autor, 2000.

MONTEIRO, Ana Rita, “O Movimento consular em Cabo Verde finais do século XIX”, in *Revista Africana*, nº4, Porto, centro de estudos africanos da universidade portugalense, Setembro de 1996.

MONTEIRO, Félix, “A ilha de S. Vicente de Cabo Verde”, Relatório de Joaquim Vieira Botelho da Costa,” *Raízes*, nºs 7/ 36 Dezembro de 1980, Praia, 1980, pp.127-213.

Nova História de Portugal, o Império africano (1825-1890), dir. Joel Serrão e Oliveira Marques, Editorial Estampa, 1989, Vol. IX, 1ª edição.

Nova História da Expansão Portuguesa, coord. de Valentim Alexandre, Jill Dias, Lisboa, Estampa, 1998.

MARTINS, João Augusto, *Madeira, Cabo Verde e Guiné*, Lisboa, 1981.

PRADA, Valentim Vasquez de, *História Económica Mundial*, Porto, Livraria Civilização, 1966.

RAMOS, António Nascimento, *Mindelo d'Outrora*, Mindelo, Edição do autor, 2003
RAMOS, Rui, *A Segunda Fundação(1890-1926)*, Lisboa, Circulo de Leitores, 1994, (José Mattoso, História de Portugal, Vol. VI).

RIBEIRO, Orlando, “Primórdios da Ocupação das ilhas de Cabo Verde”, in *Aspectos e Problemas da Expansão Portuguesa*, Junta de Investigação do Ultramar, Centro de Estudos Políticos e Sociais, nº 59, Lisboa, 1962.

SALDANHA, António Vasconcelos de, *As capitánias – O regime Senhorial na Expansão Ultramarina Portuguesa*, Centro de Estudos históricos do Atlântico, Funchal, 1992.

SERRA, MANUEL, Nascimento , “S. Vicente, um pouco da sua história”, in *Cabo Verde*, Boletim Propaganda e Informação, nº 7 Ano I, Praia, Abril 1950.

SILVA, António Leão Correia, *A Influencia do atlântico na Formação de Portos em Cabo Verde*, Instituto de Investigação Científica Tropical. Lisboa, 1990.

SILVA, António Leão Correia, *Histórias de um Sahel Insular*, Spleen, Praia, 1995

SILVA, António Leão Correia, *Nos tempos do Porto Grande do Mindelo*, Praia - Mindelo, Centro Cultural Portugêses, 2000.

SILVA, António Leão Correia, *Espaços Urbanos de Cabo Verde. O tempo das cidades – porto*, Comissão nacional para as comemorações dos Descobrimentos Portugueses, Lisboa, 1998.

SILVA, António Leão Correia, *Combates pela história*, Spleen, Praia, 2004.

SILVA, António Leão Correia *ciclos históricos da Inserção de Cabo Verde na Economia Atlântica: o caso das cidades porto (R.Grande e Mindelo)* Tese de Doutoramento, Lisboa, F.c.s.h. U.N.L. 2007.

TELO, António José, “A Estratégia Naval e a defesa das ilhas”, in AFONSO, Aniceto, GOMES, Carlos de Matos, *Portugal e a Grande Guerra, 1914-1918*, Quindnovi, 1ª ed., 2010.