



IMPrensa DA
UNIVERSIDADE
DE COIMBRA
COIMBRA
UNIVERSITY
PRESS

ROSA DE
PORCELANA
EDITORA

HÁ VILA ALÉM DA COSTA

URBANIDADE(S) EM CABO VERDE NO SÉCULO XIX

FERNANDO PIRES

Arquitetura

© 2021, Imprensa da Universidade de Coimbra e Rosa de Porcelana Editora

Autor: Fernando de Jesus Monteiro dos Reis Pires

Título: Há vila além da costa

Urbanidade(s) em Cabo Verde no século XIX

Coedição

Imprensa da Universidade de Coimbra e Rosa de Porcelana Editora

Email: imprensa@uc.pt

URL: http://www.uc.pt/imprensa_uc

Vendas online: <http://livrariadaimprensa.uc.pt>

Email: rosadeporcelanaeditora@gmail.com

URL: <https://rosadeporcelanaeditora.blogspot.com>

Coordenação editorial: Maria João Padez de Castro

Design: Helena Soares Rebelo

Execução Gráfica: Artipol

ISBN: 978-989-26-2091-6

eISBN: 978-989-26-2092-3

DOI: <https://doi.org/10.14195/978-989-26-2092-3>

Depósito legal: 484595/21

Apoio

Cátedra UNESCO Diálogo Intercultural em Patrimónios de Influência Portuguesa

Camões - Instituto da Cooperação e da Língua, I.P.



Organização
das Nações Unidas
para a Educação,
a Ciência e a Cultura



Cátedra UNESCO em diálogo
intercultural em Patrimónios
de Influência Portuguesa,
Universidade de Coimbra



PA
TRI
MÓNIOS.



MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

**IMPRESA DA
UNIVERSIDADE
DE COIMBRA**
COIMBRA
UNIVERSITY
PRESS

**ROSA DE
PORCELANA
EDITORIA**

HÁ VILA ALÉM DA COSTA

URBANIDADE(S) EM CABO VERDE NO SÉCULO XIX

FERNANDO PIRES

Sumário

PREFÁCIO	9
INTRODUÇÃO	15

CAPÍTULO I.

CICLOS DE POVOAMENTO E FASES DE URBANIZAÇÃO DO ARQUIPÉLAGO: CIDADES-PORTO E POVOAÇÕES QUE SE TRANSFORMAM EM VILA

Ciclos de povoamento.....	25
As Fases de Urbanização do Arquipélago	34
Urbanização	36
Desurbanização e Ruralização	42
Re-urbanização	52

CAPÍTULO II.

RIBEIRA BRAVA EM SÃO NICOLAU: A VILA POR DENTRO

A instalação da vila	57
A convergência para o terreiro e a criação do centro	63
O Terreiro da Igreja, sua formação e configuração - século XVIII	66
A proposta de Pusich - São Nicolau e a sede do governo	73
A vila na primeira metade do século XIX	75
A Praça da Igreja e do Mercado	80
Os Paços do Concelho	84
A imagem da vila	87
Lentas modificações e novos equipamentos. A questão da água e dos chafarizes da vila.....	97
O Seminário	98
O Cemitério	102
O porto	106
Os limites da vila	112
A toponímia	119
A transformação do edificado	121

CAPÍTULO III.

RIBEIRA GRANDE EM SANTO ANTÃO: CENTRALIDADE E DISPERSÃO

Santo Antão: as vilas, o quadro geral	135
Da povoação de Santa Cruz à vila da Ribeira Grande	143
O investimento nas vilas no século XIX	158
As primeiras obras na Ribeira Grande	160
A vila de Santo António das Pombas	167
Ribeira Grande – projetos e investimentos na vila	174
As ações do governador Albuquerque em Santo Antão	177
A Vila D. Maria Pia	189
As Vilas de Santo Antão – posturas urbanas	200

CAPÍTULO IV.

NOVA SINTRA NA ILHA BRAVA: A SOBREPOSIÇÃO DE MODELOS

A povoação de São João Baptista	209
A imagem da povoação	210
São João Baptista: povoação ou apenas talhões de terras?	216
As transformações paulatinas nas povoações da ilha	225
As ações dos engenheiros das Obras Públicas	231
O imposto 3% <i>ad valorem</i> e um novo dinamismo	239
A localização do novo cemitério	240
A questão dos alinhamentos	245
A discussão das posturas	250
Os Paços do Concelho	253
O porto da Furna	255
A toponímia	258
O plano	260
A Contestação	268
A Execução	274

CAPÍTULO V.

NOVA(S) URBANIDADE(S)

Além da costa, além do porto	289
Dentro da terra (a relação com a agricultura)	292
Processo singular (tempo longo e tempo curto)	306
Salrei na Boavista	312
Porto Inglês na Ilha do Maio	322

Tarrfal na ilha de Santiago	329
CONCLUSÃO	343
FONTES E BIBLIOGRAFIA	355
AGRADECIMENTOS	379

Prefácio

É para mim honroso prefaciá-la esta obra que, em boa hora, a Imprensa da Universidade de Coimbra e a Rosa de Porcelana deram à estampa. E isso, tanto pela amizade que me liga ao autor, como pelo diálogo que tenho mantido com ele ao longo de um tempo, que sempre me pareceu breve, mas que agora, assim de repente, me surpreende ao dar-me conta de que, afinal, já se passaram pelo menos duas décadas e meia desde o seu início. Como se diz em crioulo “conbersu sabi é ladron di tempo”. É esse o caso. No centro do nosso convívio, tem estado o tema do fenómeno urbano em Cabo Verde. Algo que nos fascina e cujo conhecimento exige muitas horas de arquivos, leitura aturada de obras impressas e a busca de sentido, feita sempre às apalpadelas e através da elaboração de hipóteses. Não é preciso dizer que as nuances e as diferenças de interpretação existentes entre nós – longe de nos apartar um do outro – têm condimentado o diálogo.

Para mim, pelo percurso trilhado, o autor já se transformou num historiador. Isso, aliás, ninguém lhe pode tirar, até porque se trata de um estatuto conquistado pelo labor quotidiano. O que não se deve ignorar é que Fernando Pires é alguém que chegou à História vindo da arquitetura e que por isso, os seus escritos são claramente tributários desta dupla pertença. Neles – dizia-vos –, transparecem preocupações, conceitos e métodos de ambas as disciplinas, numa inter e bidisciplinaridade criteriosamente construídas. O exemplo perfeito do que acabo de dizer é a sua dissertação de mestrado, publicada pela editora da Universidade de Cabo Verde, sob o título “Da Cidade da Ribeira Grande à Cidade Velha”. Procurando compreender a urbe enquanto desenho e forma – um tópico relativamente marginal entre os estudiosos da coisa cabo-verdiana –, Fernando Pires teve de lançar mão das plantas da época, para depois as cruzar com leituras espaciais feitas por metodologias modernas, a fim de, nesta conjugação, reconstituir a malha urbana que existiu na Ribeira Grande entre o século XV e o século XVIII. Na tentativa de descodificar a forma da urbe, chamou à colação a estrutura

geomorfológica e a topografia locais. Em seguida, abordou o lote, enquanto unidade básica da estruturação do povoado e marcador da regularidade. Não lhe escapou também o ritmo das edificações e suas quebras, os quarteirões e os diferentes estratos da cidade e concepções que lhes são subjacentes. Deste modo, chegou à História, descortinando a dialética entre a estrutura física do lugar, a cultura urbanística e as estratégias económicas e políticas dos seus ocupantes. Com isso, Fernando Pires acabou por acrescentar algo de realmente novo à historiografia da *prima urbe* cabo-verdiana. Eis o motivo pelo qual considero que a sua dissertação foi um excelente corredor de entrada nesse espaço plural, disperso e de conhecimento ainda fragmentário, que é a trajetória da urbanidade em Cabo Verde!

Apesar de proveniência disciplinar diversa da do autor, tenho partilhado com ele uma grelha de leitura básica sobre a origem e o percurso do fenómeno urbano. Começámos por entender os dois que era preciso buscar o motor que fez arrancar e sustentar os processos de formação de cidades em Cabo Verde. É claro que este entendimento tem subjacente um pressuposto de pretensão globalizante, nem sempre bem aceite pelos advogados da singularidade radical de cada caso. Mas se observarmos a história do arquipélago na longa-duração, se a mirarmos de lés a lés, veremos que as urbes surgiram, quase sempre, no ponto de interseção entre a sociedade local e os fluxos de circulação transatlântica que cruzaram o arquipélago. Que a cidade (entendida no sentido amplo da expressão) é normalmente uma interface. Na verdade, a passagem do tráfego marítimo internacional por um ponto das ilhas – quando aconteceu de forma continuada e não esporádica – desencadeou ali a procura por água, animais vivos, sal e frutos, assim como por outros bens e serviços decorrentes do descanso das tripulações e da reparação dos navios. Todas as vezes e lá onde isso teve lugar, geraram-se efeitos em cadeia e um deles foi a ocorrência, à volta do porto em causa, de dinâmicas de concentração de gente, de infraestruturas e de instituições políticas e administrativas, que se especializaram sob a forma urbana ou protourbana. Isso ocorreu na Ribeira Grande nos séculos XV e XVII; na Praia, Sal-Rei e Porto Inglês, nos finais do século XVIII e princípios da centúria oitocentista; e no Mindelo dos meados de 1800 em frente, etc. Enfim, contávamos com um número suficiente de exemplos para ousar a teorização. É que sem prejuízo das especificidades dos casos,

há, em todos eles, aspetos espantosamente coincidentes. A tal ponto que chegámos a perguntar se seria possível, a partir de denominadores comuns, traçar-se um modelo de desenvolvimento urbano-portuário. Afirmámos e reafirmámos ser o porto o berço da cidade em Cabo Verde. Cunhámos a expressão cidade-porto, como se os dois elementos não fossem mais do que faces da mesma moeda. Ou então, para empregar uma imagem quiçá mais adequada, que o porto, quando conectado ao trânsito internacional, contém uma elevada virtualidade urbana, e que é no seu ventre que a cidade é gerada e parida. Os casos fora desta regra empurrámo-los, então, para a residual categoria de exceções.

Neste livro, porém, Fernando Pires – que comungou comigo o entendimento atrás referenciado – como num golpe de cena, virase para um outro urbanismo. Um urbanismo de berço não portuário, para mais inscrito numa geografia tida como periférica, e resgata-o da subalternidade do olhar que havia descortinado, nos seus casos, meras exceções à norma. Um urbanismo, dizia, que tomou distância do mar. Que assentou arraiais longe da costa. Que, quando muito, manteve com o porto uma relação indireta. Esta ideia é exemplarmente traduzida no expressivo e quase irónico título que este livro ostenta: “Há vila além da Costa”, que é como quem diz há vida urbana para lá dos portos e do tráfego marítimo que os cruza. Vida urbana para lá da azáfama, do rebuliço, do cosmopolitismo da cidade-porto.

Mas a rigor, que urbanismo é esse que Fernando Pires descobre nesta obra? Ou seja, onde, quando e porquê ele ocorreu? Porque nunca nem ninguém lhe dedicou a atenção merecida, mesmo quando andámos todos lá perto, como é o meu próprio caso, da Zelinda Cohen ou mesmo da Maria José Lopes, que estudou o surgimento das Câmaras nas ilhas do Norte?

Para já, o seu nascimento constitui um verdadeiro mistério. Nos 30 do século XVIII, o ouvidor José da Costa Ribeiro persuadiu a Coroa de que (mesmo não sendo povoadas por famílias nobres originárias do Reino, como acontecia em Santiago e no Fogo, mas sim, por gente pobre e mestiça), as ilhas de S. Nicolau, Santo Antão e Brava mereciam ter câmaras municipais. Este é um facto que irrompe das fontes, sem que haja muitos indícios antecipatórios. Ilhas que ainda eram, ou tinham acabado de deixar de ser, espaços de donatários, como que de noite para o dia, passaram a albergar comunidades com direito à organização municipal.

Este facto fragmento, protagonizado por Costa Ribeiro, levanta muitas interrogações ainda sem respostas. Há quem diga, e eu concordo, que o melhor da História-ciência são os mistérios e a oportunidade de os confrontar. De facto, não há como escaparmos da questão de saber o que terá estado na origem desse volte-face. Seria o interesse da Coroa em querer enterrar a herança donatarial, que fizera das ilhas meros campos de gado, votando-as ao abandono e à subjugação de homens livres? Ou, na base deste reconhecimento das autoridades, estaria o medo da monarquia portuguesa de aqueles espaços periféricos serem assediados e postos sob a órbita de comerciantes ingleses, de baleeiros americanos, de expedições francesas, mas sobretudo de muitos piratas que passaram a frequentá-los com a maior sem cerimónia? É preciso lembrar que estamos num tempo em que o mar se transformou em fonte de ameaças e de insegurança, daí os moradores das ilhas tentarem outras estratégias de residência que não a portuária.

Este livro é dedicado à ação destas novas câmaras na produção e ordenamento de vilas. O que mais se destaca deste estudo de Fernando Pires, agora dado à estampa, é justamente o protagonismo das elites das ilhas S. Nicolau, Santo Antão e Brava na criação de novos padrões de apropriação do espaço, próprios da cultura urbana. Protagonismo que se foi tornando cada vez mais forte e evidente à medida que se adentra no período liberal, mais concretamente a partir da década de trinta de 1800, altura em que as disposições políticas próprias daquele regime transferiram para elas várias prerrogativas de governo. Longe de terem um papel secundário face à Coroa e mesmo face ao governador do arquipélago, assumiram plenamente o programa de transformar em vilas, burgos ainda mal libertos da ruralidade circundante. Constituíram alvos preferenciais da ação desses coletivos municipais os arruamentos, a limpeza das vias e largos, a organização dos cemitérios, a sanidade dos poços, a retirada dos animais dos espaços públicos, a prevenção e luta contra as ameaças epidémicas que ensombraram o arquipélago nos meados de oitocentos e, mais tarde, a promoção da iluminação pública e da construção de sedes dos serviços públicos. O estudo dos códigos de posturas, das atas de vereação e dos relatórios das Obras Públicas propiciaram ao autor informações preciosas acerca do processo de urbanização em causa. Enfim, com este trabalho, Fernando Pires traz para a luz do dia a ação urbanizante, se assim se pode dizer, das

elites camarárias, bem como da própria sociedade civil daquelas ilhas. Impressionam-nos e surpreendem-nos duas coisas: a liberdade de ação dos cabo-verdianos e a modernidade de visão com que pensaram e geriram o processo da estruturação das referidas vilas, no transcurso do qual muitas vezes lhes faltaram meios, mas não ambição. Em lugares remotos, como a vila de Nova Sintra, na minúscula ilha Brava, invocaram e inspiraram-se na experiência da cidade de Rio de Janeiro e sonharam com o turismo no momento de conceber o centro do burgo. Que ousadia! Uma ousadia que espelha “o ar dos tempos”. Um livro revelador, este que o leitor tem entre mãos. Ainda por cima, escrito numa linguagem simples, agradável e acessível.

Praia, 29 de abril de 2021.

António Correia e Silva

Introdução

É dado adquirido que os principais núcleos urbanos em Cabo Verde formaram-se e desenvolveram-se em torno de um porto de mar. Considerando que se trata de ilhas, que dependem do mar para comunicação e comércio, tal afirmação não parece ser contestável e confirma-se em dois momentos fundamentais na história do arquipélago, nos séculos XV-XVI, quando a base económica era o tráfico de escravos, e no século XIX, quando a navegação a vapor se afirma. Em ambas as conjunturas as protagonistas são as cidades-porto que a bibliografia já referenciou: Ribeira Grande e Praia na ilha de Santiago, e Mindelo, na ilha São Vicente (Silva, 1990, 1998a, 1998b, 2000b, 2007), (Pires, 2007), (Évora, 2007).

Contudo, e sem negar a imprescindível relação com o mar, a urbanização das ilhas não ocorre apenas na costa. Fruto de um longo processo de ruralização, outros núcleos de povoamento despontaram no interior de outras ilhas. São povoações, assim identificadas, de base agrária, que já no século XVIII pareceram suficientemente populosas para receberem o título de vilas e que ao longo do século XIX se pretendem afirmar como tais.

O primeiro objetivo deste livro é dar a ver e discutir esse processo de afirmação e de criação de novas vilas em Cabo Verde no século XIX apresentando os casos da Vila da Ribeira Brava, na ilha de São Nicolau, da Vila da Ribeira Grande, na ilha de Santo Antão e da Vila Nova Sintra, na ilha Brava. Cada um destes exemplos problematiza de maneira específica algumas das vicissitudes dos processos de transformação urbana no arquipélago. As vilas estudadas foram desenhadas, literal e metafóricamente, sobre as povoações já existentes, confrontando o modelo urbano com a base de ocupação rural. Pode dizer-se que estas vilas emergiram de dentro das povoações rurais que lhes antecederam. Tal é relevante na medida em que a aparente continuidade dos processos terá contribuído para a sua relativa “invisibilidade” historiográfica. Com efeito, existem trabalhos monográficos sobre as ilhas de Santo Antão (Évora,

2005; Lopes, 2005); e São Nicolau (Lopes Filho, 1996; Teixeira, 2004; Gomes, 2010), que abordam alguns aspetos relativos à criação das vilas, mas não acompanham os processos que daí advêm. Sobre a ilha Brava e a vila de Nova Sintra, não há praticamente nenhum estudo publicado.

Consequentemente, é também objetivo desta pesquisa reverter este quadro, chamando a atenção e estudando, precisamente, tais processos de transformação aparentemente “invisíveis”. Estes retomam métodos e formas longamente utilizados no urbanismo português, onde a persistência dos resultados é significativa e para os quais os exemplos de Cabo Verde trazem dados relevantes, que não são tão discretos quanto parecem. Muito pelo contrário, são especialmente significativos. Tendo em conta que tais processos de transformação urbana ocorreram num quadro de relativo isolamento, e que os seus principais atores são os próprios ilhéus, eles tornam-se ainda mais emblemáticos e reveladores.

Além do que representam em si, cumpre ainda questionar o papel que estas novas vilas desempenharam na organização e estruturação territorial do arquipélago. Trata-se de outro objetivo desta investigação. Em síntese, o que se pretende é colmatar uma lacuna nos estudos relativos à formação territorial e urbana de Cabo Verde, trazendo à discussão o papel das pequenas vilas, muito especialmente as vilas do interior das ilhas que, a nosso ver, não podem ser ofuscadas pelo “brilho” das cidades-porto. São-lhes efetivamente complementares e este é um dos aspetos que pretendemos demonstrar.

Enquanto as cidades-porto se assumem como os polos de conexão do arquipélago com o mundo, as vilas estudadas encarnam a instância de auto representação das respetivas ilhas dentro do arquipélago. Sem elas, as próprias ilhas seriam “invisíveis”, como já tinham sido antes. Neste sentido, pode dizer-se que são as vilas que constroem internamente o arquipélago como território, em complemento dialético às cidades-porto, que o inserem no Atlântico.

O título dá conta da delimitação cronológica do tema e do foco escolhido para o trabalho que aqui se apresenta. A intenção, deliberada, foi de conduzir o olhar para os processos de crescimento e transformação das vilas do interior das ilhas mais periféricas do arquipélago. Em particular aquelas que durante parte significativa do seu percurso permaneceram “invisíveis” até à sua “revelação” a partir do século XVIII e ao longo do século XIX.

Trata-se de um inquérito, não exatamente à formação em si dos núcleos estudados, mas à sua transformação em vilas assim como os processos espoletados por esta transformação. É, de certo modo, de outro sentido e de outra escala da palavra “urbanização” que se pretende refletir; não apenas aquele que refere ao processo de ocupar e estruturar o território com a criação de vilas e cidades (nas suas diversas formas); mas o que se processa a partir de dentro dos próprios espaços, dotando-os de condição urbana. Essa intenção de perceber o processo, por dentro, implica um olhar que se volta, literalmente, e em mais de um sentido, para o interior das vilas e das ilhas.

A pesquisa revela que o processo de urbanização do arquipélago não se deu só na costa. Por outras palavras, sustenta-se que o porto não constituiu o único berço e geratriz da cidade no universo das ilhas. Afirmação que não nega que os portos tenham sido a base inicial da criação urbana no arquipélago, ou que sem eles a própria sobrevivência nas ilhas seria impossível. Significa, sim, que a existência das vilas no interior das ilhas se define, necessariamente, a par das que se fizeram no litoral. Há, pois, vilas para além da costa, mas estas devem ter em conta a imprescindível relação dialética com as cidades-porto, que deram vida ao próprio arquipélago.

Entende-se por cidade-porto, tal como Correia e Silva (2007) a definiu para o arquipélago de Cabo Verde, as cidades localizadas no litoral, que possuem evidentemente um porto e cujo espaço urbano se produz e reproduz a partir das rendas geradas por ele. Não devem, por isso, confundir-se, no âmbito da realidade arquipelágica, com as cidades com porto, as que, também nas palavras de Silva, representam um “mero abrigo costeiro da pesca litorânea, da navegação de cabotagem e do comércio interlocal, gerador do vilarejo, de uma espécie de aldeia-porto” (Silva, 2007:3).

Os núcleos que se elegeram estudar “por dentro” neste estudo, não são nem umas nem outras, mas que o poderia caber na designação, que aqui se propõe à falta de outra, de “vilas do interior”. A principal razão desta escolha é tentar escapar à leitura das vilas observando-as sob influência direta dos processos e dinâmicas de reprodução de espaços que as atividades portuárias geraram. Esse fator é importante na medida em que caberá descortinar que outros meios de produção de espaços urbanos existiram no arquipélago além das cidades-porto e em que

aspectos isso os torna diferentes, quer na sua configuração espacial, quer em outros matizes.

Os estudos de caso eleitos foram a vila da Ribeira Brava, na ilha de São Nicolau, a vila da Ribeira Grande, na ilha de Santo Antão e a Vila Nova Sintra, na ilha Brava. Na Ribeira Brava, em São Nicolau, a própria localização geográfica no interior da ilha ditou a impossibilidade de ali ter um porto de mar. Na Ribeira Grande, em Santo Antão, embora a vila assuma uma localização litorânea, o porto não é contíguo à povoação, o que vai gerar um conjunto de dinâmicas e processos específicos. No caso de Nova Sintra, na Brava, a vila situa-se no centro da ilha, também sem um porto no seu corpo.

Além disso, foi igualmente determinante para a escolha destes casos, a própria história das povoações. O facto de se terem mantido um largo período de tempo afastadas dos centros de poder terá eventualmente originado, ao longo da sua evolução, algumas variantes que importa descortinar, e que poderão representar um rico campo de pesquisa de formas urbanas que nos parecem pouco contaminadas.

Mas o mais significativo que os três casos apresentam, e que se pretende discutir de maneira mais aprofundada ao longo deste livro, é precisamente o quanto o processo de auto transformação em vila que se opera em todas elas implica uma leitura dialética não apenas com as cidades-porto, mas também com as próprias povoações rurais de onde todas nasceram. São, neste sentido, duplamente interessantes, uma vez que exigem que se pense nelas em termos sincrónicos e diacrónicos, lendo simultaneamente o impacto dos discursos de modernização trazidos pelo século das máquinas, e os ecos da sua base rural.

Pensamos que este lugar de “encruzilhada” é especialmente importante. Trata-se de outro dos aspectos em que a suposta simplicidade dos casos se revela mais aparente que real. Com efeito, e como já se tinha dito no início desta introdução, é precisamente porque parecem ser invisíveis que o estudo destas vilas é, a nosso ver, ainda mais relevante.

Creemos que estas razões justificam plenamente a escolha dos casos eleitos para estudo. Contudo, tal não implica que outros exemplos não sejam igualmente interessantes, uns por possuírem algumas características similares aos casos seleccionados e outros pelos motivos opostos. Inclui-se no primeiro caso a vila da Assomada, uma clara “vila do interior”, situada no coração da ilha de Santiago, também sem porto. A importância da

Assomada como núcleo urbano afirma-se depois de 1912, quando, por portaria, a sede do concelho de Santa Catarina foi para lá transferida, a partir do Tarrafal, onde se tinha fixado desde 1869 (Vieira, 1993). Este dado coloca-a, de certo modo, fora da cronologia que nos propusemos trabalhar. No entanto, são especialmente significativos os processos que decorreram na ilha de Santiago, em especial na segunda metade do século XIX, quando se ensaiou a procura do lugar da sede da vila, entre o litoral e o interior, onde esta acabou por ficar. Embora não se tenha podido aprofundar em termos documentais o processo de estabilização da sede urbana da vila da Assomada a ele voltaremos no capítulo final para tecer algumas considerações e estabelecer, na medida do possível, comparações com as vilas estudadas.

O mesmo se pode dizer das vilas de Salrei e Porto Inglês, nas ilhas Boavista e Maio respetivamente. Mas nesse caso, trata-se de vilas litorâneas, (embora não cidades-porto), cujas primeiras sedes se tinham localizado no interior. Estas vilas não foram alvo de recolha documental específica, mas a elas se fará igualmente referência no capítulo final. Por maioria de razão, também as cidades-porto não foram objeto de análise detalhada, desde logo pelos estudos que lhes foram já dedicados, caso da Ribeira Grande e Praia, em Santiago, e Mindelo, em São Vicente. Todavia, porque parte fundamental deste trabalho é precisamente afirmar a complementaridade entre as diferentes tipologias urbanas que constituem o arquipélago, recorreremos abundantemente a essa mesma bibliografia de referência, sempre que regressar às cidades-porto se justifique.

De fora da análise mais aprofundada ficaram também as vilas de São Filipe, na ilha do Fogo, a última das vilas tardo medievais que se constituiu no arquipélago, e a vila de Santa Maria, no Sal, criada já no século XX, numa outra conjuntura, marcada pela instituição de novos instrumentos para o planeamento das povoações, vilas e cidades. Os primeiros estudos para o plano de urbanização da Vila de Santa Maria saíram do diploma legal que instituiu os planos gerais de urbanização, estabelecidos na metrópole desde 1934. Impunham a realização de planos a todas as povoações com mais de cinquenta casas. Cabo Verde incluiu-se na abrangência do diploma, e dele resultaram os primeiros estudos, entre eles o de Santa Maria, em 1940. Já nos anos sessenta, enquadrada na ação dos gabinetes de urbanização no ultramar, mais uma vaga de

planos foram elaborados para várias povoações, com destaque para os da Assomada, da autoria do arquiteto Luís de Amorim, em 1960¹; da Vila de Porto Novo, na Ilha de Santo Antão, em 1965², da cidade do Mindelo, em 1966³; da Vila da Ribeira Grande de Santo Antão, em 1967⁴, da cidade da Praia, em 1969⁵ e da Vila de Santa Maria, em 1970⁶. Essa conjuntura tem sido objeto de análise de vários estudos recentes, trazendo à luz novos dados que importa ter em conta (Milheiro e Dias, 2009; Milheiro, 2011, 2012a, 2012b, 2013, 2014; Milheiro e Tormenta, 2013; Morais, 2010; Fernandes, 2016). Embora tal contexto ultrapasse a cronologia definida para este trabalho é especialmente interessante poder apresentar o estudo que aqui se faz como um elo fundamental para a compreensão das sucessivas fases — e faces — do processo de urbanização de Cabo Verde.

A “face” que aqui se mostra é, em mais de um sentido, como temos vindo a afirmar, uma face interna. Com efeito, um dos dados mais relevantes que desde logo deve ser apontado é o papel desempenhado pelas câmaras nos processos de transformação das vilas estudadas. São elas as instituições que estão na base da maioria das discussões, das intenções e das ações que se executam nos espaços urbanos das vilas. São verdadeiros fóruns de urbanidade. Essa característica é recorrente nos três casos, embora as facetas sejam distintas em cada um deles.

Para chegar a vislumbrar esta face interna do processo foi absolutamente necessário recorrer à documentação primária, produzida in loco, pelos agentes. Essa é uma característica que este trabalho deliberadamente assume e valoriza. As análises dos três casos são sustentadas maioritariamente por fontes manuscritas, sobretudo a documentação relativa às câmaras municipais existente no Arquivo Histórico Nacional de Cabo Verde.

Do rico acervo do AHNCV consta a correspondência trocada entre as

1 Amorim, José Luís (1960). “Arranjo Urbanístico da Vila da Assomada”, AHU, DSUH – DGOPC /MU

2 Caria, Maria Emília (1965). “Bases para o Estudo da Urbanização da Vila de Porto Novo”, AHU, DSUH – DGOPC /MU.

3 Caria, Maria Emília (1966). “Urbanização do Mindelo”, AHU, DSUH – DGOPC /MU.

4 Caria, Maria Emília (1967). “Urbanização da Vila da Ribeira Grande”, AHU, DSUH – DGOPC /MU.

5 Caria, Maria Emília (1969). “Urbanização da Praia”, AHU, DSUH – DGOPC /MU.

6 Caria, Maria Emília (1970). “Urbanização da Vila de Santa Maria. Esquema do Plano Diretor e Loteamento Parcial”. AHU, DSUH – DGOPC /MU.

diversas entidades administrativas, representações, queixas, contestações dos moradores às entidades governamentais locais, etc.. Contudo, foi nas atas produzidas nas diferentes sessões das câmaras municipais e nas comissões municipais de cada localidade que se concentrou a nossa atenção. Foi seguindo de perto os assuntos discutidos nas sessões de câmara, especialmente os que se relacionavam com ilegalidades, infrações cometidas pelos moradores no espaço público e nas construções e nas obras que se iam executando nos espaços urbanos, que fomos conduzindo a investigação que nos permitiu construir os casos que aqui apresentamos.

Por se tratar de documentação que está, na sua quase totalidade, inédita, achamos conveniente apresentá-la tal como foi produzida, citando-a diretamente do documento original, sempre que tal pareceu necessário. Fez-se, contudo, a atualização da grafia e pontuação nas citações utilizadas. Tendo em conta sobretudo esse carácter inédito dos documentos e a intenção de aprofundar a análise dos casos selecionados organizou-se o trabalho apresentando cada uma das vilas como se se tratasse de uma pequena monografia.

No primeiro capítulo fez-se uma breve apresentação dos ciclos de povoamento e fases de urbanização do arquipélago, apontando os casos paradigmáticos das cidades-porto e das povoações que se transformam em vila. Seguem-se os três capítulos que abordam os casos de estudo. O segundo capítulo intitula-se “Ribeira Brava em São Nicolau: a vila por dentro”, numa alusão à transformação interna do espaço da vila e, sobretudo, à centralidade que nele detém a formação da praça. No terceiro, “Ribeira Grande em Santo Antão: centralidade e dispersão”, analisam-se as várias situações geradas para a escolha da localização da sede do concelho e as principais alterações que ocorreram nas povoações em causa. O quarto capítulo aborda a vila “Nova Sintra na ilha Brava: a sobreposição de modelos”. O título alude ao singular processo de transformação urbana da vila onde se evidencia a sobreposição das matrizes formais do urbanismo contemporâneo com as marcas deixadas pela base rural da povoação. Este processo aconteceu já no século XX, por volta de 1925, mas ainda antes dos planos de urbanização que nos referimos anteriormente. Nesse sentido, o caso de Nova Sintra pode ser lido como um elo de ligação fundamental entre estas fases do processo maior de urbanização do arquipélago.

Finalmente, no quinto capítulo, intitulado “Nova(s) urbanidade(s)”, procura-se fazer a síntese analítica dos casos estudados, colocando-os em confronto entre si e convocando os exemplos pertinentes de modo a discutir, precisamente, o impacto desse longo processo de construção da urbanidade em Cabo Verde.

CAPÍTULO I.

**CICLOS DE POVOAMENTO E FASES DE
URBANIZAÇÃO DO ARQUIPÉLAGO:
CIDADES-PORTO E POVOAÇÕES QUE
SE TRANSFORMAM EM VILA**

Ciclos de Povoamento

A construção e estruturação do território em Cabo Verde foi um processo lento e desigual, com alguns avanços e recuos. Não se deu em simultâneo em toda a extensão do arquipélago, não foi regular e tão pouco se processou uniformemente nas diferentes ilhas, o que fez com que algumas, em determinados períodos, não fossem efetivamente visíveis, sobretudo para a coroa.

António Correia e Silva esclarece que o povoamento do arquipélago processou-se em três ciclos que estão naturalmente correlacionados com as diferentes fases do processo histórico das ilhas e com as sucessivas transformações que ali ocorreram. O autor aponta a estreita relação entre as fases da mudança da sociedade de escravocrata em camponesa, tendo os escravos e ex-escravos como importantes protagonistas nos processos e nas formas de ocupação do espaço (Silva, 2002).

Durante o primeiro ciclo do povoamento, entre os séculos XV e XVI, apenas as ilhas de Santiago e Fogo estavam ocupadas ficando as demais por povoar. Este ciclo ficou particularmente marcado por grandes introduções de africanos escravizados em Santiago e por um assinalável crescimento desta população (Carreira, 1969; Silva, 2002). Em pouco tempo, ela constituiu-se como o maior grupo do universo social do arquipélago, quando comparada com a população europeia nas ilhas. São relevantes estes factos, uma vez que nos permitem observar, em termos demográficos, a existência de um grande desequilíbrio entre as partes (escravizados e proprietários), mas também que, a partir deste ciclo, o povoamento deixou de ser feito com base na importação de escravos, passando a contar apenas com os saldos fisiológicos internos (Silva, 2002). Tal interessa-nos particularmente na medida em que é precisamente esta população que é identificada como a principal portadora das mudanças, tanto neste ciclo como ao longo dos ciclos subsequentes, mas sobretudo pela forma diferenciada como age na ocupação e produção de espaços e construção do território.

Observa-se que no primeiro ciclo de povoamento a apropriação do espaço não é uniforme e vai-se concentrar particularmente no litoral, dando origem aos primeiros núcleos populacionais do arquipélago. Em Santiago, a cidade da Ribeira Grande e o núcleo inicial da vila de Alcatrazes, as sedes das duas capitánias em que ficou dividida a

ilha no século XV e, na ilha do Fogo, a vila de São Filipe. Alcatrazes enfrentou, desde cedo, problemas de continuidade. Ribeira Grande e São Filipe assumem-se como as principais sedes urbanas e portuárias do arquipélago.

No conjunto das duas urbes, afirma-se neste ciclo a Ribeira Grande como o principal porto do arquipélago. Ela é efetivamente uma cidade-porto (Silva, 1990, 1998a, 2000b, 2004, 2007; Pires e Silva, 2001). Produz-se e reproduz-se a partir das rendas geradas pelo movimento comercial do porto que jaz no seu corpo. É no comércio que mantém com a costa africana, primeiro, e com as rotas das Américas, depois, que a cidade encontra o seu principal sustentáculo, o que a torna, por isso mesmo, dependente dessas mesmas rotas comerciais. Ou seja, a Ribeira Grande vivia sobretudo das relações que mantinha com o exterior, sendo uma cidade virada para o mundo e não para o próprio arquipélago ou para a ilha na qual se insere. É daí que advém a sua visibilidade, mas era aí que também residia a sua vulnerabilidade (Silva, 2002).

O que já não acontece com a vila de São Filipe, na ilha do Fogo. Apesar de também possuir um porto, não conseguia atingir a escala internacional da Ribeira Grande. Era sobretudo um porto local, virado para a ilha e subsidiário do porto da Ribeira Grande. Apesar do importante papel desempenhado enquanto fornecedor de mercadorias e matérias primas utilizadas no comércio externo através do porto de Santiago, São Filipe não deixava de ser uma localidade com porto e não uma cidade-porto.

Contudo, espaços como Ribeira Grande de Santiago, que dependem de outros espaços maiores, podem ser fortemente afetados quando acontecem oscilações na rede em que se inserem. No final do século XVI houve um conjunto de mudanças que se operaram no espaço atlântico, particularmente na área de influência da Ribeira Grande, em especial o enfraquecimento do trato, provocado pela transferência do despacho do comércio para as terras firmes da Guiné, sem obrigação de escalar o porto da Ribeira Grande, como até então era prática. A entrada em cena de outros atores na disputa do mesmo espaço atlântico e a introdução de novos produtos no comércio a preços mais competitivos fizeram cair os preços das mercadorias utilizadas pelos portugueses levando, conseqüentemente, à redução das rendas. Situação que se agravaria ainda mais com a prática da pirataria que se instalou na área do Atlântico,

criando constrangimentos e estrangulamentos na rede comercial e semeando terror entre os armadores e as populações costeiras. Por fim, mas não menos importante, as crises de seca e fome que ciclicamente abalavam as ilhas, provocando défices e migrações populacionais das vilas e cidades para fora do arquipélago ou para o interior das ilhas.

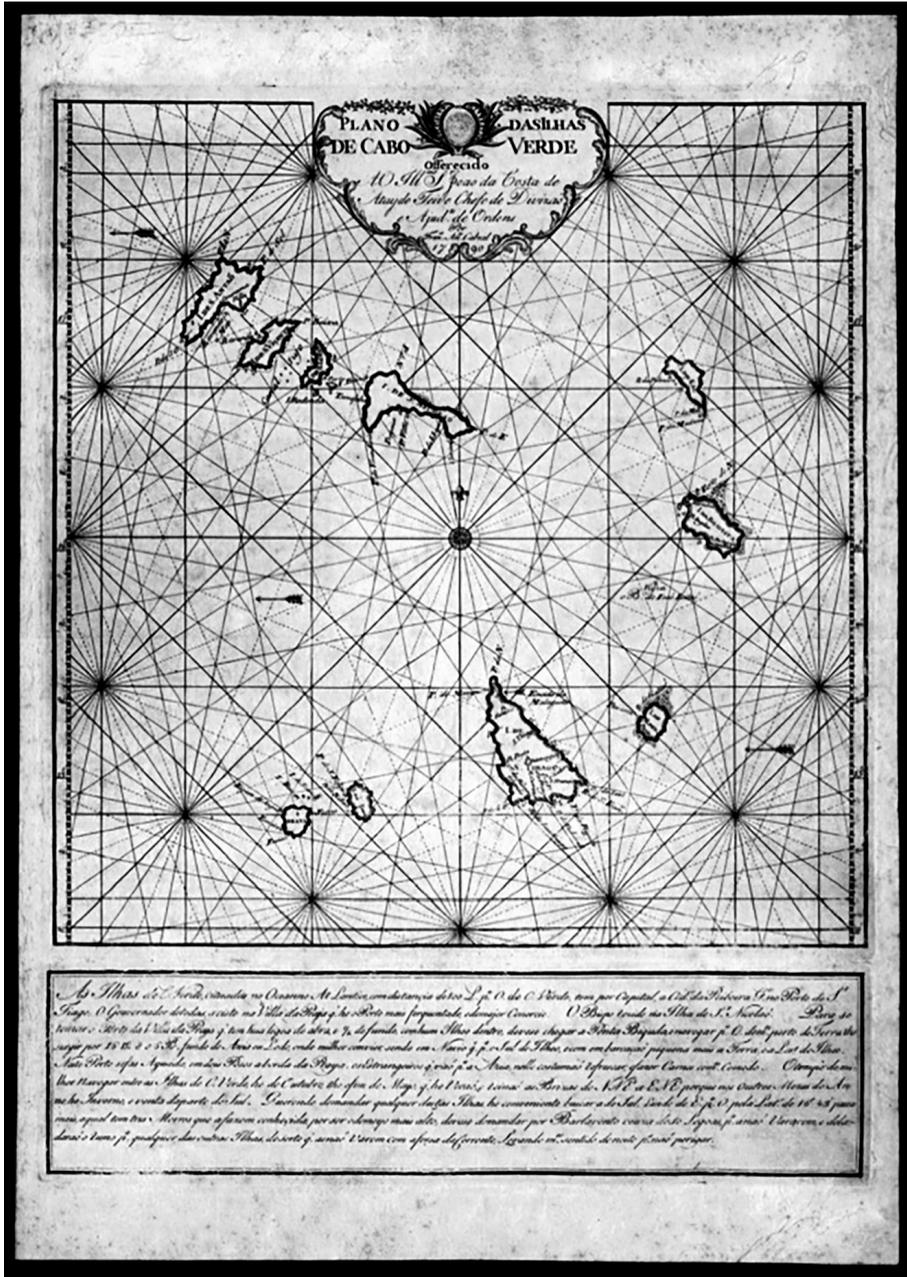


Figura 1.01 - Plano das Ilhas de Cabo Verde. (Cabral e Teive, 1790). BNP.

A conjugação destes fatores a médio prazo afetou tanto a introdução de pessoas escravizadas como a imigração europeia para as ilhas, ao mesmo tempo que espoletou uma verdadeira corrente emigratória de proprietários e mercadores para a costa da Guiné, para as Américas e para a Europa. Os efeitos desta crise fizeram-se sentir na economia de Santiago, afetando o desempenho do seu porto e com ele arrastando a própria cidade. É o fim do primeiro ciclo (Silva, 2002).

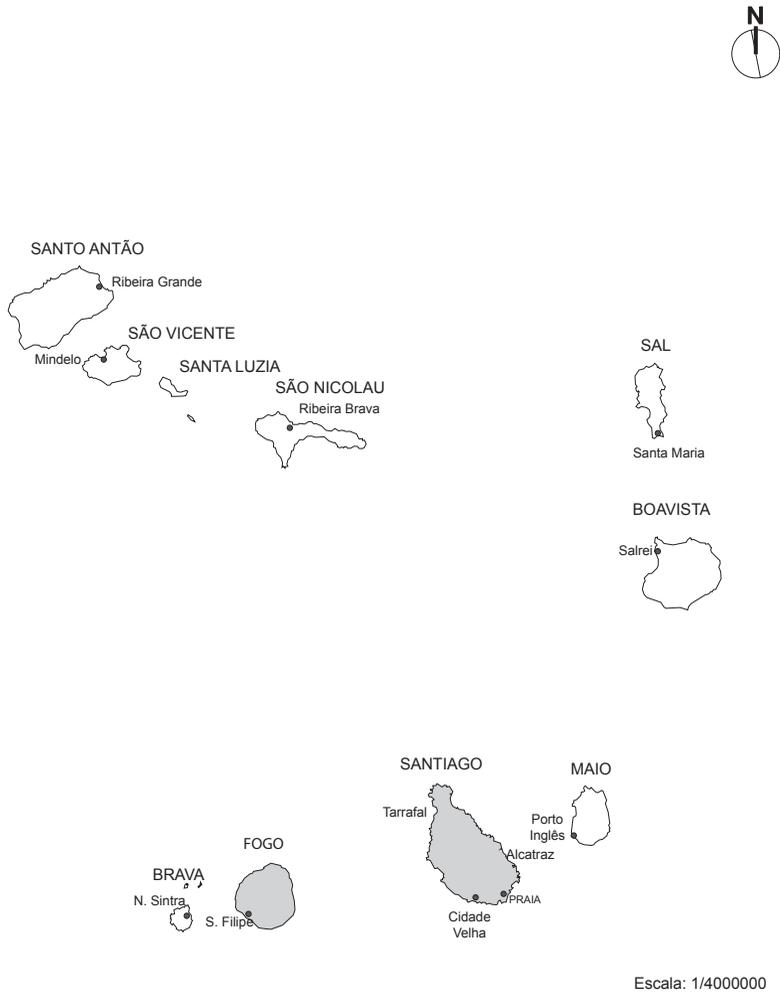


Figura 1.02 - Ilhas do arquipélago de Cabo Verde vivenciadas nos séculos XV-XVI.



Figura 1.03 - Ilhas do arquipélago de Cabo Verde vivenciadas no século XIX.

O segundo ciclo começa em meados do século XVII, com o acentuar da crise de desestruturação económica, urbana e social, e prolonga-se até aos anos oitenta do século XVIII. Ao longo deste ciclo reconfirma-se o incremento da população nativa, já não apenas nas ilhas de Santiago e Fogo, mas alastrando-se às demais ilhas do arquipélago. Dá-se uma profunda recomposição dos espaços no ponto de vista demográfico e físico e assinala-se o surgimento de novos povoados (Silva, 2002).

É o tempo da emergência de povoações nas ilhas de Santo Antão, São Nicolau, Brava, numa primeira fase e, mais tarde, Maio e Boavista. Espaços que, como se disse, permaneceram pouco povoados durante o primeiro ciclo e que serviam de campos de pastagens para o gado ali largado quando as ilhas foram descobertas. Nestes espaços, os donatários

foram colocando escravos, sobretudo pastores, que cuidavam do gado, praticavam uma agricultura de subsistência e, em determinados períodos, sob a supervisão de um feitor, organizavam matanças de animais para a extração de peles e carne, posteriormente exportadas para a Europa. Era o principal uso dado às ilhas. Durante os séculos XV e XVI tinham permanecido praticamente na invisibilidade. Na segunda metade do século XVII, emergem na documentação como locais verdadeiramente povoados, obrigando a coroa portuguesa a reconhecer, em certos casos, pelo número de pessoas que neles se encontravam, a necessidade de instalar dispositivos de controle e administração. Aconteceu com as povoações da Ribeira Brava, em São Nicolau; com a Ribeira Grande, em Santo Antão; São João Batista, na Brava; Salrei, na Boavista e Porto Inglês, na ilha do Maio.

Estes povoados eram efetivamente núcleos rurais ou proto-urbanos cuja economia não assentava no tráfico de escravos, mas, sobretudo, na pecuária e agricultura. Ao longo do século XVII, este sector foi conquistando cada vez mais espaço à pecuária, acantonando aos poucos o gado e humanizando progressivamente a paisagem, com mais homens e mais construções. Neste sentido, os atores do segundo ciclo também não são os mesmos do primeiro. Não se trata já de senhores possuidores de grandes propriedades vinculadas ao regime de morgadios e capelas com um sem número de escravos, como acontecia em Santiago e no Fogo, mas de comunidades formadas por homens livres, proprietários ou não, que se organizam e ocupam o espaço de forma diferente e clamam pelo direito à terra (Silva, 2002).

Nestas ilhas, um pouco por todo lado, e sobretudo onde a paisagem era propícia, foram surgindo pequenos núcleos de concentração humana. Em São Nicolau e Brava, por exemplo, os habitantes optaram por estabelecer as suas povoações em vales escondidos, em lugares de difícil acesso, que lhes concediam uma determinada invisibilidade e vantagens defensivas; desde logo face aos corsários, depois, quiçá, para fugir das garras do feitor dos donatários ou mesmo dos da fazenda real. Da mesma forma que tal localização permitia assegurar o acesso à água e à prática da agricultura.

Mas nas ilhas baixas e arenosas do arquipélago, como a Boavista e Maio, onde a prática da agricultura era deficitária, o gado e a exploração das salinas naturais eram os principais meios de geração da economia.

Embora não tão intensamente povoadas como as ilhas de Santo Antão ou São Nicolau, eram certamente relevantes de ponto de vista demográfico. É o caso de Salrei, na ilha da Boavista, e do Porto Inglês, na ilha do Maio, ambas povoações costeiras e portuárias que, ao longo deste ciclo, se afirmam como sedes urbanas das respectivas ilhas. Eram ilhas vocacionadas para o comércio do sal, derivados de animais (peles, carnes frescas e salgadas) e sobretudo para a prestação de serviços às tripulações dos navios, fornecendo água e frescos, adquirindo em troca outros produtos, moeda forte estrangeira e mercadorias que nutriam o comércio local (Silva, 2002).

Qualquer destas povoações, apesar da sua localização costeira e do porto, nunca chegaram a atingir a internacionalização das cidades-porto, não só pelo volume de rendas geradas a partir do seu porto, como pelo aspeto relacional que estabeleceram com o exterior. Na realidade, embora estes portos dependessem dos navios estrangeiros com os quais negociavam, funcionaram também como portos locais, virados para a própria ilha e, em determinados casos, operando com ligações ao arquipélago. Ainda assim, não deve menosprezar-se as rendas geradas a partir das atividades desenvolvidas, representando uma importante fonte de rendimento e de criação de espaços.

As ilhas assinaladas no primeiro ciclo, isto é, Santiago e Fogo, não ficaram fora deste processo de recomposição espacial que se deu no arquipélago durante o segundo ciclo de povoamento; quase que em contraciclo, uma vez que enfrentavam diretamente a crise, vêm os seus espaços no interior das respectivas ilhas transformados em “mundo de gentes” (Silva, 2002).

Em Santiago, a crise afetou radicalmente as vilas de Alcatrazes e da Ribeira Grande, dando lugar à vila da Praia que, ao longo deste ciclo, se afirmou como o maior e mais importante ponto de concentração urbana de Santiago. Os processos não foram iguais para as três vilas, mas já regressaremos a este ponto. Ao mesmo tempo, assistiu-se ao povoamento do interior da ilha e à ocupação de lugares onde até então era tímida a presença humana. Ali, a apropriação do espaço foi mais dispersa, e consistiu sobretudo em pequenas comunidades de pessoas distribuídas de maneira espaçada pelo território. Por um lado, tratava-se de proprietários que possuíam fazendas que ocupavam extensas áreas de terrenos agrícolas localizadas nos vales das inúmeras ribeiras que

se formam nas montanhas do interior e correm para a costa. Por outro lado, também se referenciam, dispersas pelo interior de Santiago, várias comunidades de escravos fugidos ou mesmo de homens livres que ocupavam as zonas mais inacessíveis do território, como desfiladeiros ou cutelos dos montes, onde organizavam as suas atividades e aldeias (Carreira, 1985).

No Fogo, a situação não era muito diferente da assinalada para Santiago. Ali, além da reconfirmação da vila de São Filipe como sede efetiva da ilha, o povoamento também alastrou para o interior, ocupando mais terras e dando origem a novos lugares de concentração humana, mas cuja confirmação como povoações, tal como em Santiago, só ocorrerá ao longo do ciclo seguinte (Silva, 2002).

Mesmo assim, apesar de todo este amplo movimento demográfico que abrangeu quase todo o arquipélago e que provocou uma recomposição da paisagem e do território, sobretudo durante o século XVIII, ilhas houve que ficaram ainda por povoar. Para o sub-arquipélago apresentado, acresce aos dois ciclos já referenciados um terceiro, em que a expansão do povoamento se estende às ilhas desertas, designação utilizada para as ilhas de São Vicente, Santa Luzia e Sal, já em pleno século XIX.

Desde o final do século XVIII que São Vicente vinha sendo alvo de várias tentativas de povoamento agrário, na sua maioria falhadas. A primeira foi em 1781, patrocinada pela coroa, com colonos madeirenses e açorianos, num esforço de conter a “africanização” do arquipélago que se vinha acentuando cada vez mais. Eram incentivados sobretudo pelo benefício de isenção de pagamento de foros das terras que ocupassem durante os dez primeiros anos. A experiência, todavia, não resultou, não conseguindo atrair para a ilha o número suficiente de europeus, ficando-se pelos colonos forros de Santiago e Fogo. A segunda tentativa ocorre em 1793, por iniciativa de João Carlos da Fonseca Rosado, rico comerciante do Fogo que pretendia, às suas expensas, povoar São Vicente (com as mesmas isenções previstas anteriormente) e tornar-se capitão-mor da ilha. Quatro meses após a cerimónia de entrega dos primeiros lotes de terreno aos colonos e das faixas de capitão-mor a Fonseca Rosado, tinha-se constituído uma pequena povoação, batizada de D. Rodrigo, em homenagem ao ministro Rodrigo de Sousa Coutinho, seu principal promotor. No início do século XIX, um período de crise económica e social afetou todo o arquipélago. A falta prolongada de

chuvas e o período de seca que se lhe seguiu, afetaram a produção agrícola, instalando a fome. Os colonos de São Vicente foram obrigados a deixar D. Rodrigo, dirigindo-se, na sua maioria, para as ilhas vizinhas. Na tentativa de salvar o projeto, o governador Ant3nio Pusich, a partir de 1815, fez deslocar fam3lias das ilhas de Santo Ant3o e S3o Nicolau para colmatar a falta de popula3o de S3o Vicente. Express3o dessa “refunda3o” e do esfor3o do governador 3 a nova designa3o, de Leopoldina, atribuída por Pusich em 1821, data em que a3 viveriam perto de 298 pessoas (Silva, 2000b).

O clima 3rido e o dif3cil acesso 3 3gua bem como o pr3prio ecossistema de S3o Vicente dificultaram, em parte, a implementa3o dos empreendimentos que erradamente insistiam no povoamento agr3rio para esta ilha. A fixa3o definitiva do povoamento s3 aconteceria ap3s o regresso dos liberais ao poder a partir de 1834, quando se assume efetivamente um novo projeto colonial e se d3 a viragem para 3frica (Silva, 1998b). 3 nesse contexto que surge para Cabo Verde o projeto do governador Pereira Marinho que, centrado em S3o Vicente, aponta a ilha como “a 3nica aonde se pode fazer um centro de civiliza3es e aonde se devem assentar todos os estabelecimentos da ind3stria, do com3rcio e de navega3o”⁷. Com efeito, o centro nevr3lgico do projeto localizou-se na baía do Porto Grande, em S3o Vicente, onde o governador se propunha construir uma nova cidade, a que designou de Mindelo, e onde pretendia assentar a nova capital de Cabo Verde, transformando a ilha num grande entreposto comercial (Silva, 2004). O projeto de Pereira Marinho recolocava Cabo Verde nas rotas internacionais, fixava o povoamento da ilha e ao mesmo tempo operacionalizava Mindelo.

S3o assim foi poss3vel a verdadeira eclos3o do fen3meno urbano na ilha. Contudo, o projeto inicialmente pensado para a suposta futura capital, que chegou a ter um plano formalizado em desenho, nunca foi executado (Morais, 2010). 3 significativo ter em conta que no t3tulo deste projeto, que traz a pragm3tica advert3ncia de que era “para ser seguido o quanto seja poss3vel”, a cidade seja indicada como *Povoa3o do Mindelo* e n3o como vila. Todavia, foi apenas a partir de 1850, quando Mindelo recebeu a instala3o dos primeiros dep3sitos de carv3o constru3dos pelas companhias de navega3o inglesas e abriu regularmente o seu porto 3 navega3o estrangeira, que foi poss3vel fixar definitivamente a

7 AHU, SEMU – DGU_024_(CV)_caixa 69

população ao sítio e abrir caminho ao desenvolvimento urbano (Silva, 2007).

A abertura do porto fez convergir populações de todas as ilhas para Mindelo, à procura de uma oportunidade de emprego e, em pouco tempo, o aglomerado deixou de ser a tímida povoação, que se tinha fixado à volta da igreja da Nossa Senhora da Luz, e passou a ser o principal porto do arquipélago. A cidade podia finalmente auferir de todas as prerrogativas e do cosmopolitismo que resultaram da inserção de São Vicente nas rotas internacionais de comércio. Tal como acontecera no século XV, quando Ribeira Grande de Santiago era a principal cidade do arquipélago e o seu porto o mais internacional de todos, quatro séculos depois, repete-se de certo modo o mesmo quadro, com Mindelo a desempenhar funções similares, confirmando-se como cidade-porto (Silva, 2007).

A ilha do Sal foi a última das desertas a ser povoada. Apesar de ter sido muito visitada ao longo do século XVIII pelos habitantes da Boavista, São Nicolau e Santo Antão — onde sazonalmente levantavam as suas barracas para a pesca, recolha de urzela e extração do sal —, não chegou a ser povoada neste período. Apenas a partir de 1808, quando o sargento-mor Manuel António Martins foi nomeado administrador dos reais rendimentos da ilha, começaram a ser dados os primeiros passos para o seu efetivo povoamento. Por sua iniciativa, e como forma de fixar a população, introduziu-se gado na ilha e instalou-se uma unidade de extração do sal. Em 1833 contava com um pequeno aglomerado de pessoas concentrado junto à baía do Porto de Santa Maria, núcleo a partir do qual viria a constituir-se a mais importante povoação da ilha do Sal (Chelmicki e Varnhagen, 1841). Neste terceiro ciclo, assiste-se ainda às várias tentativas de ocupação de Santa Luzia, a mais pequena das desertas, sem, contudo, se obterem resultados significativos.

As Fases de Urbanização do Arquipélago

Das análises macro temporais do povoamento das ilhas apontadas por António Correia e Silva (2002), somadas às leituras das fontes do século XIX, emerge a perceção de um quadro de interpretação do processo de urbanização das ilhas que se poderia, sinteticamente, descrever em três fases.

A primeira fase, que designamos de *urbanização*, em que o

povoamento é concentrado nas ilhas de Santiago e Fogo, resulta no surgimento efetivo das vilas da Ribeira Grande e Praia, em Santiago e de São Filipe, no Fogo. Os atores e agentes da urbanização são sobretudo a classe de mercadores – agricultores, terratenentes, escravocratas — que se vinculam quer à posse da terra e estrutura de produção, quer à criação e administração dos espaços urbanos onde se fazem representar. Os núcleos inicialmente fundados têm uma relação polarizada com o território das respetivas ilhas. No caso da ilha do Fogo, a vila de São Filipe é a única sede de município ao longo de todo o ciclo. Em Santiago, pode dizer-se que a polaridade é contínua, mas o centro não é sempre o mesmo. Quase coeva da fundação da Vila da Ribeira Grande é a fundação da vila de Alcatrazes, sede da capitania do norte. Mas, como a vila de Alcatrazes teve vida curta, não chegou a pôr em causa a polaridade da Ribeira Grande. Não será o caso da vila da Praia, para onde se mudará a capital. Contudo, tal não desvirtua o quadro, ao contrário, a ele se acrescenta, confirmando a polaridade de um único núcleo urbano em cada ilha, já que a consolidação da vila da Praia impôs a morte da Ribeira Grande.

Segue-se uma segunda fase que caracterizaremos como de *desurbanização – ruralização*, que incide sobre as ilhas em causa provocando a desestruturação dos núcleos urbanos e a dispersão da população pelo interior das ilhas. Como atores principais deste processo temos os forros e os escravos fugidos. A partir deles emerge um campesinato rural que ocupa o espaço de modo diferenciado. Em paralelo à desurbanização relativa de Santiago e Fogo, assiste-se à densificação da ruralização agropastoril das ilhas do norte e oriente (Santo Antão, São Nicolau e Brava) onde os mesmos atores sociais, os camponeses, dão origem a povoações com características distintas das vilas da primeira fase, prescindindo da relação direta com o mar e surgindo em situações de maior interioridade. Embora estas povoações (assim entendidas e auto designadas) tenham alcançado um relativo incremento populacional, não foram, contudo, núcleos urbanos no verdadeiro entendimento da palavra e, neste sentido, confirmam o quadro de desurbanização.

É numa terceira fase que se pode falar de retoma do processo de urbanização, logo de *re-urbanização*, onde finalmente surgem como agentes a coroa e as instituições locais por ela criadas. Tal facto terá como consequência o desencadear de mecanismos de reconhecimento

jurídico e institucional das povoações rurais bem como de incentivo à criação urbana, com o reconhecimento de processos proto-urbanos que vinham de trás ou com a projeção de novos núcleos. É precisamente esta fase que nos interessa abordar neste trabalho. Contudo, desde já esclarecemos que, embora seja uma questão pertinente e interessante, não cabe no foco desta investigação estudar a génese em si destas povoações rurais. O que nos interessa verdadeiramente são os processos de transformação ocorridos a partir e na sequência da elevação destas povoações à categoria de vilas. Queremos observar os mecanismos pelos quais a condição e o título jurídico de vila se traduzem, materialmente, em transformações no espaço urbano. Ou seja, queremos ver como é que as prerrogativas jurídicas outorgadas pela coroa produziram espaço urbano no contexto geográfico e social cabo-verdiano.

A esta ação institucional da coroa não se pode deixar de associar uma outra leitura do ‘território’ das ilhas, posto que terá sido a partir desta conjuntura que se afirmou efetivamente o seu entendimento enquanto arquipélago. Para tal processo há que ter em conta um conjunto de fatores. Por um lado, as transformações específicas vividas no âmbito das ilhas e os processos internos, que redundam na perda de influência das classes terratenentes e na emergência de outros atores sociais que exigem outros papéis da coroa, no sentido de afirmar a sua presença no arquipélago (Silva, 2002). Por outro lado, a própria conjuntura internacional, que coloca as questões territoriais noutra patamar de disputa e exige também da coroa ações de solidificação da posse territorial das ilhas. Em ambos os casos, o papel desempenhado pelas vilas é fundamental.

Cabe, por isso, rever alguns dados desse longo conjunto de transformações por que passou o território, no intuito de melhor contextualizar o papel relevante que nele vai ter a construção da urbanidade reivindicada pelas vilas que nos propomos estudar.

Urbanização

Como se viu, a primeira fase de urbanização centra-se em Santiago e Fogo, numa situação não exatamente arquipelágica, posto que reduzida a duas ilhas. Como resultantes do processo de urbanização foram criadas as vilas da Ribeira Grande, Alcatrazes e a seguir Praia em Santiago e

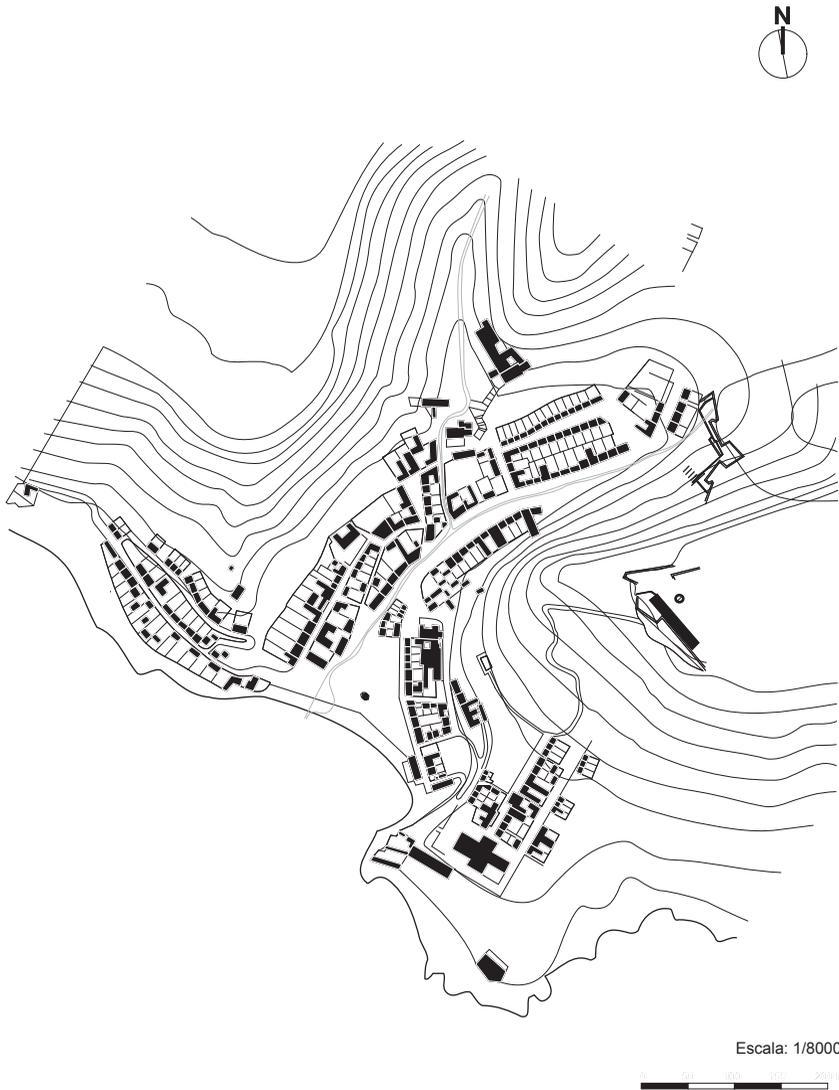


Figura 1.04 - Ilha de Santiago. Ribeira Grande, estrutura urbana 1769. Fonte cartográfica (Andreas, 1769).

apenas São Filipe na ilha de Fogo.

O núcleo da Ribeira Grande apresenta-se como um burgo tardo medieval, em cujo tecido urbano estavam patentes as marcas do urbanismo português do início da expansão. A sua posição de australidade em relação aos arquipélagos atlânticos situados mais a norte e o papel de elo de ligação entre espaços que desempenhou, conferiram-lhe características específicas que fazem com que se a possa considerar um laboratório onde foram ensaiadas as primeiras variantes

da ocupação territorial portuguesa nos trópicos.

O modo como a cidade se acomodou ao sítio, no interior de um vale cercado de altas montanhas, rasgado por uma ribeira que desagua numa pequena baía onde se construiu o ancoradouro, revela que o porto, a defesa e a água ditaram a escolha do lugar, impondo ao burgo a adaptação à difícil topografia (Pires, 2007). A povoação começou a fixar os seus alicerces no final do século XV junto à baía e, em função do comércio e do desempenho do seu porto, a vila cresceu, sendo já cidade em 1533. Por essa altura, possuía cerca de 500 vizinhos e acolhia no seu espaço urbano três bairros. Todos eles gravitavam em torno do Largo do Pelourinho, que funcionava como espaço agregador e permitia o acesso ao porto.

O tecido urbano estruturou-se a partir de “ruas direitas” que eram os eixos dos três bairros: a rua Direita da Cidade, no bairro de São Brás; a rua Direita de São Pedro, no bairro com o mesmo nome, e a rua Direita ao Forte, localizada no Bairro de São Sebastião, ligando a Sé à Fortaleza de São Filipe (Pires, 2007). Era efetivamente este elemento o principal estruturador do tecido urbano de cada um dos bairros, denunciando na própria toponímia a sua vinculação às práticas e métodos herdados do urbanismo medieval português (Trindade, 2013).

É importante ter em conta que, apesar do exíguo espaço onde se implantou o burgo, é possível observar variações na malha urbana que revelam, além de uma inquestionável adaptabilidade às condições topográficas, um claro empenho de ordenação, que é visível nos arruamentos paralelos da rua da Banana e da Carreira, no vale, e é mais especialmente identificável na estrutura viária ortogonal do bairro de São Sebastião. Mas o elemento modelador e ordenador por excelência do tecido urbano é o sistema de loteamento padronizado, que abrange todo o burgo, formado de lotes de trinta palmos de frente (ou variantes proporcionais) com as frentes alinhadas ao longo das ruas. Este elemento, na prática vai contrariar a acidentada orografia do local conferindo alinhamento, coerência e ordenação ao conjunto (Pires, 2007).

O segundo núcleo urbano que se constituiu ao longo desta fase de urbanização foi Alcatrazes, que, como se disse, foi, durante um curto período de tempo, a sede da capitania do norte. Enquanto vila possuiu uma câmara, um pequeno forte e uma capela dedicada a N. Sr.^a da Luz, que foi recentemente restaurada e que conta com um portal em

arco gótico e, no interior, um escudo de pedra com as armas de D. Afonso V (Amaral, 2007). Por volta de 1516 a vila entrou num processo de decadência e foi supostamente definhando até ser abandonada no final da segunda década de 1500. Contudo, importa ter em conta o que revelam as recentes escavações arqueológicas ali realizadas, pela equipa de arqueologia da Universidade de Cambridge, sob o patrocínio da *National Geographic* (Evans *et. al.*, 2012). Embora se confirme o precoce desmantelamento da vila, os dados encontrados relativos aos enterramentos demonstram a ocupação contínua da área, desde o século XV. Tal é significativo na medida em que indica, por um lado, um quadro de ruralização que é paralelo à desurbanização e, por outro lado, comprova o quanto a condição urbana, e a sua afirmação em termos institucionais, com a conseqüente instalação da câmara, era, naquelas circunstâncias, dependente da condição portuária. Neste sentido, tendo em conta os dados dos arqueólogos, a vila de Alcatrazes deixou de existir, mas a “povoação” não.

Entre o desmantelamento de Alcatrazes e a afirmação da Ribeira Grande como principal polo de Cabo Verde, despontara no ponto mais meridional de Santiago, o terceiro núcleo criado na ilha. Praia foi o nome designado para esta localidade emergente. Como a própria toponímia indica, localizava-se numa praia, a Praia Grande, uma das duas que constituem a ampla baía de águas profundas com condições para ali se estabelecer um bom porto (Silva, 1996, 1998a, 1998b). Pelas qualidades naturais que possuía a enseada e a beneficiação que teve pelo desmantelamento de Alcatrazes, criaram-se as condições propícias para que a povoação surgisse. Note-se que nos primórdios da sua instalação, a praia Grande servia de principal ponto de transações de mercadorias para os que procuravam esquivar-se ao crivo das autoridades fiscais instaladas no porto da Ribeira Grande (Silva, 1996, 1998a, 1998b).

Mantendo-se o porto na baía, a povoação desenvolveu-se na achada sobranceira ao porto, localizada entre as praias Grande e Negra. Ali instalaram-se no século XVI as casas dos moradores e a igreja. Por volta de 1512, numa ação de controle do movimento das embarcações que tendia a aumentar, a coroa estabeleceu um almoxarifado no porto e, em 1520, nomeava para ali um capitão com amplas prerrogativas administrativas, judiciais e militares. Em 1572, Praia já constituía uma pequena povoação com cerca de trinta fogos e 447 almas de confissão,

sem contar com os escravos (Silva, 2007).

Também pertencendo a esta fase de urbanização afirma-se a vila de São Filipe, na ilha do Fogo. O seu processo de instalação foi

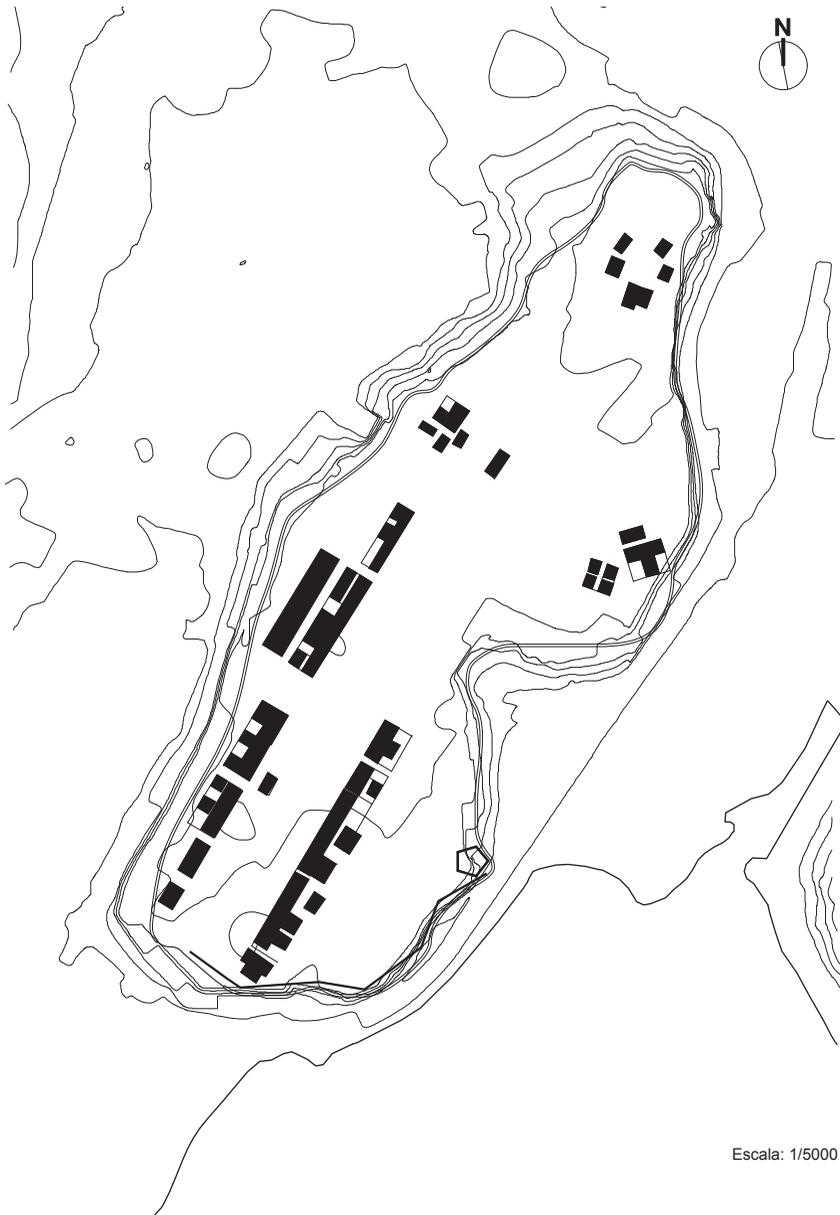


Figura 1.05 - Ilha de Santiago. Praia, estrutura urbana 1778. Fonte cartográfica (Andreas, 1778).



Figura 1.06 - Ilha do Fogo. Vila de São Filipe, estrutura urbana 1888. Fonte cartográfica (Portugal,1888c).

desencadeado depois de Santiago, mas ainda no decorrer do século XV. À semelhança da Praia, São Filipe também se instalou numa arriba elevada, separada do porto, que fica a um nível mais baixo. Na segunda metade do século XVI, São Filipe tinha o seu núcleo consolidado, possuindo casa da câmara, igreja e almoxarifado e contava nesta altura com cerca de cento e cinquenta fogos e um número aproximado de mil habitantes. Embora pouco estudado, em especial no que diz respeito à estrutura urbana, é possível identificar algumas das características do núcleo como a localização alcandorada do burgo, a utilização de eixos estruturantes como a Rua Direita, ou a estrutura dos arruamentos

e loteamento, similares aos de outras vilas erigidas na mesma época nas ilhas atlânticas. Diz Walter Rossa que o processo de “fazer cidade” nas ilhas nestes primeiros tempos da expansão pode-se “sinteticamente caracterizar como resultante da implantação criteriosa dos equipamentos básicos (...) estruturados ao longo de um percurso a partir do qual, também com elementos tirados a cordel, se gerou a malha urbana” (Rossa, 2010:372).

Com efeito, todas as vilas que se fundaram nesta fase inicial de urbanização de Cabo Verde, cabem perfeitamente na práxis urbanística que Walter Rossa intitulou de *urbanismo regulado* que, nas suas palavras,

[...] é tão diretamente reconhecível nas matrizes espaciais de cidades insulares como Angra, Ponta Delgada ou Funchal, como no Oriente em Cochim, Chaul, Baçaim ou Colombo, como ainda nos ensanches de Lisboa (Bairro Alto), Évora, Coimbra e Goa, ou ainda em cidades de fundação na metrópole, como Portimão, para citar apenas alguns casos de cada uma das áreas do universo português cuja implementação ocorreu sob a tutela do(s) poder(es) central(is) entre os meados dos séculos XV e XVI (Rossa, 2010:398).

Práxis esta que se fundamentava na tradição da urbanística medieval portuguesa, em especial na experiência de criação de cidades de fundação (Trindade, 2013), formalizada em termos modernos a partir da própria expansão.

Desurbanização e Ruralização

O quadro de desurbanização e ruralização, que se seguiu nas ilhas, comportou em si dois processos que aconteceram em paralelo, praticamente em simultâneo e com impactos diferentes no território. Ou seja, enquanto o primeiro processo teve os seus efeitos na desestruturação urbana dos núcleos constituídos, no segundo, assiste-se ao despontar de uma nova composição do espaço onde as restantes ilhas, que até então permaneciam na invisibilidade, são chamadas a integrar o arquipélago alargando com isso a ideia do território. Ao longo desta fase novas formas de ocupação do espaço se afirmam e, concomitantemente,

novas concentrações populacionais. Enquanto que o fenómeno da desurbanização se localizou apenas nas ilhas urbanizadas, o processo de ruralização foi mais amplo. Além de ter envolvido Santiago e Fogo, também aconteceu em Santo Antão, São Nicolau e Brava que, para nós, constituem os exemplos mais paradigmáticos.

Em Santiago, dos três núcleos referenciados, nem todos foram afetados pela desurbanização ao mesmo tempo. O primeiro foi, como vimos, Alcatrazes, cujo processo foi especialmente rápido, configurando uma espécie de reconversão da vila numa ocupação agrária continuada. Os dados do relatório das escavações apontam para uma caracterização mais dispersa da ocupação do local, a partir do abandono das estruturas da vila.

No caso da Ribeira Grande a desestruturação urbana foi mais lenta, mas também mais acentuada, posto que incidiu sobre um núcleo bastante mais desenvolvido (Pires, 2007). São cruciais neste processo, os cem anos decorridos entre a emissão do alvará real de 1612, que decidia a transferência da residência do Bispo ou do Governador para a localidade da Praia e o fatal ataque de Jacques Cassard, em 1713. Com efeito, o alvará de 1612 revela um quadro complexo em que tanto a cidade, como a vila da Praia se encontravam em risco. A ordem régia visava conter a desertificação eminente naquele momento da vila da Praia, obrigando os moradores do seu termo a retornarem ao burgo e incentivando-os com privilégios a reedificarem as suas “casas de pedra e cal e cobertas de telha e capazes para poderem viver com suas famílias conforme a posse e cabedal de cada um”⁸.

A própria ordem para que o bispo ou o governador ali residissem alternadamente demonstra a intenção de salvar ambos os núcleos. Contudo, a continuidade dos ataques dos corsários, que se somava aos problemas de sustentabilidade do porto da Ribeira Grande, levaram a uma progressiva polarização dos interesses e da população na vila da Praia. O que conduziu ao abandono efetivo da cidade da Ribeira Grande, culminando com a transferência, ainda no século XVIII, das funções de capital para a Praia (Silva, 1998b; Pires, 2007). Note-se que aqui é mais evidente o sentido da transferência, posto que o antigo núcleo da Ribeira Grande assume progressivamente a condição de ruína que é manifesta na própria designação de “cidade velha” adotada a partir do

8 Brásio, Padre António, (2011), *Monumenta Missionária Africana*, série II, vol. 06, doc. 208.

século XVIII (Pires, 2016).

Ao mesmo tempo, como se disse, o quadro de ocupação do interior da ilha também se ia modificando. Diz-nos Correia e Silva (2001a) que em Santiago são efetivamente os dois sistemas montanhosos formados pela serra da Malagueta e pelo Pico de António Genovês que constituem a espinha dorsal dos maciços que definem o sistema orográfico da ilha e determinam o seu sistema ecológico. Deles partem um conjunto de ribeiras que formam a rede hidrográfica da ilha que, no seu percurso em direção ao mar, irrigam os terrenos que percorrem e criam um ecossistema que é favorável à agricultura. As áreas preferencialmente escolhidas para a fixação foram, portanto, as zonas altas destes maciços, nas suas encostas mais humedecidas pelos ventos alísios e ao longo dos vales irrigados pelo sistema hidrográfico da ilha, onde a agricultura e a pecuária eram possíveis.

É o caso das zonas altas e das vertentes expostas das zonas centro-leste e nordeste de Santiago. Esta zona é percorrida pelas ribeiras Seca, dos Órgãos e São Domingos, e também é bastante humedecida pelos ventos alísios. Ali formam-se vales abertos, e em virtude da humidade do ar que retêm, encontram-se as terras mais produtivas, do ponto de vista agrícola e o lugar onde se instalaram as principais propriedades rurais da ilha. E, entre os sistemas montanhosos, localiza-se o planalto de Santa Catarina que beneficia da sua elevada altitude e das várias ribeiras que o atravessam das quais se destacam as de Águas Belas e a do Engenho. Foi ali, preferencialmente, o local escolhido para se estabelecerem as maiores e mais importantes fazendas de Santiago (Silva, 2001a).

Na parte meridional da ilha, a agricultura não era fácil, nomeadamente nas zonas litorâneas e sublitorâneas, pelo terreno acidentado e cheio de sulcos profundos ou nas áreas planas, designadas de achadas, em que o solo é pedregoso. Contudo, há que ter em conta algumas ribeiras que brotam do Pico de António, como é o caso das ribeiras de São Francisco, Alcatrazes, Trindade, São Martinho, Ribeira Grande, Caniços, Santo António e Fundura, que amenizam a aridez desta área, permitindo a prática de uma agricultura periurbana (Silva 2001a). Acresce que a sua relativa proximidade à cidade da Ribeira Grande e ao porto da Praia, permitindo estabelecer relações comerciais com os centros urbanos e escoar eventualmente os produtos utilizando os seus portos, funcionava como uma mais valia. Também estes lugares, por estas razões, se

revelaram apetecíveis para a fixação humana.

De igual modo, na parte norte da ilha, onde se formam várias achadas bastantes pedregosas mas onde o percurso das ribeiras de Flamengos e do Tarrafal, nascidas na serra da Malagueta, alimentam vales tornando a agricultura possível, se fixou gente (Silva, 2001a). Foi, com efeito, nestas áreas que se constituíram, ainda ao longo do século XVI, as principais freguesias do interior de Santiago. Um documento de 1572 indica a existência de dez freguesias na ilha e afirma que, excluindo as duas freguesias urbanas, nelas vivia uma população de 8.878 pessoas (Vieira, 1960). Além da população contabilizada nas freguesias, existiam ainda conjuntos de funcos, isto é, pequenas habitações construídas em pedra e cobertas de palha, habitadas por camponeses. Normalmente eram unidades isoladas que estavam dispersas pelos lugares de difícil acesso, como desfiladeiros inacessíveis ou cutelos dos montes. Em certos casos, tratava-se de escravos foragidos ou de gente fugindo à justiça que ali encontrava alguma segurança (Amaral, 2007).

Na ilha do Fogo, as ondas da crise urbana provenientes de Santiago atingem a vila de São Filipe, não com a mesma intensidade, mas mesmo assim provocando um fluxo de saída da população para o interior e, neste sentido, confirmando o processo de ruralização. Um documento de 1582 aponta existirem na ilha perto de 2.300 pessoas distribuídas pelas três freguesias de São Filipe, São Lourenço e Santiago (Silva, 2002).

Neste caso, tanto o sistema orográfico quanto o hidrográfico diferem de regime do assinalado para Santiago. É na base do maciço único, formado pelo vulcão que modela a ilha em forma tronco cónica, que se localiza a vila de São Filipe. Também o regime das ribeiras é diferente, aqui estão dependentes das chuvas, enchendo apenas quando estas ocorrem. A humidade da altitude não chega a fornecer água suficiente para a prática de uma agricultura, que não em regime de sequeiro. Foi nas encostas mais suavizadas do norte e nordeste que se constituiu a Freguesia de São Lourenço e se ergueram algumas das capelas mais importantes da ilha. Nas vertentes viradas a sul, embora os ventos alísios não cheguem a humedecer o solo e a terra seja mais árida e menos povoada, a irrigação das terras pela Ribeira Seca permitiu criar as condições necessárias à concentração de pessoas, aí se localizando a sede da freguesia de Santiago (Silva, 2001a).

Torna-se bem claro a partir do exposto, como as linhas de água



Escala: 1/750000

Figura 1.07 - Ilha de Santiago. Freguesias em 1892. Fonte cartográfica (Barcellos, 1892g).

determinaram e condicionaram a dispersão espacial tanto no interior de Santiago como na ilha do Fogo. De uma maneira geral, estas áreas de agrupamento da população onde se fixaram as sedes das freguesias, não chegaram, ao longo dos séculos XVI e XVII, a constituir-se como verdadeiras povoações. No entanto, a transformação na paisagem humana das ilhas era evidente. Das dez freguesias constituídas na ilha de Santiago, nota-se existir um equilíbrio entre as localizadas no interior e as do litoral. São Domingos, Órgãos e Santa Catarina, eram as mais povoadas do interior, reunindo mais de metade da população da ilha, o que demonstra, por um lado, a mudança e a reconfiguração que o espaço sofreu e, por outro lado, as tendências dos novos núcleos em contrariar as localizações portuárias.

Contudo, a transformação foi ainda maior nas ilhas montanhosas de Santo Antão e São Nicolau que, de campos despovoados de pastagens que eram no início do século XVI, se converteram em novos territórios

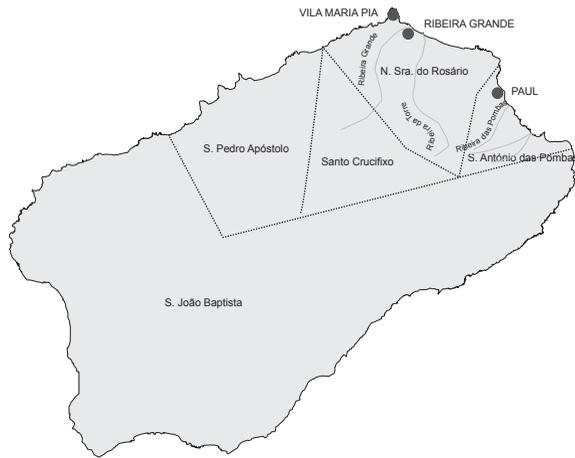
agrícolas. O seu estado de povoamento foi revelado quando foram divulgados, em 1731, os resultados da contagem da população que nelas vivia. Feito pelas autoridades eclesiásticas o inquérito foi efetuado entre 1725 e 1730. Apurou-se para Santo Antão uma população estimada em 4.302 habitantes, situação que a colocava como a segunda ilha mais povoada do arquipélago, ultrapassando os 3.766 habitantes do Fogo. Em São Nicolau, a contagem revelava 2.658 habitantes, colocando esta ilha em quarto lugar, em termos demográficos. Para a Brava apuraram-se 508 habitantes, Boavista contava com 443 e, por último, a ilha do Maio com 407 habitantes. No seu conjunto, esta população, em termos percentuais, representava nesta altura 27% da população do arquipélago. As ilhas de Santiago e Fogo abrigavam os restantes 73% (Teixeira, 2004:172). Embora possa parecer pouco, se tivermos em conta a invisibilidade de quase trezentos anos a que estas ilhas estiveram sujeitas, o resultado da contagem é significativo.

Este quadro demográfico foi reconfirmado pelo ouvidor José da Costa Ribeiro em 1731, na visita que efetuou às ilhas do norte, tendo por isso decidido sugerir à coroa a instituição de estruturas de administração e justiça. Em Santo Antão, além da povoação de Santa Cruz, que por essa altura se estimava possuir perto de 360 fogos, existiam ainda, particularmente na costa leste, as terras bem irrigadas pelas ribeiras de Paul e Garça que se revelavam também importantes centros de produção agrícola e de concentração populacional. Prova-o o facto de, no início do século XVIII, ter sido este o lugar escolhido pelos marqueses de Gouveia, donatários de Santo Antão, para estabelecer a feitoria e construir uma importante fábrica de transformação de líquen com vista à produção do anil.

Em São Nicolau, só na povoação da Ribeira Brava o mesmo ouvidor estimou haver cerca de 260 vizinhos referenciando fora desse núcleo lugares como Queimadas, Caleijão ou o vale da Preguiça, em cuja baía se instalou o porto, também como áreas importantes de concentração de população.

Na Brava, o processo de povoamento foi mais tardio, posterior ao de Santo Antão e São Nicolau. Inicialmente foi povoada por homens livres de Santiago e Fogo que se dedicavam ao cultivo das pequenas courelas de terra e à criação de gado, comerciando os seus produtos com barcos de pesca estrangeiros, sobretudo os norte-americanos

ILHA DE SANTO ANTÃO



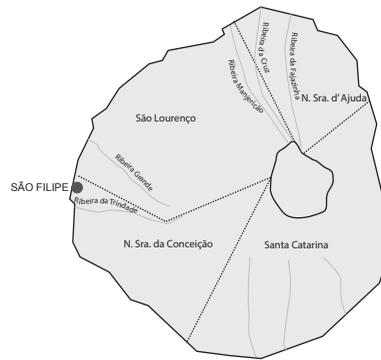
ILHA DE SÃO NICOLAU



Figura 1.08 - Ilhas de Santo Antão e São Nicolau. Freguesias em 1892. Fonte cartográfica (Barcellos, 1892h; 1892i).

que procuravam aquelas costas para a pesca da baleia. Permaneceu muito pouco povoada até 1680, ocasião em que a sua população se viu engrossada por muitos habitantes vindos do Fogo, fugidos da destruição provocada pela erupção do vulcão e pela acentuada crise de fome que se seguiu (Lima, 1844). Ali a criação de gado era menos expressiva e a

ILHA DO FOGO



ILHA BRAVA



Escala: 1/750000

Figura 1.09 - Ilhas do Fogo e Brava. Distribuição das freguesias 1892. Fonte cartográfica (Barcellos, 1892a; 1892b).

agricultura mais intensiva. Por possuir um relevo bastante acidentado e poucas terras disponíveis, a área habitável concentrou-se no centro da ilha, onde se constituíram as povoações de Santa Bárbara e São João Batista, ambas localizadas no interior (Silva, 2002). Em 1774, Brava tinha por volta de 3.190 habitantes reunidos à volta de uma única freguesia, a

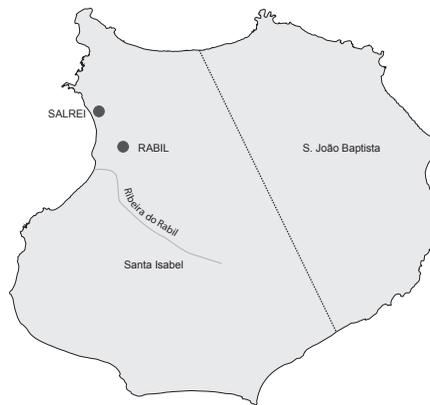
de São João Batista (Carreira, 1985).

Na Boavista, tal como no Maio, a agricultura era pobre, o que tem a ver com o escasso revestimento vegetal da superfície das ilhas. Em ambas a exploração pecuária manteve-se em vantagem relativamente à agricultura. O sistema ecológico destas ilhas foi também significativo para o seu quadro de ocupação humana. As ribeiras eram raras e subterrâneas e os locais eleitos para fixação da população eram determinados pelas áreas de pasto como observou Lopes de Lima: “Estas aldeias, e a de S. João Baptista do Norte situada além das montanhas do lado de leste são as únicas que possui a ilha da Boavista, onde se encontram também alguns casais dispersos, — não em ribeiras, porque as não há —, mas em lugares de pasto” (Lima, 1844:50).

Durante esta fase de ruralização, as mais importantes povoações que se constituíram na ilha da Boavista foram São João Batista, que mais tarde se designou de Povoação Velha, e Rabil. São João Batista localizava-se junto à costa nordeste da ilha, no sopé de um monte, a duas léguas do porto do Norte. Também Rabil não ficava no litoral, mas um pouco para o interior da ilha, em direção a noroeste. Situação que perdurou até ao início do ciclo do sal, aproximadamente no final do século XVIII. Neste período, a povoação de Rabil perdeu algumas das funções centrais e viu-as transferidas para a nova vila de Salrei, que, entretanto, se constituía. Neste ciclo do sal, tanto na Boavista quanto no Maio, a tendência foi no sentido de transferir as povoações principais para as proximidades das salinas naturais e de um porto que possibilitasse o rápido transporte e embarque do sal. É assim que surge Salrei, situada numa extensa baía na costa norte da ilha.

Na ilha do Maio, embora o ecossistema fosse mais favorável que o da Boavista, permitindo a prática de alguma agricultura de subsistência, também nos deparamos com a localização interiorana das primeiras povoações, preferencialmente com assentamento no sopé de um monte. Isto é, também em áreas onde o pasto crescia. Ao longo da cordilheira que atravessa o centro da ilha, vão localizar-se as primeiras concentrações da população desta fase de ruralização. A mais importante povoação que se constituiu foi Penoso, situada no interior norte, nas margens da ribeira do Penoso, uma das poucas existentes na ilha. Um relatório elaborado em 1880 por João Simões Afra, então administrador do concelho da ilha do Maio, informa que além de ser a mais antiga povoação da ilha, devia a sua localização no interior à fuga dos ataques de corsários e piratas,

ILHA DA BOAVISTA



ILHA DO MAIO



Escala: 1/750000

Figura 1.10 - Ilhas da Boavista e do Maio. Freguesias em 1892. Fonte cartográfica (Barcellos, 1892d; 1892j).

tão frequentes no decorrer do século XVII (Afra, 1880:206).

Com efeito, William Dampier (2005), na sua passagem pela ilha em 1699, refere a existência de três povoações no interior: Penoso, a principal, São João e Lagoa. Dotadas de igrejas, as suas casas eram pequenas e de um só piso. Registou também, através da informação passada pelo pároco local, que a ilha tinha perto de 230 habitantes. Contudo, à semelhança do verificado na Boavista, no século XIX,

durante o ciclo em que o sal representou a maior fonte de rendimento da ilha, a povoação principal passou do interior para a costa, assentando as suas estruturas nas proximidades das salinas naturais junto ao Porto Inglês que era então, o principal porto da ilha. Ainda no decorrer desta fase, a nova povoação adotou o nome de Porto Inglês (Afra, 1880:206).

No final do século XVII, embora o quadro de ocupação das ilhas se apresentasse incompleto, com as desertas por povoar, já contava com importantes pontos de fixação da população: Santiago, Fogo, Maio e Brava no sul do arquipélago; São Nicolau, Santo Antão e Boavista, a norte.

Re-urbanização

No conjunto do arquipélago habitado foram as ilhas do norte, São Nicolau e Santo Antão, que maior atenção despertaram, pela significativa concentração de pessoas ali instaladas, particularmente ao longo do vale da ribeira Brava, na ilha de São Nicolau, e em Santa Cruz, nos vales situados entre a ribeira Grande e a ribeira da Torre, na ilha de Santo Antão. Foi nos vales destas ribeiras que, a partir de 1731, surgiram as primeiras manifestações do processo de *re-urbanização*.

Por se tratarem de aglomerados populacionais já estabelecidos, como era o caso da Ribeira Brava, em São Nicolau, da Ribeira Grande de Santo Antão e, mais tarde, da Brava, a re-urbanização apresenta-se menos como um processo de criação de novos núcleos e mais como de densificação e transformação dos núcleos ou povoações existentes. Em termos formais, o processo vai consistir na adaptação destas povoações a uma imagem urbana. As questões estéticas do ideário urbano, as preocupações sanitárias, a instalação de equipamentos e a regularização das ruas e praças constituirão as principais características da transformação. Daí decorrem novas tipologias resultantes de duas matrizes que se juntam, uma de base rural e outra vinda do ideário urbano, em que conceitos como “regularidade”, “contiguidade” e “composição” surgem como elementos fundamentais.

Mas há também fundações *ex-novo*. Algumas são na verdade as áreas de expansão portuária das vilas localizadas no interior, como são os casos do porto das Furnas e Fajã d’Água, na ilha Brava; da Preguiça,

em São Nicolau e da Ponta do Sol, em Santo Antão, batizada como Vila Maria Pia. Outras são efetivamente novas vilas como são os casos de Salrei, na Boavista; do Porto Inglês, na ilha do Maio e Tarrafal, em Santiago e, mais tarde, Assomada, também em Santiago. Em todos estes exemplos a morfologia e os procedimentos de implantação seguem padrões regulares.

Faz parte ainda desta terceira fase de re-urbanização, o processo de crescimento e consolidação do núcleo da Praia. A cidade foi alvo de um forte investimento no seu espaço urbano, essencialmente marcado pela abertura de praças, retificações e alinhamentos de ruas e, sobretudo, pelas grandes obras públicas de criação de infraestruturas de saneamento e de construção de equipamentos (Silva, 2004: 159-161; Pereira, 2011). Incremento que também se identifica na vila de São Filipe, no Fogo, que viu aumentar o número dos seus característicos sobrados. Em ambos os casos, trata-se de investimentos na imagem urbana dos referidos núcleos que correspondem também a um outro ideário urbano contaminado pelos valores do higienismo e do embelezamento das cidades.

Mas o grande exemplo desta nova urbanização do arquipélago é dado pela criação da vila do Mindelo, na ilha de São Vicente. Mindelo é efetivamente gerada numa nova conjuntura, que veio substituir a antiga sociedade que tinha como meio de reprodução económica o tráfico de escravos, por outra, pautada por um novo modo de reprodução social, de onde surgem os primeiros projetos de reconversão económica para Cabo Verde (Silva, 2000b).

É deste quadro que emerge o projeto de reintegração do arquipélago no circuito atlântico, quando foram instaladas as primeiras companhias carvoeiras inglesas no Mindelo. A cidade é fruto dessa conjuntura e, como tal, exemplo da mudança de paradigma: em detrimento dos projetos de reconversão agrária, o foco dirigiu-se para a atividade comercial e serviços que o porto Grande de Mindelo passou a fornecer às frotas que atravessavam o Atlântico. Convém lembrar ainda que, tal como aconteceu na Ribeira Grande de Santiago no século XVI, este projeto teve as suas bases assentes nas vantagens locais da ilha e do porto. Como foi já referido, estas vantagens geram, em determinados momentos, grandes ganhos e prosperidade, e noutros, eventualmente, crises

desestruturantes (Silva, 2000b).

O sucesso temporário do projeto de Mindelo inspirou tentativas de reprodução do modelo em outros espaços no arquipélago, nomeadamente no porto da Praia, ou nos portos regionais como o de Salrei, embora nenhum chegue a atingir a internacionalização de Mindelo. O que dá razão à historiografia das ilhas que nos tem demonstrado as tendências de uma forte polarização que vem caracterizando o arquipélago desde a sua formação e que, de certo modo, tende a não admitir mais do que um grande polo urbano de cada vez (Silva, 2013).

CAPÍTULO II.

RIBEIRA BRAVA EM SÃO NICOLAU:
A VILA POR DENTRO

A instalação da vila

Nas primeiras décadas do século XVI, quando nas ilhas de Santiago e Fogo o processo de urbanização já se tinha iniciado, a ilha de São Nicolau não se encontrava ainda povoada. Valentim Fernandes descrevia-a assim:

É ilha alta e grande e de muitos arvoredos e de muito boas águas. Há nesta ilha muitas árvores dragoeiros, de que fazem sangue de drago. Esta ilha é povoada de cabras e não de gente⁹.

Cerca de cem anos depois, em 1606, o Padre Baltazar Barreira continuava a afirmar que na ilha “não há mais que gado”¹⁰. É só na década de setenta de seiscentos que registamos as primeiras informações concretas sobre o povoamento de São Nicolau. Numa das cartas escritas pelo padre Frei Teodoro de Bruxelas, que ali ficou retido, vítima de um naufrágio, este comunicava aos seus superiores da Propaganda Fide o facto de não haver nenhum pároco na ilha, embora esta possuísse “quase novecentas pessoas”¹¹. Informação similar foi fornecida em 1677, em carta enviada pelo procurador da fazenda dirigida ao Conselho Ultramarino, comunicando as dificuldades do bispado em estabelecer o pagamento das cômruas a um pároco em São Nicolau, onde existiam “perto de mil pessoas”¹².

Embora sejam relevantes as informações fornecidas pelos padres sobre a população da ilha, não há, contudo, nos seus relatos qualquer menção ao lugar ou aos lugares onde se encontravam os referidos habitantes. A partir de 1696, quando a ilha passou definitivamente para a coroa, permitiu-se que os habitantes de São Nicolau tivessem direito à posse da terra, situação que a longo prazo favoreceria o início da prática intensiva da agricultura¹³. A atividade agrícola facilita a fixação da população à

9 António Brásio, *MMA África Ocidental* (edição Digital org. por Miguel Jasmin Rodrigues). SII-VOL.01_d115. De Cabo Verde Ylhas (1505-1508).

10 *Idem*. SII-VOL.04_d045. Carta do Padre Baltazar Barreira ao Padre João Alvares (1-8-1606).

11 *Idem*. SII-VOL.06_d106. Carta do Frei Teodoro de Bruxelas aos Cardeais da Propaganda(1-1-1670).

12 *Idem*. SII-VOL.06_d183. Consulta do Conselho Ultramarino (4-11-1678).

13 Em 1557, D. Sebastião doou à Condessa de Portalegre, D. Filipa da Silva, o gado das ilhas de São Vicente e São Nicolau. Por morte da Condessa sucedeu na casa o seu filho, D. Diogo da Silva, 5º conde de Portalegre. Por não ter filhos, sucedeu-o, em 1614, o seu irmão, D. Henrique da Silva, 6º Conde de Portalegre, e desde 1625, Marquês de Gouveia. Em 1696 faleceu D. João da Silva, 2º

terra e, com isso, a tendência que se supõe até então da instabilidade do povoamento, terá começado a reverter-se. À medida que ia avançando a agricultura, assinalando-se um crescente aumento de população foreira na ilha, o espaço também ganhava configuração diferente tornando-se mais humanizado. Estas transformações na paisagem foram assinaladas por Correia e Silva para todas as ilhas, particularmente as do norte, incluindo São Nicolau,

[...] há claramente o triunfo de uma nova paisagem agrária nesta parte do arquipélago. Uma paisagem mais diversificada. Mais policromada. Mais plena de homens e das suas instalações imobiliárias. Nada que se compare ao aparente vazio que a função do montado produzira (Silva, 2002:11).

A maioria das referências indica que o primeiro núcleo populacional da ilha ter-se-á gerado no litoral, no lugar da Lapa, à volta de um porto que ali se instalou entre o final do século XVI e o início do século XVII e onde se vinham concentrando gentes (Lima, 1844:61). Note-se que para a instalação deste núcleo, à semelhança do que ocorreu nas primeiras ilhas ocupadas durante o primeiro ciclo de povoamento do arquipélago, terá prevalecido a localização costeira. O povoado situava-se a sudeste da ilha e estava assente sobre uma plataforma entre três e dez metros de cota. O lugar era bastante exposto, com pouca vegetação e muito batido pelos ventos, situação que provocava uma grande aridez do solo, dificultando a prática da agricultura. O motivo da escolha residiria apenas na proximidade do ancoradouro. Apesar disso, no final do século XVII, a povoação da Lapa já seria um aglomerado de relativa importância, onde se destacava um conjunto de casas e uma pequena capela. Teve, no entanto, pouco tempo de vida¹⁴.

Desde o período de união das coroas, a hostilidade dos inimigos de Espanha fez-se sentir no arquipélago, aumentando os assaltos e pilhagens

Marquês de Gouveia e 7º Conde de Portalegre, donatário de São Nicolau e São Vicente. D. João da Silva não teve filhos e deixou a casa ao seu sobrinho, D. João de Mascarenhas, 4º Conde de Santa Cruz, donatário da ilha de Santo Antão, que era filho de D. Juliana de Lencastre, irmã de D. João da Silva. Como a sucessão não se fez por via masculina, São Vicente e São Nicolau reverteram para a Coroa (Lopes Filho, 1996a).

14 Sobre esse assunto há que referir a leitura mais cautelosa de André Teixeira. Este autor aponta para a hipótese de que a identificação da Lapa como o primeiro núcleo expressivo de concentração da população da ilha tenha sido construída a partir de uma tradição, depois sustentada pela interpretação arqueológica, feita por um religioso que habitou na ilha no século XIX, de alguns vestígios de edificações encontrados no lugar (Teixeira, 2004:175).

perpetrados contra as concessões portuguesas, que continuaram a ocorrer ao longo do século XVII e primeira metade do século XVIII. São Nicolau e a povoação da Lapa não foram poupadas,

[...] obrigando aqueles habitantes a fugir do litoral, e acoutar-se atrás das serranias no fundo vale da Ribeira Brava, que lhe fica a duas léguas e meia de distância, este porto foi desde então abandonado, e apenas ali hoje se encontram algumas choças de pescadores (Lima, 1844:61).

Se é verdade, como afirma Lima (1844), que os ataques dos piratas terão contribuído para a decisão de mudar a povoação de lugar, também não seria menos verdade que outros fatores, como a aridez do solo e a falta de água do sítio e sobretudo a grande estiagem que se abateu sobre o arquipélago em 1690, que só em Santiago provocou cerca de 4.000 vítimas e que também foi sentida com violência em São Nicolau, possam ter pesado na decisão dos moradores em abandonar a povoação da Lapa (Galvão e Selvagem, 1950:89–90).

Com efeito, as dificuldades encontradas no exercício de uma agricultura de subsistência na Lapa poderão ter forçado à procura de um lugar melhor, onde o acesso à água e a terras aráveis fosse mais fácil, privilegiando assim o vale da Ribeira Grande. A mudança de lugar em si não surpreende, uma vez que é algo recorrente no âmbito do urbanismo da expansão portuguesa. As mudanças de localização consistiam, na maior parte dos casos, em contornar os constrangimentos da implantação inicial dos núcleos, procurando outros locais mais favoráveis que apresentassem melhores condições, tanto do ponto de vista da defesa, quanto do acesso à água e aos melhores terrenos, ou mesmo como meio de evitar catástrofes naturais¹⁵. Neste caso, o que é significativo é ter-se prescindido da localização costeira, priorizando a interioridade agrária em relação à ligação portuária.

De todos os modos, em 1731, quando foi efetuada uma contagem da população do bispado de Cabo Verde, atribuía-se a São Nicolau 2.658 habitantes¹⁶. Este número parece coincidir com as informações que constam do relatório do ouvidor José da Costa Ribeiro, que nesse mesmo ano foi enviado ao arquipélago para avaliar a situação económica e para

15 Sobre o assunto ver (Ribeiro, 1962, 1994; Fernandes, 1996; Amaral, 2007).

16 AHU, CV, caixa n.º 14, doc. 33. Lista do Bispado de Cabo Verde de que é bispo D. Frei José de Santa Maria.

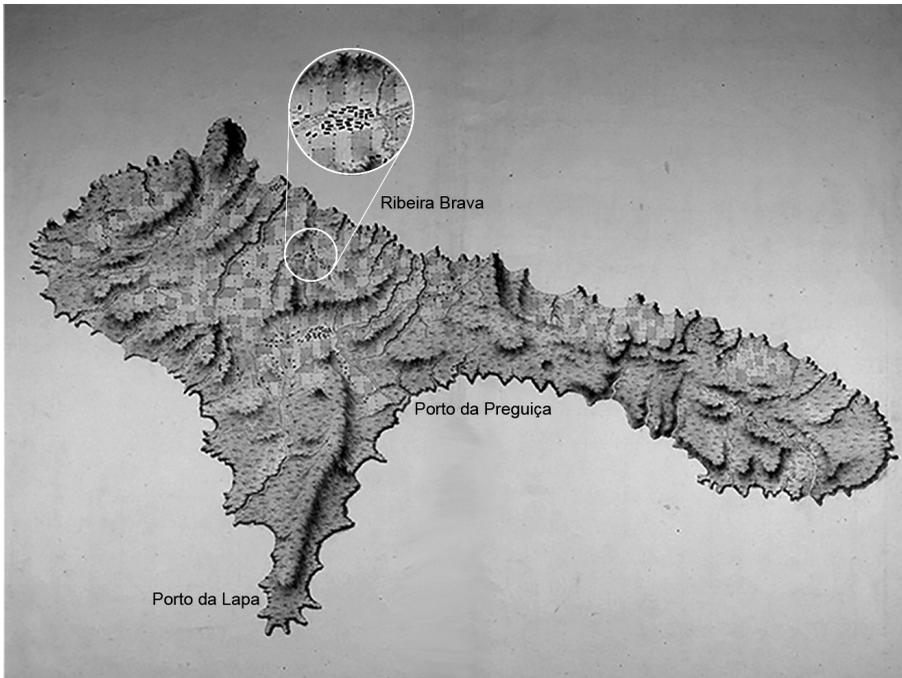


Figura 2.01 - Ilha de São Nicolau. Localização da Ribeira Brava e do porto da Lapa. Fonte cartográfica (Andreas, 1778d).

implementar os mecanismos da justiça e da administração que até então não existiam nas ilhas do norte e Brava (Pelúcia, 1997:132).

Além de comunicar à Coroa outros dados relativos ao povoamento das ilhas do norte e Brava, o ouvidor apontava, em particular, a existência de um número considerável de construções na povoação da Ribeira Brava que, segundo o seu parecer, rondava os duzentos e sessenta vizinhos¹⁷. Embora não se mencione no relatório o número exato de moradores, estima-se que seriam mais de dois mil (Carreira, 1969:483).

Assente sobretudo no que observou em agosto de 1731, o ouvidor reconhecia que a povoação de São Nicolau possuía o número suficiente de gente para nela constituir uma câmara com os respetivos oficiais. Sugere então à Coroa que fossem instituídos na ilha os mecanismos de governação. A resposta da Coroa é positiva indicando que se seguissem para tal os procedimentos estabelecidos nas ordenações do reino. Em 1732, o ouvidor procedeu à eleição da câmara e dos oficiais necessários para a governação e elevou a povoação da Ribeira Brava à categoria de vila (Pelúcia, 1997:132).

17 AHNCV, SGG, livro n.º 2, Fols. 221-222-223-vs. Ordens, bandos, cartas patentes, regimentos, cópias manuscritas.

Na mesma ocasião foi emitida a primeira versão das posturas municipais da Ribeira Brava para regulamentar e organizar a vida dos moradores na recém criada vila. Nos quinze artigos que constituíam o conjunto das posturas não há indicações diretas sobre o modo como se organizou em termos formais o espaço da vila, mas todas estavam relacionados com novas formas de estar, viver e fruir o espaço público.

O primeiro artigo apontava a preocupação em implementar regras de higiene e saúde pública obrigando os moradores a manter a vila limpa. Esse aspeto era vital sobretudo por causa das epidemias que assolavam as povoações, em especial no tempo das águas.

[...] todos os moradores da dita ilha, aos domingos de todos os anos serão obrigados a ter as suas testadas, e portas varridas, mandarão deitar o lixo fora da povoação, para que não haja monturos, nem imundície dentro da vila, e que quem fizer o contrário será condenado pelos oficiais da câmara [...] ¹⁸.

No segundo artigo instituía-se a obrigação dos habitantes participarem em manifestações públicas, particularmente nas religiosas, determinando-se

[...] que ao menos uma pessoa de cada casa, esta que não seja mulher, seja obrigada a ir acompanhar as procissões reais, que são os oficiais da câmara obrigados acompanhar, e ordenar que são de visitação, dia do Anjo Custódio, do Corpo de Deus e da Páscoa da Ressurreição, e outras, dia de S. Nicolau, padroeiro desta ilha, e todo o morador da vila que não acompanhar as ditas procissões pagará 50 reis para o concelho ¹⁹.

Poder-se-á supor que a obrigatoriedade de participação funcionava, por um lado, como uma das formas de afirmação da sociabilidade urbana e, por outro lado, também como forma de desmotivar outro tipo de práticas religiosas, não cristãs, que poderiam existir entre os moradores que ainda mantinham fortes laços com as crenças e rituais herdados dos seus antepassados do continente.

Os artigos que sucedem ao primeiro e segundo aqui abordados são igualmente importantes. Visavam deliberadamente atuar na mudança

18 AHNCV. *Pauta das posturas feitas nesta ilha de S. Nicolau desde o ano de 1732, aprovadas pelo corregedor José da Costa Ribeiro.*(*apud.* Lopes, 2005:105)

19 *Idem.*

de comportamentos, impondo sobretudo alguns constrangimentos à atividade agropecuária dos habitantes da Ribeira Brava. No que toca a criação de gado, as posturas estabeleciam novas regras, nomeadamente no que dizia respeito à circulação dos animais. A nova imagem que se pretendia dar à vila não seria de todo compatível com o quadro rural da antiga povoação, onde, segundo algumas descrições, os animais circulavam livremente pelos espaços públicos e privados, causando estragos nas propriedades alheias.

As características da nova imagem que se pretendia dar à vila eram também, de certo modo, extensíveis ao novo homem que a havia de habitar. Um dos artigos obrigava os proprietários dos animais a contratar um pastor que os conduzisse e vigiasse. Além disso, o gado que fosse encontrado sem dono seria capturado e mantido em cativeiro, em espaços próprios criados pela câmara. Para pôr em prática estes artigos, a câmara criou um corpo de oficiais dedicados exclusivamente a fiscalizar as infrações e a passar as coimas estipuladas para cada caso. Assim como dotou a vila de um curral municipal, equipamento situado fora dos limites da vila, onde se pudesse recolher o gado preso pelos fiscais.

Estas recomendações estão presentes nas posturas desde o século XVIII. Contudo, há que ter em conta que, em especial a partir do século XIX, elas vinham reforçar as ideias e preocupações higienistas próprias do século, pelo que se vão verificar em praticamente todos os núcleos urbanos do arquipélago. No caso específico da Ribeira Brava de São Nicolau estas preocupações são especialmente pertinentes na medida em que para a maioria dos que visitavam a vila ela tinha um defeito fundamental que era estar situada num vale, o que supostamente contribuía negativamente para a circulação do ar tornando-a potencialmente insalubre.

Mas a despeito da alegada deficiente localização e dos constrangimentos impostos pela pobreza da sua população, a vila da Ribeira Brava consolidou-se. Todavia, não terá perdido, por longo tempo, a imagem de ruralidade que indelevelmente a marcava. Essa intrínseca ruralidade fazia, de certo modo, parte da sua condição de vila do interior, onde o cosmopolitismo que o porto normalmente confere às vilas nunca terá chegado.

Mas há que ter em conta também outros aspetos. Nos casos que aqui referenciamos, as povoações do interior apresentam na sua estrutura

algumas características diferentes das suas congêneres no litoral. No caso específico da Ribeira Brava de São Nicolau, sendo um núcleo cuja base de formação foi a agropecuária, detetamos no seu tecido elementos distintivos que parecem estar mais adaptados a uma vivência rural. Essas variações encontram-se patentes quer na estrutura viária da povoação, que aparenta ser mais irregular que as do litoral; quer no loteamento, que apresenta lotes de maior dimensão e com uma disposição específica no tecido da povoação. Mas são também visíveis diferenças na própria tipologia da edificação, particularmente nas construções destinadas a habitação onde, para além do edifício principal, se destaca um pequeno pátio com vários anexos onde se localizam diferentes espaços, abertos ou semiabertos que, de certo modo, complementam a habitação. Estas são algumas das características que, à primeira vista, evidenciam as especificidades destas povoações em relação às suas congêneres do litoral e que as tornam únicas, pelo menos durante os dois primeiros séculos do seu povoamento.

Contudo, a partir de meados do século XVIII, as transformações ocorridas no tecido da vila da Ribeira Brava contribuíram para que parte destas características se tenham perdido ou se tenham alterado. Com efeito, o próprio processo em curso implicava que a povoação se adaptasse à imagem da vila que então se tornara. A nossa intenção é acompanhar essas transformações ocorridas no tecido da vila da Ribeira Brava tanto do ponto de vista das intervenções diretas, - construções, demolições ou reconstruções - quanto dos mecanismos legais que as suportaram, em especial durante o século XIX. Mas, antes disso, importa regressar ao princípio.

A convergência para o terreiro e a criação do centro

No início do século XVIII, a população da Ribeira Brava distribuía-se em dois pequenos núcleos que se uniam e separavam pela própria ribeira, a Ladeira e São João. A área da Ladeira ocupava a margem norte da ribeira, era o lugar de maior concentração de moradores no vale, seguida de São João a sul, que se formou próximo da nascente da “Fonte do Capão”, o principal ponto de abastecimento de água para o gado e o mais importante fornecedor de barro para as construções na vila. Um

pouco mais a leste e também a norte da ribeira, no lugar da Chanzinha, existiriam, ainda numa fase embrionária, as primeiras casas do que viria a confirmar-se como um terceiro núcleo. Estes eram os principais locais de concentração da população no vale.

Pensamos que os três núcleos, Ladeira, São João e Chanzinha ter-se-ão formado ainda no decorrer do século XVII, provavelmente antes do abandono da localidade da Lapa. Por essa altura eles não constituíam uma povoação una, mas sim diversos lugares onde os primeiros moradores começaram a estabelecer-se e a construir as suas casas.

Já depois da instalação da vila assinalou-se um notável aumento de população na ilha de São Nicolau. Os 2.658 habitantes indicados no senso de 1731 passaram, em 1774, para perto de 5.000 (Carreira, 1969:496). Este crescimento considerável da população refletiu-se na estruturação da própria vila. Pensamos que a densificação do tecido urbano processou-se em direção ao centro do vale, convergindo para uma área que antes terá servido como rossio ou terreiro aos três núcleos iniciais e que em breve se converteria no centro da vila.

Este processo pode ser descrito sinteticamente em três momentos:

Momento 1: chegada à ribeira dos deslocados da Lapa, que terão aumentado a densidade populacional do vale. Facto este que não terá passado despercebido ao ouvidor, em 1731, e que foi inclusive motivo para a sua sugestão de criar precisamente ali a vila²⁰.

Momento 2: instituição da vila e início da transformação do terreiro, com a construção da igreja matriz e dos primeiros edifícios. Este momento prolongou-se pelo século XVIII adentro e foi potenciado pelo referido aumento da população na ilha.

Momento 3: abrangendo todo o século XIX, caracterizou-se sobretudo pelas obras de transformação do terreiro e instalação dos principais edifícios públicos. Foi o período em que se alcança a consolidação do tecido da vila, ligando entre si todas as áreas da margem norte. Por essa

20 Será eventualmente possível associar este facto à referência feita pelo capitão George Roberts, explorador inglês que esteve em São Nicolau em 1720. Este diz que quando o pirata capitão Henry Avery fez escala na ilha no final do século XVII incendiou a povoação. Mais adiante afirma que era a "mais populosa e compacta de todas as das ilhas" confirmando a existência de muitas casas e de uma igreja na povoação, dizendo ainda que talvez sobrepujasse à cidade da Ribeira Grande em Santiago "quanto ao número de casas e ruas regulares" (Roberts, 1984:183). Parece-nos que a afirmação comporta dois tempos. Um primeiro, do final do século XVII, quando ocorreu o ataque e incêndio, provavelmente na povoação portuária. E um segundo momento, já do testemunho do próprio autor, por volta de 1720, quando a densidade da povoação já instalada no vale lhe parecia especialmente "populosa e compacta". A regularidade das ruas é mais difícil de imaginar.

altura, o terreiro, que passa a ser identificado como praça, já possuía a sua configuração final, afirmada pela nova igreja com localização definitiva, o mercado municipal e os edifícios dos moradores mais abastados da vila, bem como as ruas que delimitavam o seu perímetro. Praticamente no final do século XIX o centro da vila recebe o seu edifício mais emblemático, a câmara municipal, que se instala já não na praça da igreja, mas próximo dela.

Pode dizer-se que o processo de urbanização da Ribeira Brava constituiu-se efetivamente por esta criação do centro da própria vila para onde foram sucessivamente convergindo os principais investimentos. Neste sentido, é para ali que voltamos a nossa atenção.



Figura 2.02 - Ilha de São Nicolau. Vila da Ribeira Brava. A vila e as suas principais áreas. Base cartográfica (Cabo Verde, 2010).

O Terreiro da Igreja, sua formação e configuração - século XVIII

Supomos que até ao final da primeira metade do século XVIII, o espaço central da povoação terá permanecido sem muitas construções provavelmente por se situar a cota mais baixa do vale e estar conseqüentemente sujeito às eventuais inundações da ribeira. Era contudo onde os moradores se reuniam para fazer o mercado e, nos dias santos, juntavam-se para rezar a missa e o terço, posto que ali existia uma igreja dedicada a Nossa Senhora do Rosário, onde se instalou a matriz. Esta igreja teria paredes em adobe e cobertura em palha. Contíguo à igreja, no seu adro, funcionava o cemitério que ocupava uma área relativamente pequena.

É este espaço que nos interessa particularmente por ter sido o lugar onde ocorreram as mais importantes transformações no tecido da povoação. Durante praticamente todo o século XVIII, e em especial a partir de 1765, as principais intervenções que acompanhamos naquele espaço tiveram por patrocinadores os diversos bispos que se deslocaram a São Nicolau tendo vários deles pugnado para que a sede do bispado fosse transferida para aquela ilha (Lopes Filho, 1993).

Por volta de 1765, à chegada de Frei Pedro Jacinto Valente à Ribeira Brava, vindo de Santo Antão, a igreja primitiva encontrava-se bastante danificada. Assim o disse o próprio bispo em carta dirigida ao rei, informando-o sobre os esforços por ele empregues para manter as igrejas do barlavento em funcionamento.

[...] tem gasto toda a sua cômgrua, que é de um conto e trezentos mil reis, em obras pias, principalmente em reparar as igrejas do seu Bispado, a maior parte delas indignas, por serem cobertas de palha, e com as mais influências a esta proporção, de modo que fez as igrejas de Santo Antão a *fundamentis*, cobrindo-a de telha, fazendo-lhe altares e pondo-lhe imagens, do mesmo modo a igreja matriz de São Nicolau, [...] ²¹.

Deduz-se desta informação que o bispo mandou fazer uma nova igreja em São Nicolau, coberta de telha e não de palha, tal como tinha feito em Santo Antão (Barcellos, 2003b:43). Não há indicação precisa sobre

21 AHU, CV, caixa n.º 29, doc. 24. Cópia de uma carta do Bispo de Cabo Verde pedindo à Sua Majestade, paramentos para as igrejas de daquele bispado. 23 de outubro de 1765.

a localização desta igreja e permanece a dúvida se terá sido construída sobre os alicerces do templo existente, ou numa nova disposição. Lopes Filho dá como indicação da localização a “Ladeira da Igreja”, usando a própria toponímia como confirmação (Lopes Filho, 1996a:184). Trata-se da rua situada no extremo leste do terreiro. Em outro documento um pouco posterior afirma-se que, por essa data, existiam no mesmo terreiro, identificado como “o melhor sítio do povoado”, as casas da vigairaria, onde o bispo se hospedou, e a cadeia que lhe ficava contígua²².

Além da intervenção na igreja matriz da vila, o bispo instituiu uma segunda freguesia na povoação de Queimadas, e mandou edificar ali uma igreja da invocação de Nossa Senhora da Lapa. Esta paróquia está situada a noroeste da ilha, numa das melhores áreas agrícolas de São Nicolau. André Teixeira chama a atenção para o povoamento de cariz rural desta freguesia que, segundo este autor, foi sempre designada como Freguesia do Campo. Na mesma altura, ainda no espírito reformista deste bispo, foram criadas várias freguesias em todo o arquipélago, particularmente onde o número de pessoas assim o justificava (Teixeira, 2004:186).

Quando Frei Jacinto Valente faleceu, em 1774, o arquipélago atravessava uma das mais violentas crises de esterilidade (1773 a 1775) que provocou um elevado número de mortes. Em São Nicolau esta crise custou um grande retrocesso nas conquistas alcançadas pelo bispo, particularmente nas paróquias, que praticamente ficaram sem párocos e sem meios de subsistência.

A Frei Jacinto sucedeu Frei Francisco de São Simão, que chegou a São Nicolau em 1781, vindo diretamente do reino. Dali passou às outras ilhas terminando o seu bispado em Santiago, onde viria a morrer, em 1783, na Ribeira da Prata, lugar onde pretendia instalar um seminário e casas para a sua residência (Lopes, 1993:929). O grande esforço deste bispo centrou-se em suprir a falta de clérigos e, nesse sentido, criou uma escola de formação de presbíteros em São Nicolau, frequentada por alunos de todas as ilhas. Não há indicação de onde esta escola possa ter funcionado. Demonstrou contudo grande interesse em construir uma nova igreja na Ribeira Brava, que fosse um pouco maior do que a existente, construída, como vimos, pelo seu antecessor, mas que à data da sua morte já apresentava problemas (Teixeira, 2004:187).

22 AHU, CV, caixa n.º 39, doc. 20. *Breve notícia de São Nicolau e da facilidade com que para ela se pode mudar a Sé e o governo da ilha de Santiago* (apud. Teixeira, 2004:206).

Em 1786 foi nomeado Frei Cristóvão de São Boaventura, o primeiro bispo a fixar residência em São Nicolau. Foi ele o principal dinamizador da intenção de transferir para São Nicolau a sede do bispado então ainda instalado oficialmente na Ribeira Grande de Santiago. Frei Cristóvão fundamentava a sua aspiração na pretensa insalubridade da ilha de Santiago e na suposta benignidade do clima de São Nicolau. O bispo defendia a sua posição com vários e enfáticos argumentos, louvando em particular as potencialidades da ilha.

Nos seus planos, visando a transferência para a vila da Ribeira Brava de tão importante função, requeria determinados equipamentos, em especial a construção de uma Sé, de uma residência episcopal e de um edifício para o seminário. Em relação à Sé, o bispo contava apenas em proceder a algumas reparações na matriz, enquanto não houvesse verbas disponíveis para a construção de uma nova igreja. Parecia-lhe inicialmente que, apesar da matriz precisar de obras, poder-se-ia contar com ela, pois já tinha sido intervencionada por Frei Jacinto Valente em 1765. A prioridade deveria ser dada à construção do paço episcopal e do seminário. Para custear a construção destes edifícios não só indicava a existência de fundos disponíveis, como afirmava que se poderiam fazer as obras sem a contratação de um arquiteto, posto que a sua direção seria suficiente²³.

Para estas construções, Frei Cristóvão de São Boaventura contava com o espólio deixado por Frei Jacinto, que se encontrava na posse dos administradores da Província. Defendia que este espólio pertencia por direito aos bispos e que reunia a quantia necessária para cobrir as despesas das obras que se pretendiam erigir sem que para tal fosse necessário recorrer aos fundos da fazenda real. Esta reivindicação não era consensual o que o levou a dirigir-se diretamente à rainha apelando à sua intervenção (Lopes, 1993:932).

Nessa circunstância o bispo solicitava a liberação da verba não só para a construção da sua residência, mas também para a construção do seminário. No mesmo documento também requeria que lhe fosse facilitado o acesso a alguns terrenos de cultura no lugar da Tabuga, que pudessem servir de sustento aos seminaristas. Apesar da concordância da rainha para que fosse utilizado o fundo proveniente do espólio, este não chegou a ser liberado. Falecido em 1798, do plano do bispo só

23 AHU, CV, caixa n.º 39, doc. 20. *Breve notícia de São Nicolau e da facilidade com que para ela se pode mudar a Sé e o governo da ilha de Santiago* (apud. Teixeira, 2004:208).

seria construída a sua residência.

Na mesma altura, e no seguimento das intervenções no terreiro, procedeu-se também à abertura da rua Direita. O eixo que esta rua estabelece assegurava a ligação do terreiro com as áreas entretanto consolidadas da vila: a oeste, a zona da Ladeira, e a sul, a seguir à “Passagem”, a área de São João, ambas densamente povoadas. A construção deste eixo estabeleceu o limite sul do largo ao mesmo tempo que, de certa forma, o conteve. O traçado da rua Direita denuncia que esta foi constituída sobre uma rua preexistente, que sofreu alterações de regularização e alinhamento.

À rua Direita foram-se adicionando novos troços à medida que a vila ia se expandindo. No final do século XVIII, já se estendia para leste do Terreiro, em direção à área da Pandulha. Esta extensão para leste confirmar-se-ia com a ligação posterior à Chanzinha, onde, em 1789, Frei Cristóvão deu início à construção de uma nova igreja, cuja localização desconhecemos, mas que não chegou de todos os modos a ser concluída (Lopes Filho, 1996a:184). Pela sua dimensão e características, a Rua Direita era considerada pelos moradores como a mais importante da vila.

No início do século XIX o crescimento da vila continuava e as áreas da Ladeira, Chanzinha e São João consolidavam-se convergindo para o centro onde também se iam concentrando os principais edifícios tanto institucionais quanto os erigidos pelos próprios moradores. No entanto, apesar deste crescimento, a vila continuava sem possuir um edifício próprio para a casa da câmara e cadeia. A maioria do casario mantinha-se com cobertura de palha e as construções proliferavam de forma quase incontrolável, o que supostamente não abonava a imagem da vila. É pelo menos esse o quadro que António Pusich descreve, em 1803, após dois anos de permanência no arquipélago, na qualidade de Intendente da Marinha para Cabo Verde, cargo que ocupou até 1811. Mais tarde, em 1818, Pusich regressou a Cabo Verde na qualidade de governador da província. Fixou residência em São Nicolau e as primeiras descrições que efetuou da Ribeira Brava confirmavam ambas as situações:

As audiências dos juizes e as juntas de todo este [chamado Senado] são feitas nas suas choupanas particulares, porque não há nesta ilha Casas da Câmara (Pusich, 1803:1).

Tanto a câmara como as outras instituições só viriam a possuir edifícios próprios no final do século XIX, quando se começou a diligenciar junto ao governo da província a necessidade de dotar a vila com melhores equipamentos.

Entretanto, na mesma altura em que Pusich descrevia tão desoladora imagem da vila, chegou a São Nicolau o novo bispo, Frei Silvestre, que substituiu o falecido Frei Cristóvão de São Boaventura. Este bispo estava decidido a levar avante as intenções do seu antecessor. Viria, com efeito, a conseguir obter as cômputas e o espólio de Frei Jacinto Valente e autorização não só para a reconstrução da igreja, mas também para indicar o lugar pretendido para a construção do seminário (Lopes, 1993:933).

Contudo, a transferência da sede da diocese para aquela ilha continuava a não ser vista com bons olhos. A mudança, além de implicar custos elevados, levantava sérias dúvidas quanto a sua eficiência (Lopes, 1993:935). Respondendo à coroa sobre o parecer que lhe foi requisitado, o desembargador João Gomes Ferreira discordava da medida. Sobre a construção de um edifício para a Sé achava que

Ainda que V. Ex.^a concedesse ao bispo suplicante a mudança dele e da sua Sé para a ilha de São Nicolau, apesar de maiores despesas em se fazer nova Sé e novo palácio episcopal, que eu não sei em que campo ou lugar se hão de lá fazer, pelo aperto da vila, em uma ribeira entre, outeiros, [...]24.

Note-se que além da sua oposição em mudar o bispado para São Nicolau o desembargador denunciava a falta de espaço na vila para as referidas construções, o que nos dá ideia tanto do seu crescimento como da densidade da edificação no pouco espaço disponível entre a ribeira e os montes que a circundavam.

Em conformidade com várias das razões apontadas pelo desembargador e em resposta à súplica do bispo, o governo não autorizou a transferência da Sé para São Nicolau, não se opondo, no entanto, à residência do bispo na ilha. Em 1804, avançaram as obras para a construção da nova matriz,

24 AHU, CV. Caixa n.º 32, doc. 55. Resposta do desembargador João Gomes Ferreira em 1779, à coroa, sobre a mudança do bispado, e do governador e do ouvidor geral da ilha capital de Santiago para São Nicolau e a ereção do seminário.

de menor dimensão, diferente da pretendida para a Sé, recorrendo o bispo a fundos próprios e da paróquia bem como às esmolos que pôde obter dos habitantes da ilha. Em janeiro do mesmo ano era lançada a primeira pedra do edifício.

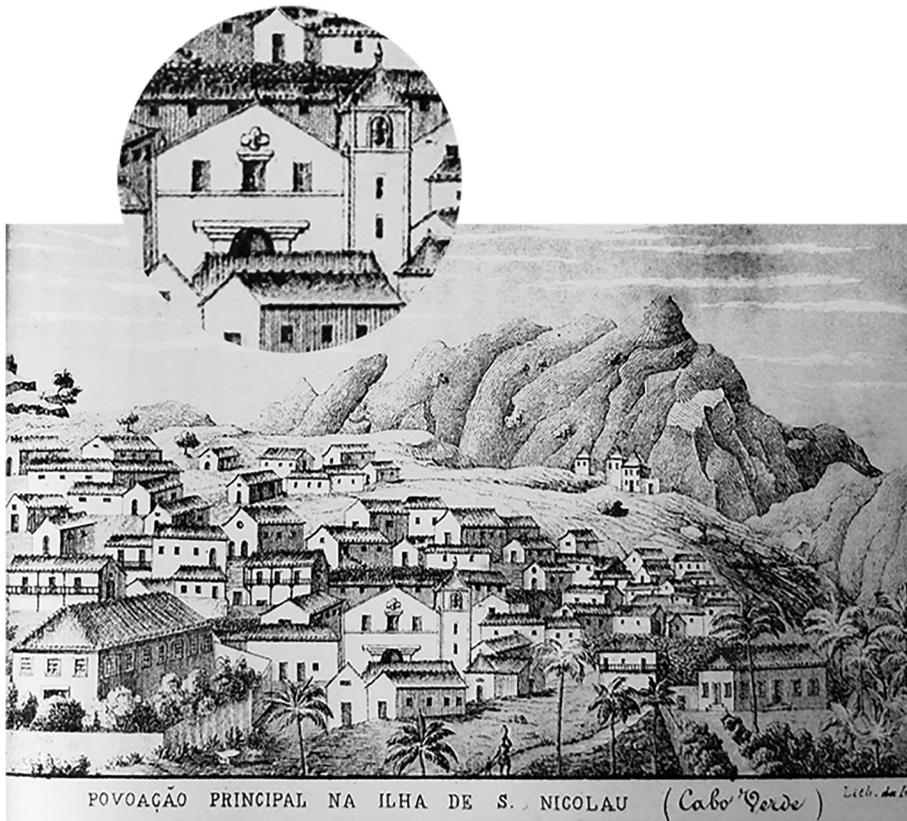


Figura 2.03 - Ilha de São Nicolau. Vila da Ribeira Brava. Povoação Principal na Ilha de São Nicolau. (Valdez, 1864a).

A nova igreja permaneceu no Terreiro sendo-lhe, contudo, atribuída uma outra implantação no lado nascente do largo, orientada no sentido nascente - poente, com a fachada principal virada a poente. A mesma em que permanece até hoje.

A igreja apenas viria a ser concluída em 1811 (Barcellos, 2003b:148–192). Ao longo do tempo, sofreu sucessivas obras de restauro, como as que foram executadas na década de trinta do século XIX que consistiram sobretudo na remodelação interna do edifício, com a substituição de todo o madeiramento em pinho e das telhas de cobertura e da pintura de paredes e vãos. Contudo,

as mais significativas obras de remodelação foram executadas em 1888, e concluídas apenas em maio de 1898, quando se pretendeu novamente instalar em São Nicolau a diocese, elevando a matriz à categoria de Sé Catedral. Para custear as obras participou “[...] o povo

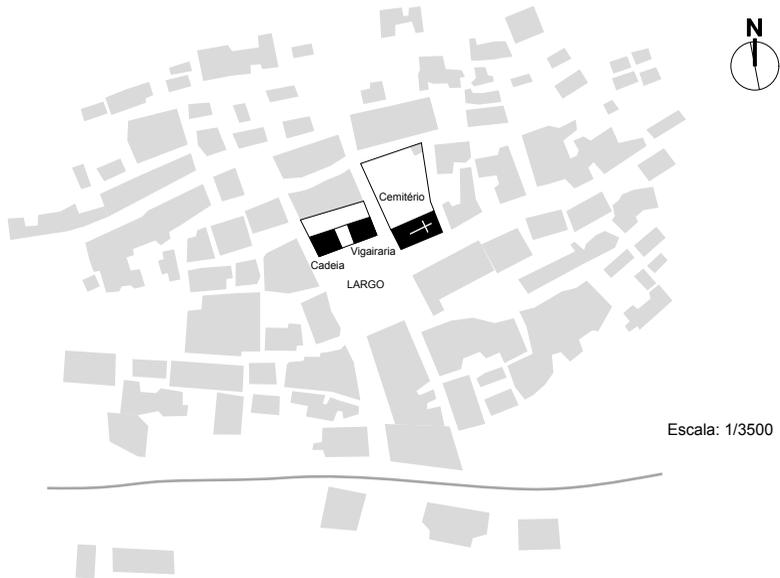


Figura 2.04 - Ilha de São Nicolau. Vila da Ribeira Brava. Provável localização da Igreja, cadeia e vigairaria no largo em 1765. Base cartográfica (Cabo Verde, 2010).

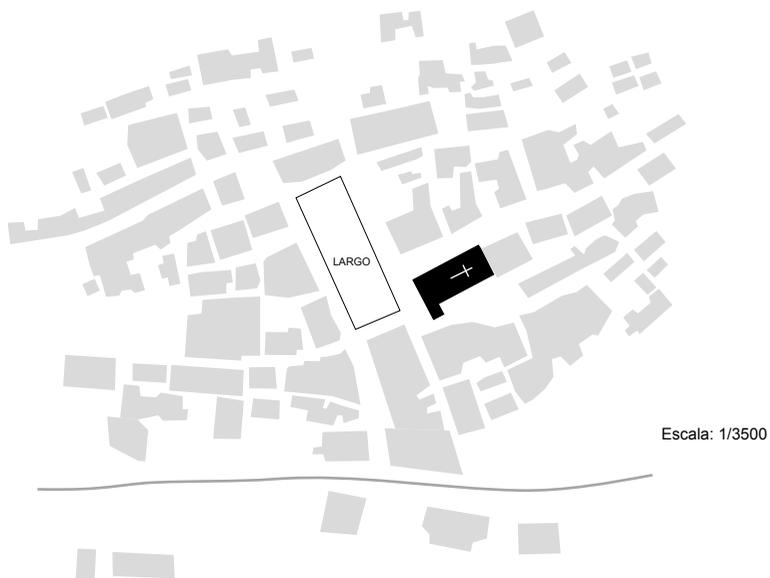


Figura 2.05 - Ilha de São Nicolau. Vila da Ribeira Brava. Localização atual da Igreja. Base cartográfica (Cabo Verde, 2010).

da vila da Ribeira Brava de São Nicolau concorrido pelo seu trabalho manual e gratuito para a construção do edifício da Sé desta diocese” (Lopes Filho, 1996a:184).

Os moradores que tinham mais posses participaram através da oferta de materiais de construção. Essa intervenção foi coadjuvada e orientada pelas obras públicas da província. Na remodelação do edifício mantiveram-se as dimensões da antiga igreja mandada construir pelo bispo Frei Silvestre, contudo,

Ficou com mais pé-direito com o teto estucado e ornado por florões de “carton pierre,” a capela mor bem ornada de mosaicos e um altar que é uma obra de arte, feito em Braga. A sacristia do Cabido e casa capitular estão bem ornadas com mosaico, bons caixões para paramentos e os tetos estucados. Tem mais uma sacristia para o serviço paroquial com a suficiente decência (Silva, 1899:109).

Na mesma obra de restauro foi-lhe acrescentada uma segunda torre, alterando a imagem de torre única com que aparecia nas gravuras da primeira metade do século XIX.

Enfim, com esta intervenção, o largo adquiriu nova configuração, ficando definidos dois dos seus lados: o limite sul, anteriormente referido e agora o limite poente, formado pela nova volumetria do edifício da igreja.

A proposta de Pusich - São Nicolau e a sede do governo

No final da segunda década de oitocentos, retoma-se a questão da mudança do governo para São Nicolau, a mesma que já tinha sido colocada em 1786 pelo bispo Frei Cristóvão de São Boaventura. O principal argumento mantinha-se inalterado: o mau clima de Santiago e o suposto bom clima de São Nicolau.

Com a investidura de António Pusich, em 1818, no cargo do governador da província, este tenta criar uma nova dinâmica com vista a melhorar e modernizar a vila, apoiando-se sobretudo no argumento dos seus bons ares, particularmente importante para os europeus que eram destacados para as ilhas. À data, a discussão centrava-se na itinerância do governo

pelas ilhas, outra forma de fugir aos ares nocivos de Santiago. Recorde-se que a mudança definitiva não agradava a todos, como vimos no caso da Sé. Também para António Pusich a capital não gozava da melhor localização, considerando-a “como matadouro dos europeus e habitação somente própria dos criminosos” (Carreira, 1987:136).

Em alternativa, achava serem as ilhas do norte, em termos gerais, as que melhores condições climatéricas ofereciam para se instalar o governo. Note-se que no início do século XIX, à sua chegada a São Nicolau e no primeiro contacto que teve com a vila da Ribeira Brava, expressou a sua opinião de maneira um tanto diversa. Ainda que desde então defendesse “os bons ares” da ilha, apontava com veemência as debilidades da vila, dizendo, nomeadamente, que estava mal localizada, era pouco saudável e o seu povo pobre e incivilizado.

No seu regresso a Cabo Verde, nota-se uma ligeira mudança de discurso. Apesar do alegado “estado de brutalidade” e de todas as evidências do “atraso civilizacional” ou dos níveis de pobreza em que se encontravam os povos, Pusich expressava a sua vontade em “contribuir para elevar o nível de polícia dos seus desgraçados habitantes” e defendia a ilha como um dos locais possíveis para a instalação da sede do governo (Ribeiro, 1956:609).

Em 27 de Março de 1819 a junta da real fazenda reunia-se para refletir e deliberar sobre a proposta do governador relativa à deslocalização da sede do governo. O questionamento da junta assentava sobre três quesitos: em primeiro lugar, questionavam-se as vantagens em si da mudança, em segundo lugar, questionava-se qual das três ilhas propostas pelo governador (São Nicolau, São Vicente e Santo Antão) era a mais adequada para a instalação da sede e, por fim, questionava-se qual das ilhas apresentava melhores condições para absorver a proposta isto é, a construção de edifícios públicos com menores custos, instalações para os funcionários, etc.

O plano defendido pelo governador Pusich dava clara preferência à ilha de São Nicolau,

[...] mudando o assento do governo, assim como se mudou a residência do bispo para a ilha de São Nicolau, ilha saudável e fértil, e de onde a comunicação com as outras da capitania é fácilimo por se achar situada no centro de todas as outras (Carreira, 1987:136).

Propunha, numa primeira fase, a instalação dos funcionários públicos na Ribeira Brava em habitações arrendadas enquanto se construía uma nova cidade no sítio do Caleijão, com casas dignas para os funcionários do governo e da administração. Para a segurança da capital previa-se também a reestruturação do sistema defensivo da ilha, tarefa que, segundo o governador, não seria difícil. Devia-se igualmente proceder a melhoramentos no porto, situado apenas a meia légua da nova cidade, cerca de dois quilómetros de distância do lugar onde se pretendia erigir a nova capital.

Pusich não recomendava a ilha de São Vicente porque, apesar de possuir um excelente porto, era pouco habitada e estava desprovida de equipamentos para receber o governo e os funcionários públicos e de edifícios para os instalar. Alegava também a crónica falta de água na ilha. Na sua opinião, também Santo Antão poucas vantagens traria, quando comparada com São Nicolau, pelo que apontava São Nicolau como a melhor opção para estabelecer uma nova sede do governo, onde, além disso, já residia o bispo (Barcellos, 2003c:380–384). Mas a proposta de Pusich teve a mesma sorte que a do bispo. Não singrou por ser considerada irrealista e dispendiosa. De todos os modos, é significativo que ele tenha proposto que se fizesse, no fundo, uma nova vila, planeada, onde se instalaria a capital.

A questão da mudança da sede do governo é recorrente no arquipélago. Ela voltaria a ser colocada mais tarde, em 1835, pelo governador Pereira Marinho quando este manifestou a intenção de mudar a capital de Santiago para São Vicente. Neste caso, embora as razões pudessem ser as mesmas, o contexto era outro²⁵. Nesta ocasião também se pensou numa vila nova que, embora projetada, não foi executada²⁶.

A vila na primeira metade do século XIX

Durante praticamente toda a primeira metade do século XIX viveu-se um período bastante conturbado no arquipélago, marcado sobretudo pela instabilidade política, agitação social e fraco desempenho da economia.

25 Para mais pormenores sobre questões referentes ao processo da mudança da capital no arquipélago de Cabo Verde ver: (Silva, 2004); (Silva, 1998b:189–201) e (Pires, 2015).

26 Para outra informação sobre esta questão ver: (Silva, 2000b); (Silva, 2007); (Morais, 2010).

Por um lado, tal deveu-se à instabilidade vivida no reino, causada pela crise institucional. Por outro lado, pelas marcas deixadas pela estiagem e epidemias que ciclicamente assolavam o arquipélago e que dizimavam parte significativa da população. A primeira ocorreu em 1812, provocando inúmeras vítimas. A mais avassaladora aconteceu em 1856. Vitimou cerca de 4.000 pessoas em São Nicolau, numa população estimada em cerca de 11.000 habitantes. Estas crises debilitavam a recuperação da economia já de si frágil e muito dependente das chuvas. Neste quadro de retração, além das obras de abertura e manutenção de estradas, que foram lançadas com a intenção de empregar os indigentes, não são muitas as informações relativas a intervenções na vila.



Figura 2.06 - Ilha de São Nicolau. Vila da Ribeira Brava. Localização da Rua Direita. Base cartográfica (Cabo Verde, 2010).

Vimos que, por volta do final do século XVIII, poder-se-ia desenhar a vila circunscrevendo-a em duas partes: uma parte situada a norte, que se estendia de poente para nascente, acompanhando o curso da ribeira, tendo o seu início nas rochas limítrofes do sítio da Ladeira em direção à Pandulha, terminando a nordeste, no lugar da Chãzinha, entretanto praticamente consolidada. A parte sul desenvolvia-se a partir do promontório onde se localizava o Bairro de São João, desde o sítio dos Penedos a sudoeste da vila, até ao sítio do Lombinho, situado a leste.

Em 1832, São Nicolau tinha por volta de 10.000 habitantes e a vila com certeza refletia o aumento da população no volume de construções (Carreira, 1969:497). Em 1836, o então governador Domingos Arouca, propõe às câmaras a remoção dos cemitérios que ainda funcionavam dentro das vilas, sugerindo novos lugares onde pudessem ser cumpridos todos os requisitos sanitários. A mudança do cemitério para fora da vila viria libertar mais espaços para construções, particularmente na Ribeira Brava, desde sempre condicionada pelo relevo circundante que, limitando a circulação do ar, comprometia a higiene urbana.

Ao mesmo tempo, o governador incentivou a implementação de zonas verdes, estabelecendo passeios públicos arborizados e a criação de viveiros para abastecer a vila de plantas endémicas e exóticas. Sugeriu que se criasse um corpo de funcionários na câmara que se ocupassem do asseio e da limpeza das ruas (Lopes, 1993:199).

Em 1841, a câmara procedeu a um levantamento exaustivo no concelho procurando saber o número de foreiros, a sua localização e afetação das propriedades. O resultado do levantamento é apresentado por Lopes Filho num quadro (1993:505) onde se indica existirem na vila 653 foreiros. Desse número, 499 correspondiam a casas e os restantes 154 representavam áreas provavelmente não edificadas, isto é, hortas e outros tipos de terrenos.

Quadro I – Número de Foreiros

Rua	Nº de foreiros	Casas	Casas e horta	Outro tipo de foro
Rua Direita e do Calhau	152	115	19	18
Rua de Santa Cruz	46	41	4	1
Rua da Horta	82	52	19	11
Rua da Graça	28	19	6	3
Rua Vícora	29	18	8	3
Rua Estreita	30	19	8	3
Rua do Calvário	13	5	7	1
Rua de São Filipe	98	88	5	5
Rua do Rosário	29	22	4	3
Rua da Conceição	89	71	10	8
Rua de São Jorge	57	49	2	6
Totais	653	499	92	62

Quadro I - representa o número de foreiros e propriedades na Ribeira Brava. Reconstituído a partir do quadro da "Relação dos foreiros pertencentes ao concelho de São Nicolau elaborado pelo presidente da municipalidade Matheus António da Silva em 24 de janeiro de 1841" (Lopes Filho, 1993:505).

Importa sobretudo chamar atenção para a densidade de construções que o documento indica. A confirmar este volume de edificações, salta-nos à vista a concentração em determinadas ruas. As ruas Direita e Calhau, que deviam ser contíguas, seriam, pela sua densidade, as mais importantes da vila. Só nestas ruas contabilizaram-se 152 propriedades registadas. Destas, 115 são foros de casas e as restantes 37 propriedades seriam hortas ou apenas terrenos. Situação semelhante se observa noutras ruas da vila como na rua de São Filipe, com 98 propriedades e 88 casas registadas. Na rua da Conceição repete-se a situação com 89 propriedades aferidas, 71 das quais casas e as restantes distribuídas entre hortas e quintais. Na rua da Horta, outra rua muito construída, o levantamento indica 82 propriedades, das quais 52 casas (Lopes, 1993:478).

Exceção feita à Rua Direita, cuja localização é conhecida, não foi possível identificar no tecido da vila as restantes ruas, o que nos impossibilitou de elaborar uma planta onde de forma mais clara pudéssemos ilustrar as ruas com maior ocupação de casas e conseqüentemente confirmar quais

seriam as áreas mais densamente povoadas da vila. Além dessa dificuldade, também não há qualquer menção a propriedades situadas no Terreiro.

Em 1855, a câmara decidiu proceder à reformulação do conjunto das posturas existentes, argumentando que as antigas já não satisfaziam as necessidades do concelho e “como a experiência tem mostrado, era de urgente necessidade confeccionar outras que providenciassem os casos omissos e legalizassem algumas deliberações”²⁷.

A versão remodelada das posturas visava a fiscalização do comércio fixo e ambulante e atuava na regulamentação das vendas de produtos em geral, dentro e fora das localidades. Toda a venda e o comércio passou a carecer de licença própria passada pela câmara e a reger-se por regras preestabelecidas nas posturas que previam pesadas coimas aos prevaricadores.

Na remodelação também foram revistos alguns aspetos da vivência na vila, sobretudo respeitantes às condições de higiene, utilização e manutenção dos espaços públicos. Reforçou-se a obrigatoriedade de manter as testadas das casas limpas, “devendo-se primeiro, aguar a rua para que não levantar pó; e cada morador é obrigado a calçar até ao meio da rua em frente, e a todo o comprimento da sua casa”. E para situações de prédios confinantes com largos ou praças, também o regulamento previa procedimentos específicos. Continuou a ser obrigatório os moradores depositarem o lixo e as “imundícies” apenas nos lugares indicados pela câmara e a proibição de manter lixo dentro nos quintais, pátios, lojas ou casas de habitação”²⁸. Ocorriam as primeiras preocupações em ordenar as construções na vila, obrigando os proprietários a manterem as suas casas em bom estado de conservação, sob ameaça de coimas. Em casos extremos, de prédios em ruínas cujos proprietários fossem advertidos e não cumprissem o estipulado nas posturas, estes reverteriam para a câmara.

Todo aquele que possuir uma casa arruinada, que ameace cair com prejuízo dos passageiros ou já caída, é obrigado a consertá-la, ou fazer obra nova, ao menos um muro, de dois palmos de altura, em toda a roda²⁹.

27 AHNCV, SGG caixa 228, maço n.º 5, doc. 11.1. Ata da reunião de Câmara em que foram apresentadas e aprovadas alterações às posturas municipais. São Nicolau, 21 de outubro de 1855.

28 *Idem*.

29 *Idem*.

A Praça da Igreja e do Mercado

Na sequência da remodelação das posturas é manifesta a intenção de criar áreas exclusivamente destinadas ao comércio. Neste sentido, a câmara da Ribeira Brava reclamou para a vila a instituição de um mercado municipal. O pedido à secretaria do governo geral da província visava a cedência de um terreno no centro da vila onde se pudesse instalar o dito mercado. No requerimento, o presidente da câmara argumentava a falta daquela infraestrutura indicando a existência de um terreno que podia ser aproveitado para esse fim.

O lugar indicado era o mesmo onde, em 1786, Frei Cristóvão de São Boaventura tinha mandado erigir o paço episcopal que, entretanto, fora abandonado e se encontrava em ruínas. A forma e as dimensões do paço do bispo são desconhecidas, mas segundo a informação dada pela câmara no seu requerimento, o governo da província tinha tomado posse do referido terreno e nele tinha mandado construir, entre 1838 e 1839, “uma casa com três quartos e se denominou ‘Casa do Presídio Militar’, tendo em roda um muro com uma só entrada”³⁰. Indicações que nos permitem fazer uma ideia geral das suas dimensões e volumetria. O edifício foi desocupado ainda nos anos quarenta do século XIX e, em 1850, já estaria abandonado, arruinado por um forte temporal que se abateu sobre São Nicolau, de 3 para 4 de setembro de 1850, causando danos em toda a ilha. O temporal teria afetado o edifício do presídio deixando-o por terra, como constava no relatório enviado pela Câmara à Secretaria Geral do governo da província descrevendo a destruição. Diz-se ali que haviam “[...] sido derrotadas trezentas e duas casas em toda a ilha entre casas cobertas de telha e palha [...]”³¹.

O desejo da câmara de instalar o mercado no terreiro já vinha sendo expresso desde o início da segunda metade do século XIX, mas sem sucesso algum. Já no rescaldo da situação causada pela epidemia que sucedeu ao temporal, foi enviado para São Nicolau um funcionário do governo para avaliar os estragos. O funcionário corroborou a intenção da câmara em proceder a remodelações das casas destruídas e dotar a vila

30 *Idem*.

31 AHNCV, SGG caixa 228, maço n.º 05, doc. 04. Resposta da câmara ao Secretário Geral do Governo da Província, de 10 de Novembro de 1850, dando conta dos estragos causados pelo temporal que passou pela ilha de 3 a 4 de Setembro de 1850.

de novas construções. Concordava com a necessidade de se estabelecer um mercado na ilha, também sugerindo que o sítio mais indicado para o instalar era onde tinha estado o presídio³².

As obras de remodelação que a câmara pretendia realizar não pareciam ser dispendiosas nem muito difíceis de executar. Tratava-se apenas de

[...] levantar um paredão ao longo das ruínas do Presídio que separe da Praça Pública a vista das mesmas ruínas, reformar de novo o muro que na maior parte está caído, e aproveitar das partes aproveitáveis das paredes da casa para um barracão, e depois estabelecer ali um mercado público projetado no mesmo lugar pela Câmara desde 1857[...]³³.

Contando com a concordância do delegado do governo, a câmara viu a oportunidade para intervir e reorganizar o espaço central da vila dotando-o de um equipamento necessário e ao mesmo tempo aproveitando a intervenção para mudar a imagem rural que ainda transparecia da antiga povoação, com as pessoas a comercializarem livremente os seus produtos no principal largo da vila.

Cinco anos após a visita do delegado do governo a São Nicolau, ainda sem o projeto estar finalizado, a câmara adiantava-se submetendo à apreciação do governo da província os regulamentos para o novo mercado. Logo no primeiro artigo indicava-se a localização exata:

É cercado um mercado público nesta ilha, que terá assento no largo do Presídio Militar próximo à igreja Matriz, e a este mercado serão levados todos os géneros que produzidos nesta ilha se expuserem à venda³⁴.

O regulamento previa que a gestão e administração do novo espaço fosse feita pela própria câmara. O mercado disporia de um espaço coberto, onde se previam zonas dedicadas à comercialização de diferentes tipos de produtos, carnes, peixe e legumes e com horas

32 AHU-SEMU-DGU-CV, caixa n.º 69. Ofício do administrador do concelho de Santo Antão dando conta do estado em que ficou a vila depois da tempestade de 3 de Setembro de 1850.

33 AHNCV, SGG caixa 124, maço n.º 11, doc. 106. Carta da Secretaria Geral da Câmara Municipal de São Nicolau, de 18 de junho de 1864, dirigida ao Conselheiro Governador Geral da Província de Cabo Verde, pedindo autorização para a instalação do mercado municipal na praça.

34 AHNCV, SGG caixa 228, maço n.º 05, doc. 10.1. Regulamento para o mercado público de São Nicolau, art.º 1.º.

determinadas para a sua comercialização. Na parte exterior previa-se um espaço aberto, cercado por um muro de proteção, sombreado por várias árvores dispostas ao longo de todo o perímetro. Esta parte do mercado seria dedicada à venda de outros produtos que não fossem frescos.

A implantação do mercado no largo, a plantação de árvores e a instalação de barracas vieram mudar completamente o aspeto do antigo terreiro, cada vez mais próximo do conceito de praça.

A plantação das árvores surgia na sequência das medidas de arborização que vinham sendo seguidas desde 1830. Acreditava-se que, além de favorecerem o sombreamento do terreiro, as árvores também contribuíam para um ambiente mais saudável na vila e para a prevenção das “febres palustres”. Nas palavras do delegado de saúde em sessão da câmara, este era um dos meios “indispensáveis para combater o mal, [...], sendo um deles a arborização das margens da ribeira”³⁵. O mesmo delegado apontava para a espécie “eucalipto globulus” como uma das mais adequadas a esse fim.

Com o estabelecimento do mercado no terreiro, assinalamos mais uma intervenção neste espaço, desta vez estabelecendo o seu limite norte.

Em janeiro de 1867, foi inaugurado oficialmente o mercado da Ribeira Brava no lugar do antigo presídio. Mas não chegaria a durar três décadas naquela localização. Em 1895, o mercado foi retirado da Praça e transferido para o “Altinho da Passagem”. Ali funcionou provisoriamente até 1896, passando depois para o “Largo da Fonte Pública”, no lugar da “Passagem” conforme constava nas posturas municipais de 1896 (Lopes, 1993:214). Em 1913, os serviços técnicos das obras públicas davam o seu parecer favorável para a construção de um novo mercado, desta vez situado junto a ponte que separa as duas margens da ribeira.

No parecer emitido pelos serviços das obras públicas recomendava-se que, antes de se começarem as obras desse mercado, fosse verificado o estado dos muros de contenção das águas da ribeira naquele local. À semelhança do mercado anterior, dele faziam parte uma área coberta composta de várias células com as paredes revestidas a azulejos e outra parte, a descoberto e arborizada, onde se elevavam as barracas de vendas.

35 AHNCV, SGG, caixa 230, maço n.º 3. Carta do presidente da câmara Municipal de São Nicolau de 11 de agosto de 1897, dirigida ao governador Geral, contendo cópia da ata da sessão extraordinária da câmara de 10 de agosto de 1897. Sessão em que foi convidado a participar o delegado de saúde a fim de se tratar de questões relacionadas com as febres palustres que assolavam a vila.

Nos anos sessenta do século XX, este mercado sofreu novas obras de manutenção e praticamente no final do século foi construído no mesmo local, um novo mercado totalmente coberto.



Figura 2.07 - Ilha de São Nicolau. Vila da Ribeira Brava. Imagem do mercado da Ribeira Brava, c. 1960. Foto (ANTT, PT-TT-AGU-002-017013).



Figura 2.08 - Ilha de São Nicolau. Vila da Ribeira Brava. Edifício da Câmara da Ribeira Brava, vista da praça Monsenhor Bouças, c. 1960. Foto (ANTT, PT-TT-AGU-002-023006).

Os Paços do Concelho

Em 1865, dois anos antes da inauguração do mercado na Praça, iniciou-se um outro processo, desencadeado também pela câmara, que pretendeu construir um edifício para os Paços de Concelho, no mesmo lugar onde foi implantado o mercado. Lembremos que desde a implementação da câmara na ilha, em 1732, que os seus serviços sempre funcionaram em casas arrendadas, muitas vezes alojados em edifícios desadequados, cujas estruturas não estavam vocacionadas para as atividades que uma câmara requer, conforme defendia o seu presidente na representação enviada diretamente ao monarca português³⁶.

A câmara queixava-se de estar a funcionar num edifício bastante pequeno, sem hipóteses de se fazerem quaisquer obras de ampliação por se encontrar ladeado de casas particulares e numa deficiente localização. Descrevia a casa dizendo que esta compreendia “uma sala onde funciona o poder judicial, o administrativo e a câmara simultaneamente”³⁷, e um outro compartimento onde estavam os arquivos da câmara e da administração. Isto tudo sem contar com a cadeia que, por falta de espaço no edifício, a câmara teve de alugar uma casa particular para a sua instalação. Quanto à localização, ficamos a saber que estava num

[...] canto de uma rua, cercada por todos os lados de outras casas que lhe tiram toda a vista, tornando-se até prejudicial e nociva muito principalmente aos infelizes que metidos na enxovia, pouco ventilada e muito sombria³⁸.

A câmara reivindicava “uma colocação mais lisonjeira, mais pública e mais concorrida” solicitando que lhe fosse cedido o espaço situado

[...] junto à praça do terreiro, do lado da igreja matriz, um terreno que mede 292 metros quadrados, onde foi, segundo a tradição dos antigos, o paço dos bispos, e que depois passou a ser propriedade do estado, e é hoje sem dúvida, pela prescrição da posse não interrompida por mais de 100 anos, é

36 AHNCV, SGG caixa 228. Carta da câmara de São Nicolau dirigida à coroa pedindo que lhe fosse cedido o terreno onde se situava o antigo Palácio do Bispo, no Largo do Terreiro na Ribeira Brava, para a construção do edifício dos Paços do Concelho. Carta redigida na sessão da câmara de 25 de junho de 1865.

37 *Idem*.

38 *Idem*.

neste terreno que há anos está em completo abandono, que a câmara deseja levantar o padrão de uma boa casa com economia dos seus rendimentos³⁹.

A intenção era construir ali não apenas o edifício da câmara, mas também uma escola e eventualmente outras repartições. Como vimos, em 1867 instalou-se naquele terreno o mercado, mas a câmara não terá desistido completamente das suas intenções.

Em 1897 surge uma proposta para a aquisição de um outro edifício para sediar a câmara. Na sessão de 27 de fevereiro do mesmo ano o presidente deu conta do envio de dados necessários para os serviços das obras públicas na Praia para ser

[...] levantada a planta do edifício adequado ao novo local e elaborar o respetivo orçamento, e só depois disto é que se pode saber se será ou não exequível a ideia do edifício junto do largo da Sé, [...]⁴⁰.

Só após o parecer das obras públicas se poderia saber qual dos dois lugares era o mais adequado para a construção do edifício. A casa em questão pertencia a Narcisa Cardoso, uma proprietária na vila, que teria proposto à câmara a aquisição do imóvel. A localização da casa era central e poder-se-á eventualmente tratar do edifício situado na Rua Direita, nos arredores da praça, onde atualmente está o edifício dos Paços do Concelho. Pela localização privilegiada e pelas dimensões do imóvel, a câmara decidiu adquirir o edifício votando favoravelmente a sua compra. No orçamento enviado ao governo da província justificava dizendo que

[...] ainda mesmo que o edifício para os Paços do Concelho venha a ser edificado no largo da igreja, [referindo-se à primeira proposta de construção dos Paços do Concelho na Praça], a aquisição daquela casa é muito conveniente para o município que fica então com terreno bastante para atempadamente edificar casa para aulas que atualmente funcionam em prédios alugados⁴¹.

39 *Idem*.

40 AHNCV, SGG caixa 230, maço n.º 3. Resumo das deliberações da câmara municipal tomadas na sua sessão ordinária de 27 de fevereiro próximo passado. 4 de março de 1897.

41 AHNCV, SGG caixa 230, maço n.º 3. Orçamento da câmara Municipal de São Nicolau referente ao ano de 1897 – 1898, enviado à Secretaria Geral da Província. 7 de abril de 1897.

Em abril do mesmo ano, a câmara contemplava no seu orçamento para o ano 1897- 1898, a verba de 150.000 reis para efetivar a compra da casa de Narcisa Cardoso e em outubro do mesmo ano, a mesma informava, na sessão ordinária do dia 10 do mesmo mês, ter sido rececionado pelo secretário geral o projeto e o orçamento para a construção do novo edifício dos Paços do Concelho. O documento informava ainda que a aprovação do projeto ficaria adiada até à data da chegada do governador, que, entretanto, se encontrava ausente⁴².

No início do século XX, quando finalmente se reuniram as condições para construir o edifício dos Paços de Concelho, a câmara decidiu que este fosse erigido nos terrenos adjacentes à atual praça Monsenhor Bouças. Não sabemos se se tratava da mesma propriedade pertencente a Narcisa Cardoso que a câmara tinha adquirido, ou se se tratava de uma outra. Contudo, Lourenço Gomes informa-nos, sem indicar as fontes, que o atual edifício da câmara foi construído nos terrenos que pertenciam à família José Lopes, que terá sido adquirido pelo estado em 1920 (Gomes, 2010:117). Neste terreno, existia uma casa que aparece nas gravuras do século XIX, entretanto demolida. Na restante parcela da propriedade, onde existia um pomar, criou-se um passeio público designado de Praça Monsenhor Bouças.



Figura 2.09 - Ilha de São Nicolau. Vila da Ribeira Brava. Vista do edifício da Câmara da Ribeira Brava. Foto (Pires, 2013).

42 *Idem*.

O edifício desfrutava de uma localização bastante privilegiada, tendo ambas as fachadas orientadas para dois novos largos que, entretanto, se reestruturaram quando se implantou o edifício. O Largo do Município para o qual está orientada a fachada norte, e a fachada sul, a principal, orientada para a praça Monsenhor Bouças.



Figura 2.10 - Ilha de São Nicolau. Vila da Ribeira Brava. Vista do edifício da Câmara da Ribeira Brava. Foto (Pires, 2013).

A imagem da vila

Uma gravura da Ribeira Brava, datada da segunda metade do século XIX, retrata uma das cheias em que a ribeira galgou as suas margens e inundou praticamente toda a vila. A imagem, tirada do alto do bairro de São João, mostra sobretudo a zona norte da vila e as respetivas construções. Sem dúvida, o local de implantação e o relevo marcam-na definitivamente. É notório na imagem a existência das diferentes coberturas de telha e palha que ainda conviviam no espaço urbano. Na imagem destacam-se alguns edifícios mais emblemáticos, como a Sé, onde se pode notar apenas uma das duas torres que hoje a igreja possui.

Nas cercanias da Sé outros edifícios significativos são visíveis, todos eles de dois pisos e com cobertura em telhas que marcam o sítio da praça principal da vila. É perceptível na praça um edifício grande que poderá ser o mercado municipal. As estruturas das ruas são muito difíceis de perceber uma vez que estão cobertas de água, contudo é possível identificar o alinhamento de várias casas que conduzem ao largo central. Pode-se notar a estrutura das propriedades, principalmente as que se encontram em posição fronteira à margem da ribeira, onde se destaca uma casa grande de dois pisos e um extenso quintal com árvores. Pensamos que este edifício pode ser o local onde se edificou finalmente a câmara municipal.

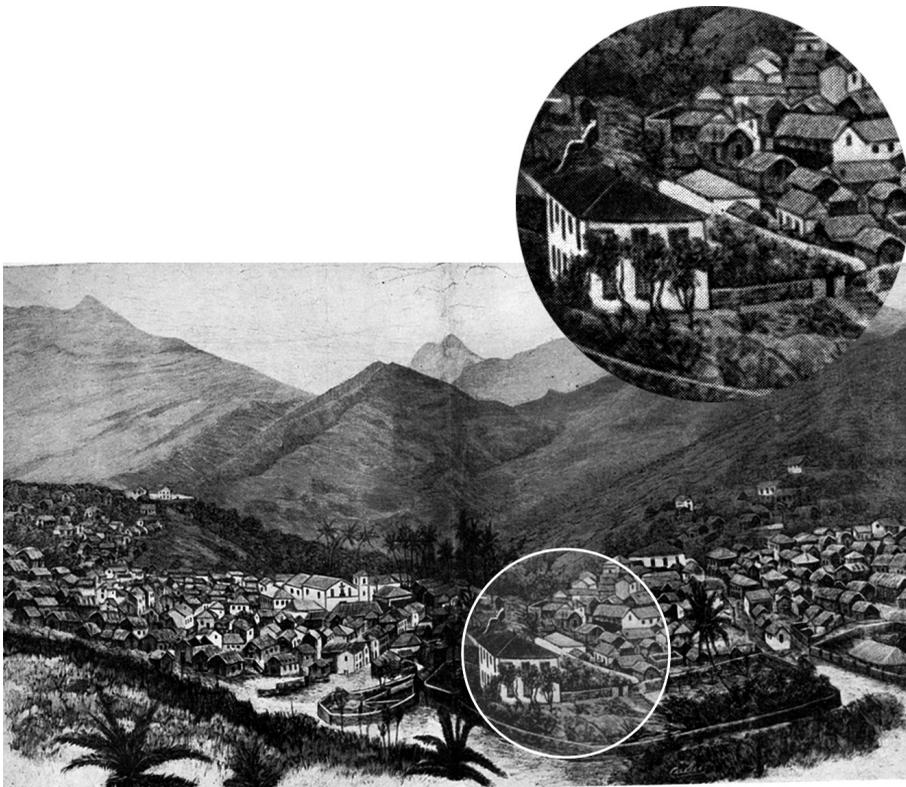


Figura 2.11 - Ilha de São Nicolau. Vista da Vila da Ribeira Brava mostrando a enchente da ribeira. Em primeiro plano vê-se a propriedade onde se erigiu o edifício da câmara. Ilha de S. Nicolau, Vila da Ribeira Brava (Lado ocidental), (s/autor, 1889).

A grande quantidade de edifícios cobertos de palha reforçava a imagem de pobreza que era veiculada da vila. Em 1858, os moradores manifestaram, através de uma representação enviada à coroa, a sua insatisfação pelo estado de necessidade em que se encontravam.

Queixavam-se do abandono a que se votava a ilha, apesar do desempenho produtivo que esta ia apresentando. No documento, solicitavam autorização para que parte dos rendimentos produzidos na ilha fossem aplicados em “melhoramento moral ou físico” na vila⁴³.

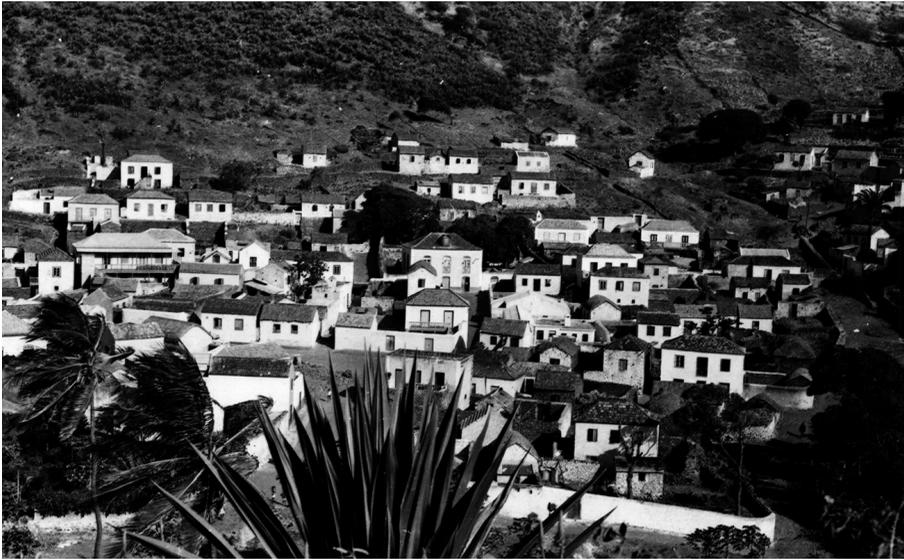


Figura 2.12 - Ilha de São Nicolau. Vila da Ribeira Brava. Vista geral da vila da Ribeira Brava, c. 1960. Foto (ANTT, PT-TT-AGU-002-24014).



Figura 2.13 - Ilha de São Nicolau. Vila da Ribeira Brava. Vista da Vila da Ribeira Brava, c. 1960. Foto (ANTT, PT-TT-AGU-002- 23055).

43 *Boletim Oficial do Governo de Cabo Verde*, n.º 23 de 24 de março de 1858, pp.126-127.

Esta “falta de melhoramentos na vila” não passou despercebida ao governador Caetano Alexandre de Almeida e Albuquerque que a registou no relatório que apresentou às Cortes em 1875, referente ao biénio de (1872-73). No relatório o governador chamava a atenção para a penúria e a miséria que se vivia no arquipélago, provocada, segundo o seu parecer, pelo mau funcionamento da administração em Cabo Verde e, em particular, pela má qualidade das obras públicas na província. Responsabiliza estes serviços sobretudo pela ineficiência na elaboração das obras que ocorreram antes de 1859.

Pode dizer-se que em 1859 é que principiaram com algum desenvolvimento e regularidade os trabalhos públicos nesta província. De obras anteriores a esta época escassa memória se encontra nos arquivos, e poucos vestígios no terreno, podendo só mencionar-se o hospital civil e militar da cidade da Praia, alguns edifícios poucos importantes e raríssimos reparos em estradas, ou antes nas perigosas sendas por onde se comunicavam as povoações em cada ilha (Albuquerque, 1875:142).

Ainda antes da apresentação do referido relatório em 1875, o condutor de obras Augusto Henrique de Moraes Pereira Sarmento em visita a São Nicolau, também registou esta falta de planeamento e cuidado nas construções na vila realçando

[...] a irregular disposição das casas mostra bem não ter havido o cuidado de estabelecer alinhamentos aos quais sujeitassem a edificação, ficando por consequência as ruas estreitas e tortuosas; as casas na maior parte são cobertas de palha, dando-lhe ao mesmo tempo um aspeto muito desagradável⁴⁴.

Neste período, entre 1858 e 1873, há efetivamente, em todo o arquipélago, poucas referências relativas a investimentos em viação pública, edifícios públicos ou outro tipo de obras. Em São Nicolau destacamos apenas a construção da alfândega em 1858, da ponte cais em 1866, ambas no porto da Preguiça, e reparos no quartel velho e na igreja, na vila.

44 AHNCV, SGG caixa n.º 616, maço n.º 7, doc. 136. Relatório do condutor de trabalhos Augusto Henrique de Moraes Pereira Sarmento em 1871 sobre a Ribeira Brava.

O empenho em mudar a imagem da vila também se manifestou na deliberação da câmara em não permitir a reconstrução rápida e sem controlo das casas que ruíram devido à tempestade de 1850, obrigando os proprietários a submeter os seus pedidos à avaliação do concelho. Em vários casos os proprietários viram os seus pedidos inviabilizados porque a câmara determinava que as casas não deveriam ser reconstruídas no mesmo lugar. A decisão tinha a ver com o tipo de construção que se pretendia para aquele lugar, ou por elas se encontrarem em localizações pouco seguras, como o leito de cheia da ribeira, podendo ainda dar-se o caso da câmara pretender ficar com os terrenos para futuras construções, particularmente de edifícios públicos. Esta situação era recorrente porque o espaço onde se assentou a vila era pequeno e limitado. Num ato de gestão, a câmara achou por bem indeferir alguns projetos de reconstrução e, em contrapartida, oferecer outro lugar na periferia da vila, onde fosse possível fazer novas construções com melhores condições de asseio e segurança.

A ideia foi apoiada pelo funcionário do governo enviado para fazer a avaliação da ilha pós temporal, José Inácio de Gouveia Ferreira que, no seu relatório final, também sugeria

[...] que se mande proibir a reconstrução das casas que sofreram por ocasião do temporal do dia 2 para 3 de setembro do corrente ano, até que a comissão indique o local e o modo como o devem ser⁴⁵.

Esta medida tinha naturalmente a ver com a nova imagem que se pretendia dar à vila evitando casas cobertas de palha, como seriam as que foram derrubadas pela tempestade. Por essa razão, em resposta ao pedido de reconstrução das casas feitas por alguns moradores, a câmara respondia que, embora entendesse que era necessário proceder-se à reconstrução das casas e que “[...]este princípio, que tende ao fim de fazer que os moradores da vila procurem uma melhor habitação, é tão louvável quanto necessário”⁴⁶, argumentava porém com a falta de meios e de terrenos para a construção de novas habitações na vila uma vez

45 AHU, SEMU, DGU_024 (CV), caixa n.º 69. Ofícios do administrador do concelho de São Nicolau, e o comandante da escuna de guerra “Cabo Verde”, dando conta dos desastres acontecidos ultimamente na ilha de São Nicolau entre 2 para 3 de Setembro de 1850.

46 *Idem*.

que o lugar ocupado pelas casas destruídas não seria o mais indicado, apontando para Caleijão, lugar situado fora do perímetro da vila, como o mais indicado para as novas construções⁴⁷.

A intenção do município era ganhar tempo até preparar legislação que regulamentasse as edificações urbanas. Isso viria a acontecer anos mais tarde quando a câmara submeteu à aprovação do governo da província novas alterações ao código de posturas de São Nicolau, que foram aceites em março de 1875. Neste mesmo ano, em abril, foram aprovados oito processos para a concessão de terrenos para a construção de casas na vila da Ribeira Brava. Se tivermos em conta a exiguidade do espaço da vila, este número é elevado. O despacho comunicava o seguinte:

[...] em número de oito, de aforamentos concedidos pela câmara a que tenho a honra de presidir, a diversos para a construção de casas nesta vila da Ribeira Brava, cumprindo-me dizer, para esclarecimento do mesmo Conselho, que esses concursos foram feitos de harmonia com o determinado pelo art.º 25 do código de postura deste município aprovado por acórdão n.º 28 de 27 de Abril de 1875⁴⁸.

O dito artigo 25º do novo código de posturas obrigava os donos de terrenos a efetivarem a operação de construção no prazo de um ano. Caso os terrenos fossem vendidos continuariam submetidos ao mesmo artigo. Os proprietários eram obrigados a murar a propriedade com um muro de 2,20 metros enquanto não fosse efetuada a construção de edifícios.

A manutenção dos alinhamentos dos edifícios, das ruas, da geometria das praças, da simetria e da construção de uma volumetria coerente, foram as características que mais prevaleceram e que também mais polémica criaram nas intervenções no espaço urbano. Mas não só a câmara participava no cumprimento das regras. Pode dizer-se que os munícipes eram intervenientes ativos no processo e que estavam atentos às intervenções marginais e desregradas na vila. São vários os atos impugnatórios que mostram o empenho dos munícipes em participar nesta tarefa de beneficiar com uma nova imagem a sua sede de concelho e dotá-la de uma nova aparência.

47 Note-se que aqui é possível ver ecos do desejo manifesto anteriormente por Pusich, que também sugeriu que se fizesse uma nova vila no Caleijão, como já se disse.

48 AHNCV, SGG caixa 229, maço n.º 4, doc. 6. Carta enviada pela Câmara Municipal de São Nicolau, em 27 de abril de 1877, à secretaria do governador geral, enviando oito processos de aforamento concedidos pela câmara para a construção de casas na vila.

Da conjugação dos envolvimento da autarquia, população e proprietários neste processo, era por vezes inevitável que se gerassem conflitos e más interpretações da aplicação da lei. A câmara demonstrava, cada vez mais, empenho em controlar as edificações no espaço urbano. Nesse sentido, o artigo 72.º do código de posturas da Ribeira Brava era bem específico. Determinava-se que todo

[...] Aquele que pretender edificar, reedificar ou alterar qualquer prédio urbano na vila da Ribeira Brava e que confine com a viação pública, é obrigado a apresentar previamente a Câmara municipal o plano da obra que pretende realizar a fim de lhe ser marcado o respetivo alinhamento do nível, bem como a altura do prédio, largura e altura dos portões e janelas e qual a beira do telhado⁴⁹.

Note-se que a câmara chamava a si atribuir não só os alinhamentos ao nível da rua e da volumetria das edificações, como também pretendia controlar o desenho dos vãos da fachada principal dos edifícios. A intenção era obter um conjunto alinhado e equilibrado, evitando situações que desvirtuassem o conjunto urbano. O incumprimento do estabelecido levaria ao indeferimento do processo, o que era frequente que acontecesse, evoluindo, por vezes, para situações de conflito.

Um destes casos aconteceu em plena Praça, envolvendo um antigo administrador de concelho. António Rodrigues de Carvalho possuía duas casas “[...] que peitam para o largo da Igreja e o mercado público [...]”⁵⁰ e, em 1869, tentou por várias vezes que lhe fosse aprovado o projeto de construção de um passadiço que ligasse as suas duas casas. O proprietário alegava que a sua intenção era apenas “[...] aformosear os edifícios [...]”⁵¹, provavelmente dando um tratamento de destaque às fachadas viradas para o largo, ao mesmo tempo que aproveitava para ampliar a sua casa, “[...] porque necessitava de mais espaço para a sua

49 AHNCV, SGG caixa 281, maço n.º 8. O código de posturas do município da ilha de São Nicolau de 29 de março de 1916.

50 AHNCV, SGG caixa 229, maço n.º 1, doc. 15. Carta da câmara municipal de São Nicolau, de 11 de janeiro de 1873, dirigida ao governador geral da província, sobre as impugnações verbais apresentadas pelo vogal da câmara e pelos moradores quando se ia proceder às medições do terreno na rua do Rosário para a concepção do aforamento da passagem entre as casas de António Rodrigues de Carvalho.

51 *Idem*.

habitação [...]”⁵². Contudo o processo foi indeferido. Tratava-se, uma vez mais, do incumprimento das regras impostas pelas posturas municipais e pela própria localização dos edifícios, isto é, situados na Praça. Os dois prédios em que o proprietário pretendia intervir estavam separados por uma rua que, no seu percurso, estreitava na passagem entre os edifícios e dava acesso a uma zona da vila que o proprietário descrevia dizendo que

[...] entre os prédios existe um beco, que outrora dava servidão para diversas palhoças que havia no terreno onde hoje estão edificadas os prédios em questão [...]”⁵³.

O indeferimento do processo levava em conta as alterações e o impacto que a referida intervenção iria causar no largo, afirmando-se que iria “[...] transformar a simetria do único largo que há nesta vila [...]”⁵⁴. A decisão da câmara apoia-se no art.º 4º do Código Administrativo de 31 de Dezembro de 1864, que não permitia aos proprietários a construção de “alpendres, balcões, passadiços ou aquedutos nas estradas sem licença do governo, e que tenham 5 metros de altura”⁵⁵. Nesse sentido foi inviabilizado o projeto por este não cumprir os regulamentos e interferir com o equilíbrio, a simetria e a regularidade que se pretendia dar às construções na vila.

Anos mais tarde, em 1873, o mesmo proprietário apresentou um novo projeto, relativo aos mesmos edifícios, desta vez pedindo o fechamento da rua que passava entre os dois prédios e a construção de um portão. Pedido que, uma vez mais, a autarquia indeferiu justificando-se: “a câmara indeferiu esta nova pretensão [...] naturalmente por ser muito pior esta pretensão que a anterior”⁵⁶, referindo-se ao processo relativo à construção do passadiço. Mas não se conformando com o indeferimento do processo, o proprietário recorreu para o conselho da província que,

52 *Idem*.

53 *Idem*.

54 *Idem*.

55 AHNCV, SGG caixa 229, maço n.º 1. Carta de António Rodrigues de Carvalho, proprietário das casas na rua do Rosário, de 26 de julho de 1872, dirigida ao governador geral da província, explicando as razões porque queria fechar a passagem entre os dois edifícios.

56 AHNCV, SGG caixa 229, maço n.º 1, doc. 15. Carta da câmara para o governador geral explicando as razões das impugnações tentando impedir o aforamento da passagem entre as casas de António Rodrigues de Carvalho.

mais tarde, lhe deu razão na sua intenção de fechar a rua, ordenando que a câmara, de imediato, procedesse às medições do terreno para a atribuição do respetivo aforamento.

A câmara não concordava com o acórdão do conselho da província por achar que não era

[...] da competência do governo ordenar às câmaras municipais que façam aforamentos e nem deferir requerimentos em que se lhe pedem que os conceda porque a competência está estabelecida nas leis a favor das câmaras municipais⁵⁷.

Contestava igualmente a própria legalidade do ato de atribuir o aforamento alegando que

[...] tal aforamento não [pressinta] não só as leis por que todos temos rigorosa obrigação de nos reger e administrar, mas também o bom senso e dever que todos temos de não consentir que o interesse individual [prevaleça] ao geral, muito mais ainda quando esse interesse se não funde em direito ou lei. As ruas, ou façam parte das estradas ou não, constituem a viação ordinária, são do domínio público⁵⁸.

Apesar do protesto, a autarquia teve que proceder às medições para a futura atribuição do aforamento. No ato das medições, “apareceram duas impugnações sendo uma do fiscal da Câmara e outra de vários moradores da vila”⁵⁹.

O requerimento apresentado pelos moradores contestava o fechamento da rua do Rosário alegando que

[...] o aforamento que além de muitas outras considerações é prejudicialíssimo não só à salubridade e viação dos habitantes que nela residem mas também a boa ordem e alinhamento da mesma; a salubridade porque lhes interessa

57 AHNCV, SGG caixa 229, maço n.º 1. Termo de impugnação apresentado pelo vogal da Câmara Elias do Carmo Constantino Ferreira Pinto, em 16 de janeiro de 1873, no ato das medições que a câmara pretendia fazer para o aforamento da passagem entre os dois edifícios de António Rodrigues Carvalho.

58 *Idem*.

59 AHNCV, SGG caixa 229, maço n.º 1. Nota da Câmara sobre o pedido de António Rodrigues de Carvalho, pedindo autorização para o fechamento da passagem entre os seus edifícios, pedido que foi indeferido pela Câmara.

a ventilação a mais salubre de todos da parte do nordeste, a viação por que lhes fecha uma rua por onde há tempos imemorráveis costumam transitar não só quando vão para a igreja ouvir a palavra de Deus como para o mercado público e outros pontos [...] e por isso sendo uma rua pública desta vila não podem consentir que ela seja apurada em proveito de um só indivíduo e com prejuízo palpável de uma população numerosa⁶⁰.

No documento impugnatório apresentado pelos moradores da Ribeira Brava invocava-se o agravamento da já referida deficiente ventilação que a vila carecia e, segundo os moradores, tapando-se um dos extremos da rua só contribuiria para piorar a situação, para além de dificultar a circulação dos utentes, particularmente daqueles que se dirigiam para a zona este da vila. Mais complexa se tornava a situação quando, no tempo das águas, a ribeira transbordava alagando parte da vila como justificavam os moradores no seu protesto:

Esta vila sendo há muito povoação da província não tem mais que duas ruas a do Calvário e a dita do Rosário que dá para o largo referido em frente da igreja tapando-se a rua do Rosário, nos dias de grande concorrência do povo a outra é insuficiente para dar trânsito, além disto no tempo das chuvas convergindo águas a única rua que fica, ninguém poderá transitar por ela a não ser em barcos⁶¹.

Além de todas as preocupações em manter os alinhamentos, tanto dos edifícios quanto das ruas, expressas nos regulamentos urbanos, é notória a existência de outros mecanismos, que têm a ver com a consciência cívica dos moradores da Ribeira Brava e sobretudo o seu empenho no embelezamento da vila.

60 AHNCV, SGG caixa 229, maço n.º 1, doc. 15.1. Abaixo assinado feito pelos moradores da vila da Ribeira Brava, em 16 de janeiro de 1873, dirigido a Câmara municipal de São Nicolau, tentando impedir que se desse o aforamento da passagem entre as casas de António Rodrigues de Carvalho alegando várias razões.

61 AHNCV, SGG caixa 229, maço n.º 1, doc. 15. Carta da câmara municipal de São Nicolau, de 11 de janeiro de 1873, dirigida ao governador geral da província, sobre as impugnações verbais apresentadas pelo vogal da câmara e pelos moradores quando se ia proceder às medições do terreno na rua do Rosário para a concepção do aforamento da passagem entre as casas de António Rodrigues de Carvalho.

Lentas modificações e novos equipamentos. A questão da água e dos chafarizes da vila

Apesar da falta de investimentos nas obras públicas na ilha, nota-se a preocupação da câmara em construir alguns equipamentos. No final de 1857 a câmara aprovou o orçamento para a condução da água de uma das fontes localizadas nos arredores da vila para o estabelecimento de um chafariz. Considerava ser a

[...] obra de tão reconhecida necessidade para os povos deste município, por isso que não tem hoje uma fonte pública onde possa tirar água para os seus gastos ordinários [...] ⁶².

Creemos que o lugar onde foi implantado este chafariz tenha sido o Largo do Município, provavelmente o mesmo onde ainda se encontra hoje. Relativamente à sua forma ou o seu desenho, pouco sabemos por ter sofrido várias intervenções ao longo dos anos, afastando-o da sua forma original.

Em 1897, em carta dirigida à Secretaria Geral do Governo, a câmara solicitava autorização para construir mais equipamentos na vila, nomeadamente o estabelecimento de uma enfermaria em São João e a instalação de outra fonte. No documento, a câmara pedia autorização para utilizar a quantia de cinquenta mil reis para cobrir as despesas referentes ao encanamento da água e para a construção da segunda fonte pública na vila. Localizava-se na Ribeirinha, nas proximidades da Pandulha ⁶³.

Contudo, a questão da água só viria a ficar resolvida no início do século XX, altura em que a direção das obras públicas enviou um técnico para a Ribeira Brava para estudar “[...] os meios de melhorar as más condições em que a população da vila faz uso da água para beber a

62 AHNCV, SGG caixa 228, maço n.º 10, doc. 01. Cópia da ata da sessão da Câmara Municipal de São Nicolau de 29 de dezembro de 1857, e carta dirigida ao governador, apresentando o orçamento para o encanamento da água da fonte do Monteiro e estabelecendo um chafariz no largo pertencente a José António Dias de Pina de 7 de dezembro de 1857.

63 AHNCV, SGG caixa 230, maço n.º 3. Cópia da ata da sessão da Câmara Municipal de São Nicolau, de 10 de junho de 1897, solicitando ao governo a criação de uma enfermaria na Ribeira Brava e do pagamento da verba de 50 mil reis referentes à despesa da encanação e da instalação de um chafariz na Ribeirinha.

qual lhe é fornecida pela ribeira que atravessa a povoação”⁶⁴. O técnico, além de desenvolver estudos para canalizar a água para a vila, devia também apresentar soluções técnicas para o seu saneamento.

A solução encontrada passava pela captação da água na ribeira do “João” sendo depois canalizada em tubos de ferro e levada até à vila onde seria distribuída pela população. O técnico informava que a nascente pertencia a vários proprietários e a sua canalização exigia a negociação com eles. O projeto implicava a distribuição de água para uma população calculada em perto de 3.000 habitantes constituindo a principal despesa o

[...] fazer a referida canalização, ligando-a a um pequeno depósito que deverá ser construído no largo da Sé na vila, por ficar assim em posição central para toda a povoação⁶⁵.

Relativamente ao saneamento, o técnico propôs à câmara municipal algumas medidas tendentes a melhorar o estado de limpeza da vila. Estas passavam pela remoção do lixo e dos dejetos para lugares fora da vila, situação que as posturas municipais já contemplavam, assim como a instalação dos chiqueiros em lugares escolhidos e a construção de uma fossa para as retretes do seminário – escola.

Note-se que as transformações que vinham ocorrendo na vila, particularmente na construção de equipamentos ou mesmo na sua reconstrução, eram eventualmente lentas, mas o processo era contínuo. Neste sentido, chamamos atenção para dois casos importantes que envolveram o seminário e o cemitério.

O Seminário

No elenco dos equipamentos mais emblemáticos da vila encontra-se o seminário – liceu de São Nicolau, que foi, durante o século XIX, uma das mais importantes instituições da ilha, senão do arquipélago. A

64 AHNCV, SGG caixa 623, maço n.º 2, doc. 9. Relatório das obras públicas dirigido à Secretaria Geral do governo, sobre o abastecimento de água potável à vila da Ribeira Brava. Assinado pelo diretor Frederico Augusto Torres em 13 de dezembro de 1900.

65 AHNCV, SGG caixa 623, maço n.º 2, doc. 9. Idem.

sua origem como instituição remonta, como vimos, à iniciativa de Frei Cristóvão de São Boaventura que criou, em 1796, uma escola de formação de missionários para servirem particularmente em Cabo Verde. Numa primeira tentativa, o bispo encaminhou para a metrópole alguns jovens a fim de iniciarem formação no exercício eclesiástico. Esta experiência não logrou resultados, porque nenhum dos jovens selecionados concluiu os estudos e regressou a Cabo Verde. Numa segunda tentativa, desta vez levada a cabo, em 1803, pelo bispo Frei Silvestre, foi-lhe autorizado criar duas cadeiras de formação, Teologia Moral e Gramática Latina, destinadas exclusivamente para os jovens que pretendiam seguir a vida eclesiástica. Também não terá resultado de todo, sobretudo pela falta de mestres competentes que pudessem lecionar as disciplinas. Em 1836, o governador Joaquim Pereira Marinho acabou por extinguir estas cadeiras (Lopes Filho, 1996a:187).

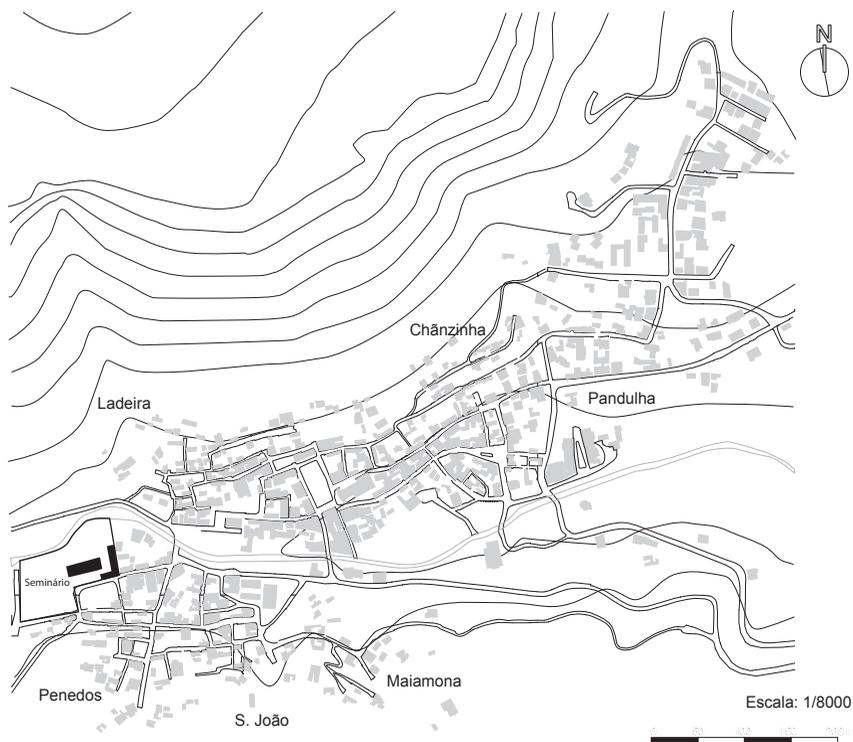


Figura 2.14 - Ilha de São Nicolau. Vila da Ribeira Brava. Localização do Seminário na vila. Base cartográfica (Cabo Verde, 2010).

A instalação definitiva do seminário em São Nicolau só foi autorizada pela Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, em 1856, dando seguimento à diretiva que indicava o seu funcionamento também como liceu. Em 1866, foi publicado em decreto esta resolução e, no mesmo ano, deu-se início à sua instalação (Lopes Filho, 1996a:187).

As condições exigidas para a aquisição da propriedade foram estabelecidas pela secretaria do estado que determinava os seguintes parâmetros:



Figura 2.15 - Ilha de São Nicolau. Vila da Ribeira Brava. Vista do edifício do seminário – liceu. Foto (Pires, 2013).



Figura 2.16 - Ilha de São Nicolau. Vila da Ribeira Brava. Vista do edifício do seminário - liceu. Foto (Pires, 2013).

[...] deve ser posto em edifício situado em lugar salubre; tendo o mesmo Reverendo Bispo em consideração a conveniência de começar tal estabelecimento em ponto limitado, para sucessivamente ser aumentado à proporção que as circunstâncias o permitirem, [...] ⁶⁶.

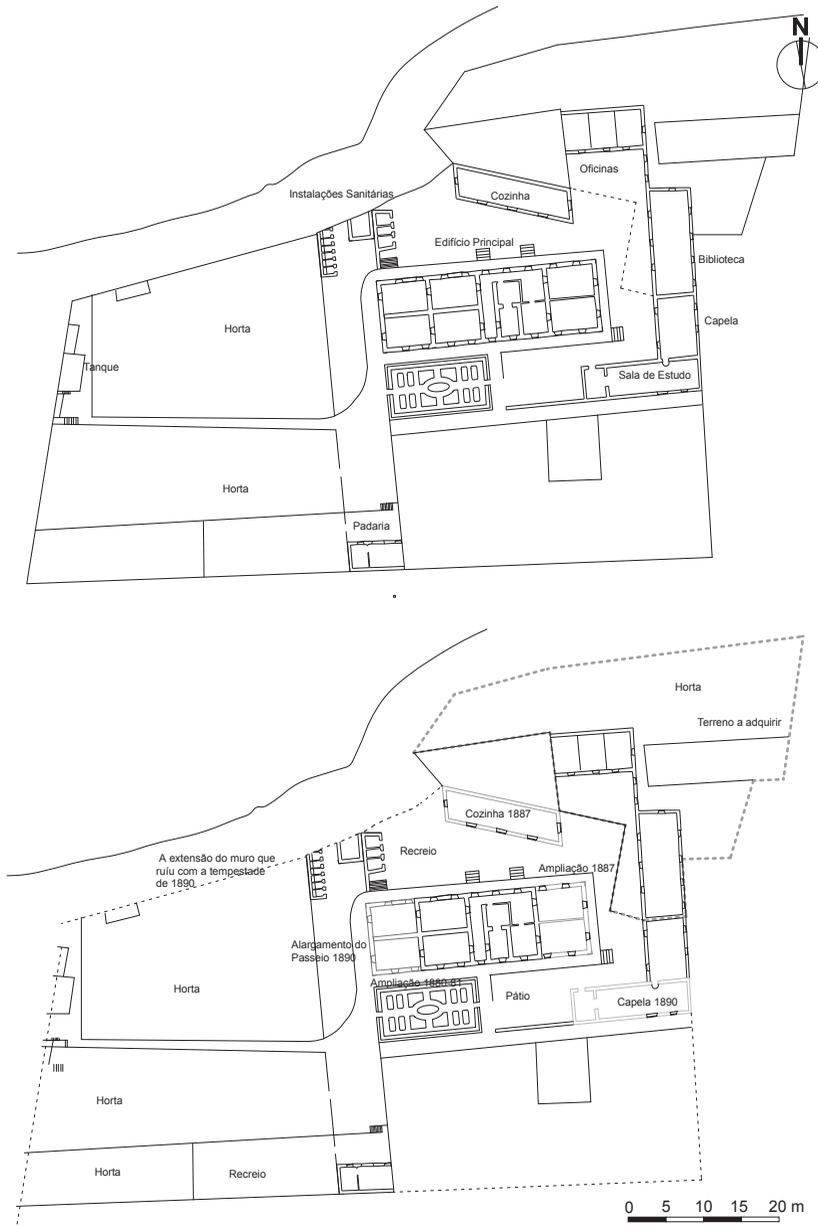


Figura 2.17 - Ilha de São Nicolau. Vila da Ribeira Brava. A expansão do seminário – liceu. Base cartográfica desenho de D. Thomaz d’Almeida (Silva, 1899).

66 Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha, Paço 21 de novembro de 1856. *Diário do Governo* de 24 de novembro n.º 278.

O seminário começou por funcionar numa casa arrendada na vila, que viria a ser adquirida pelo bispo José Correia de Carvalho, em 1874.

Como tinha sido previsto, a própria implantação do edifício deveria ser tal que permitisse ao longo do tempo várias obras de remodelação e ampliação. Nesse sentido, em 1880 – 1881, à ala oeste do edifício original, foi feito um acrescento, o mesmo acontecendo na ala leste, em 1887. Nesta data, foi adquirida uma casa situada a nascente da propriedade, onde foram feitas obras de adaptação para servirem de sala de aulas para os alunos externos que frequentavam o seminário.

Em 1887, procedeu-se à construção de três casas para funcionamento da cozinha e das suas dependências, despensa e quartos dos ajudantes. Na mesma altura foi construída uma cocheira que, em 1891, foi transformada em padaria. Em 1897, foi anexada uma quinta contígua à propriedade e nela erigida uma capela pública. Em 1890, na sequência de um temporal que se abateu sobre a ilha, destruiu-se parte significativa dos muros da propriedade. No mesmo ano foram feitas as obras de reconstrução do muro e deu-se início às obras da capela que então funcionava num espaço muito pequeno, no edifício principal. A capela foi construída na dependência anexa onde funcionavam as aulas dos alunos externos, situada a nascente do edifício principal. Este edifício passou a dispor de uma área de cerca de 74,00 m². Foi criado um passeio na área poente do edifício e nos seus extremos foram construídas as instalações sanitárias. Também foi adquirida uma quinta contígua à propriedade, localizada a norte desta. Nela foram construídas as oficinas de serralharia e de carpintaria e uma sala de estudo destinada aos seminaristas (Silva, 1899:161–164).

Desde o final do século não foram feitas mais obras de ampliação no complexo que viria a deixar de funcionar como seminário – escola no início do século XX (Neves, 2008).

O Cemitério

Em 1851, a câmara respondia a um inquérito enviado pelo governo onde constavam três perguntas sobre o cemitério. A primeira pergunta questionava o lugar onde se faziam os enterramentos antes de se ter construído o novo cemitério, a segunda questionava qual era a entidade

que recebia os emolumentos e, por fim, a terceira questionava qual a entidade que tinha subsidiado o atual cemitério, se a câmara, a fábrica, ou ambas. Das três perguntas que constavam do inquérito, interessa-nos saber especialmente o lugar “onde se faziam os enterramentos antes de se fazerem no atual cemitério”, tentando com isso localizar na vila o lugar onde este estaria implantado. A este respeito diz a câmara “que tinha sido feito no ano de 1826 em terreno pertencente ao concelho”⁶⁷.



Figura 2.18 - Ilha de São Nicolau. Vila da Ribeira Brava. Localização do cemitério no século XIX. Base cartográfica (Cabo Verde, 2010).

A resposta é pouco esclarecedora e não adianta qualquer informação concreta sobre a localização. Contudo, pode-se deduzir que depois de ter sido retirado do adro da igreja, onde teria funcionado pelo menos até o ano de 1826, o cemitério foi transferido para um novo local, em terreno do concelho, onde se estaria provavelmente a fazer uma ampliação.

67 AHNCV, SGG caixa 228, maço n.º 5, doc. 3. Inquérito do governo da província, enviado à Câmara Municipal de São Nicolau, questionando os emolumentos do cemitério. São Nicolau 14 de março de 1851.

Em abril de 1854 tomou posse como governador da província o coronel Antônio Arrobas que se viu em mãos com a epidemia da cólera que, entretanto, tinha deflagrado em São Nicolau. Como medida preventiva, o governador concentrou-se no melhoramento das condições de saneamento nas povoações da ilha, tentando assim combater a epidemia. Na ocasião da visita que fez à ilha, observou que o cemitério, além de ser pequeno para uma vila como era a Ribeira Brava, não possuía uma localização boa do ponto de vista sanitário procurando logo que se procedesse à sua mudança.

Obviamente que não era um processo simples, uma vez que, além do governo, envolvia várias autoridades locais, como a administração do concelho, o delegado de saúde e o pároco que entretanto não se entendiam entre si, nem quanto ao lugar onde deveria ser construído o novo cemitério, nem quanto à distribuição dos emolumentos e da própria gestão da infraestrutura.

Em fevereiro de 1856, a discussão parecia estar ultrapassada e a solução encontrada. A câmara, ao abrigo de uma portaria de 1855, que impunha a obrigatoriedade da construção de cemitérios em lugares específicos fora das localidades, atuava em conformidade com o que estava estipulado informando ao governo da sua decisão. Na informação ao governo a câmara reforçava a ideia de que

O sítio onde está colocado o cemitério é muito impróprio, e para ficar sofrível é necessário fazer-se talvez tanta despesa como se gastará com o novo cemitério sendo no sítio da Tabuga, pois o terreno é mais plano, e tem pedras e água muito perto, e de mais a mais já há uma capela; é certo que está alguma coisa mais distante da vila, porém havendo carros não será muito difícil, [...]⁶⁸.

A própria câmara informava ainda que o lugar onde se encontrava localizado o cemitério em funções, também apresentava problemas relacionados com o tipo de terreno. Dizia que era bastante pedregoso e tinha pouca terra e que havia o perigo das enxurradas, pois sempre que houvesse chuvas fortes estas podiam provocar deslizamento de terras

68 AHNCV, SGG caixa 228, maço n.º 5, doc. 1. Resposta da câmara ao governo sobre o determinado na portaria do concelho do distrito n.º 31 de 20 de novembro de 1855, sobre a construção de um novo cemitério no sítio da Tabuga. São Nicolau 18 de fevereiro de 1856.

e desenterrar os cadáveres. As explicações apresentadas pela câmara foram aceites pelas autoridades do governo e, em maio do mesmo ano, o presidente da câmara e as demais autoridades da vila deslocavam-se ao local para proceder

[...] à medição no terreno para o novo cemitério na conformidade do determinado na Portaria [...] achou-se ter do nascente ao poente na ponta do norte, catorze lanças e na do sul, treze, e do norte ao sul quarenta lanças, porção que a câmara julgou ser suficiente⁶⁹.

Para além das medições no terreno, pouco mais foi adiantado. Acerca do orçamento e do projeto do cemitério poucas informações obtivemos. Apenas constatamos que foi construído ficando localizado no sítio da Tabuga, a escassos quilómetros a sudeste da vila, onde funcionou pelo menos até o final do século XIX.

Em outubro de 1897, a administração do concelho informava a câmara da aprovação de um conjunto de obras por ela requeridas, que contemplavam

reparos e melhoramentos no cemitério da Tabuga desta freguesia, reparos no curral do concelho e a execução de sessenta e quatro tabuletas para indicarem os nomes das ruas da vila e do porto da Preguiça⁷⁰.

Cabe agora chamar atenção para o elenco das obras que se pretendia executar no cemitério. A primeira tarefa que constava na lista de trabalhos consistia na

Construção de um muro de dimensões iguais as do muro do atual cemitério, para cercar um terreno de vinte metros de comprimento, por dez de largura do lado sul do atual cemitério para o enterramento dos não católicos⁷¹.

69 AHNCV, SGG caixa 228, maço n.º 9, doc. 9. Cópia da deliberação da câmara tomada a 4 de maio de 1856, relativa ao cemitério da Tabuga.

70 AHNCV, SGG caixa 230, maço n.º 3. Informação da administração do concelho de São Nicolau, à câmara municipal, sobre a aprovação do orçamento para diversas obras na ilha. São Nicolau, 14 de outubro de 1897.

71 AHNCV, SGG caixa 230, maço n.º 3. Cópia do termo de arrematação dos reparos e melhoramentos no cemitério da Tabuga, desta freguesia; reparos no curral do concelho e sessenta e quatro tabuletas para indicarem os nomes das ruas da Vila e da Preguiça. São Nicolau, 27 de

Importa aqui chamar a atenção à consideração que era dada a outros credos que faziam parte da comunidade e a preocupação em reservar espaços dedicados no cemitério para estes cultos. Trata-se sobretudo do caso da comunidade judaica, uma das maiores e mais importante dos não cristãos que habitavam São Nicolau.

Na sequência do cemitério e ainda antes do final do século foram feitas uma série de intervenções na vila, que contribuíram tanto para a mudança da imagem como para a melhoria das suas condições sanitárias. Foi desencadeada, em 1898, uma campanha de arborização geral das ilhas à qual a câmara de São Nicolau aderiu. Aprovou-se a importação de sementes de árvores e, sob proposta do delegado da câmara, aprovou-se também a criação de um viveiro dedicado especialmente a criação de plantas para a arborização da ilha. Na mesma sessão foram também autorizadas verbas para reparações nos edifícios do presídio e da administração. Aos poucos ia-se construindo a nova imagem e dotando a vila cada vez mais com novos equipamentos.

Contudo, lembremos a condição locativa da vila da Ribeira Brava no interior da ilha de São Nicolau e a necessidade de assegurar as ligações com o exterior através de um porto de mar. Neste sentido, a manutenção das comunicações entre a vila e o porto, e o equipamento do próprio porto eram, desde logo, questões imperativas, senão vitais para a economia da vila e da ilha. Ambas as tarefas estavam a cargo do governo, particularmente na direção das obras públicas, limitando, deste modo, a intervenção da câmara no processo. As intervenções vão-se concentrar sobretudo na construção e na manutenção da ponte cais e dos seus equipamentos e acessos.

O porto

O porto principal que serve a ilha encontra-se no sítio da Preguiça, localidade situada a escassos quilómetros a sudeste da vila da Ribeira Brava. Tal como para os assentamentos da Lapa ou da Ribeira Brava, desconhecemos a data precisa da instituição do lugar da Preguiça como porto. Contudo, não descartamos a hipótese que a fixação no sítio tenha ocorrido em simultâneo com a instalação da população

no vale da Ribeira Brava, após o abandono do porto da Lapa (Lopes Filho, 1993:400). A ligação à vila é feita por uma estrada aberta ainda no século XVIII, segundo as orientações do bispo Frei Cristóvão de São Boaventura.

A primeira referência que encontramos foi feita em 1720, pelo capitão George Roberts (Defoe, 1726), assinalando a Preguiça como o lugar que oferecia melhores condições para o desembarque na ilha, e aquele que possuía uma estrada boa de ligação à vila. O lugar também foi referenciado em 1780, pelo engenheiro António Carlos Andreis, quando respondia ao inquérito pedido por Martinho de Melo e Castro, ministro do ultramar, onde identificava os diferentes portos na ilha “os quais são o da Preguiça, o Velho ou o do Inglês, o de Palha do Inglês e do Tarrafal”⁷². Reforçava a importância da Preguiça por ser muito frequentado, sobretudo pelos navios ingleses, que o procuravam para o reabastecimento de água e géneros. Cabe, neste sentido, chamar atenção para a toponímia dos locais de desembarque que o documento refere, que só vêm confirmar a frequência dos navios britânicos na ilha.

O ancoradouro primitivo era o Porto Velho ou do Inglês que ficava situado ao norte da baía e era especialmente utilizado por barcos de pequeno calado, e na parte sul, funcionava outro ancoradouro, mais adaptado a barcos de maior calado, designado primeiro Porto de Palha do Inglês e mais tarde, por Porto de São Jorge.

A abertura de um poço na Preguiça ainda no século XVIII, por iniciativa do bispo Frei Cristóvão de São Boaventura, e os melhoramentos nele efetuados depois, ajudaram à fixação da população. A conjuntura criada pelo comércio com os navios estrangeiros desde cedo transformou o porto da Preguiça em lugar atrativo. A pequena comunidade de comerciantes e pescadores que entretanto se formara junto à baía de São Jorge ia crescendo e estruturando-se à volta das atividades e negócios que o porto eventualmente pudesse oferecer. No início do século XIX, o movimento do porto era tal que levou as autoridades, por razões de segurança, a estabelecer um forte no local e um destacamento da guarda militar permanente. Na mesma altura, por volta de 1810, foi instituída a alfândega que funcionava numa casa mandada construir pelo então intendente António Pusich.

72 AHU, Caixa 40, doc. 9. Ofício do engenheiro António Carlos Andreis para o Ministro e Secretário da Marinha, Martinho de Melo e Castro, respondendo ao inquérito do ministro. Abril de 1780.



Figura 2.19 - Ilha de São Nicolau. Porto da Preguiça. Estrutura urbana do porto. Base cartográfica (Cabo Verde, 2010).

Em 1844 Lopes de Lima informava da existência no local de mais moradores e alguns equipamentos,

[...] há porém no porto da Preguiça algumas casas, e armazéns, e ali se faz mercancia: é neste mesmo porto, que está colocada a Alfandega; e há ali um poço pouco abundante, mas de boa água, mandado abrir pelo Bispo D. Fr. Cristóvão de S. Boaventura (Lima, 1844:111).

Na segunda metade do século XIX, durante a crise de fome que assolou a ilha, foi construído um novo cais em madeira, de maiores dimensões, na parte norte da baía. Contudo, em 1861, o cais encontrava-se bastante danificado pela maresia, sendo intervencionado na altura pelo engenheiro Januário Correia de Almeida. Na sequência, para melhorar as “performances” do porto da Preguiça foi aprovado, em 1866, o orçamento para a construção de um novo cais e, na mesma data, por portaria do governo, a câmara foi autorizada a adquirir um terreno no porto para erigir o novo edifício da alfândega. Pretendia-se que este novo

edifício fosse capacitado de armazéns maiores para fazer frente à forte demanda causada pelo incremento comercial. E também para substituir a antiga alfândega, que funcionava ainda na casa do intendente Pusich, que se encontrava em ruínas desde 1845.

No entanto, apesar das tentativas em dotar a Preguiça com melhores equipamentos, o governador Albuquerque indicava, em 1875, que a Preguiça “não tem porto. Fundeia-se na costa e desembarca-se numas pedras”. Sobre a alfândega informava ainda que “[...] é de insignificantíssimo movimento; importa pouco e quase nada exporta”, acusando efetivamente a situação de crise que a ilha atravessava naquele momento (Albuquerque, 1875).

Em 1879 foram iniciados novos estudos para a construção do cais da Preguiça e, no ano seguinte, foi elaborado o projeto, e o respetivo orçamento, que seria aprovado no decorrer de 1880. Previa-se uma despesa de 1.300 reis para a sua construção, ficando a câmara a aguardar o início das obras. Em 1888, retoma-se o processo após elaboração de um novo orçamento, passando as obras a ascender a quantia de 5.000 reis. Desta vez, sem demoras, iniciaram-se os trabalhos sob a orientação do diretor das obras públicas, o coronel Frederico Augusto Torres (Lopes Filho, 1993:412).

No dia 22 de setembro de 1889, procedia-se à cerimónia de inauguração do porto na presença de todas as entidades importantes, incluindo o diretor das obras públicas, coronel Frederico Augusto Torres, que foi o principal homenageado, particularmente pelos esforços que desenvolveu para a realização da obra. Nesse sentido, a câmara e a administração do concelho acharam por bem atribuir ao cais o nome de “Cais Torres” em sua homenagem⁷³.

O pequeno aglomerado que se formou junto à baía não difere muito das suas congéneres portuárias do arquipélago, pelo menos, na sua estrutura. Assentou-se sobre uma pequena fajã, sobranceira à baía, e estruturou-se segundo o eixo da Rua do Comércio que acompanha a linha da costa ligando o forte, situado no extremo norte da baía, à capela de Santo António, na parte sul. Foi ao longo deste eixo que se dispuseram uma série de construções, todas elas de piso térreo e devidamente alinhadas. Tratam-se essencialmente de casas de comerciantes e pescadores e de pessoas ligadas às atividades

73 AHNCV, SGG caixa 229 maço n.º 1, doc. 1. Cópia da ata da inauguração do Porto da Preguiça em 22 de setembro de 1889.



Figura 2.20 - Ilha de São Nicolau. Porto da Preguiça. Vista da Povoação da Preguiça. Foto (ANTT, PT-TT-AGU-002- 24021).



Figura 2.21 - Ilha de São Nicolau. Porto da Preguiça. Vista do cais. Foto (Pires, 2013).



Figura 2.22 - Ilha de São Nicolau. Porto da Preguiça. Vista da Rua do Comércio. Foto (Pires, 2013).



Figura 2.23 - Ilha de São Nicolau. Porto da Preguiça. Vista da Povoação da Preguiça. Foto (Pires, 2013).

do porto e do mar. O segundo eixo estrutural é formado pela Rua do Fisco que parte do ancoradouro em direção a noroeste no seguimento da estrada de ligação à vila. Ao longo deste eixo encontravam-se o posto fiscal, o edifício da alfândega e vários armazéns (Carreira, 1985:102).

Sobre a tipologia das construções observamos existirem algumas diferenças em relação à Ribeira Brava. As casas dos moradores do porto da Preguiça são desprovidas de quintal, ou estes são de tal modo reduzidos que mais parecem um pátio. Nesse pequeno espaço exterior raramente encontramos árvores ou espaços dedicados a animais domésticos. Os edifícios são contíguos, não deixando qualquer espaço entre eles, com as frentes alinhadas. Possuem construção em pedra e cobertura em telha de cerâmica.

Essa tipologia pode ser explicada não só pela atividade dos moradores, mas também pela própria exiguidade do espaço onde se assentou a povoação. Ela se encontra, como se disse, sobre uma Fajã de reduzidas dimensões, limitada por todos os lados por montanhas, excetuando a nascente que é o mar. Essa limitação não permitiu lotes de dimensões similares aos existentes na Ribeira Brava, mas sim um loteamento muito mais reduzido, que se aproxima ao de outras áreas urbanas do litoral.

Os limites da vila

Nas últimas duas décadas do século XIX, a vila da Ribeira Grande já tinha ocupado as áreas entre a Pandulha e a Chanzinha e começava a alastrar-se para o que até então eram terras onde se tinham instalado algumas quintas com pequenas produções. Como consequência deste crescimento, em junho de 1881, Elias Pinto, presidente da câmara de São Nicolau, denunciava algumas dificuldades na gestão urbana, queixando-se sobretudo da falta de um levantamento topográfico da vila, para que nele pudesse planear melhor as opções de desenvolvimento. Nesse sentido, fez um pedido ao governador geral da província para que este mandasse levantar uma planta da povoação.

Procurando caracterizar em linhas gerais o que era a Ribeira Brava nos anos oitenta do século XIX diz Elias Pinto:

É a vila da Ribeira Brava, capital deste município, a maior povoação da ilha de São Nicolau e porventura de todo o arquipélago sendo na vila da Ribeira Brava que residem todos os funcionários, principais proprietários e poucos serão os insulares chefes de família desta ilha que vivendo nos campos ainda assim não tenham também a sua casa na vila que abrem quando seus familiares aqui veem em seus diversos misteres⁷⁴.

Tal descrição pode dar a ideia de que a vila era o lugar onde marcavam presença apenas em ocasiões especiais. Pensamos, contudo, que o tom do texto é exatamente o contrário, ou seja, o que está em causa é precisamente a importância da vila enquanto lugar de representação social. Note-se que o presidente reforça que na vila residiam os funcionários e que poucos eram os chefes de família que não tinham ali a sua casa, como a dizer que não a ter diminuía a sua importância no quadro social da ilha.

Sobre o estado da vila, continuava o presidente da câmara,

Pode-se, sem exagero, dizer-se que a vila da Ribeira Brava não tem menos de 1.500 prédios urbanos, sendo muitos deles de algum aparato e a maioria de regular construção, distribuindo-se por grande número de ruas, travessas, becos, alguns largos e uma praça, mas tudo em tal confusão e desalinho que difícil, senão impossível, seria fazer uma resenha e numeração fiel de todos os prédios, ruas travessas vielas e becos, como tão preciso se torna a boa administração e polícias de povoação tão importante como esta⁷⁵.

Ao comparar esta descrição da vila às leituras feitas pela primeira vaga de administradores e funcionários que visitaram a ilha, que viam apenas povoações pobres, que viviam em casas de adobe e palha, construídas “sem regras nem alinhamento”, com ruas e becos tortuosos, observa-se que a imagem mudou radicalmente. Neste novo olhar, ainda que se admita a existência de falta de regularidade no desenho urbano e alguma confusão, nota-se que a tónica já não é tão acentuada nos

74 AHNCV, SGG caixa 229, maço n.º 8, doc.12. Carta da secretaria da câmara municipal de S. Nicolau, assinada pelo presidente da câmara, Elias do Carmo Constantino Ferreira Pinto, em 10 de maio de 1881, dirigida ao governo geral da província pedindo uma planta com o levantamento da vila da Ribeira Brava.

75 *Idem*.

materiais de construção das casas ou na falta de higiene. Não se refere à questão da deficiente implantação da vila e nem tão pouco que tenha sido ela a principal responsável pelo seu fraco desenvolvimento. Trata-se apenas de uma questão de gestão urbana e, de certo modo, mais de “arrumação” do espaço urbano. Segundo o presidente da câmara, o importante seria levantar

uma planta da atual povoação e com ela confeccionar uma outra de uma povoação mais regular, por onde se guiassem já outras numerações, novo alinhamento que houvessem de dar afim de, num período mais ou menos longo, a vila da Ribeira Brava poder oferecer para o futuro melhores condições de higiene, polícia e administração que as que atualmente oferece⁷⁶.

É especialmente interessante a expressão usada pelo presidente dizendo que com a planta da vila se deveria “confeccionar uma outra de uma povoação mais regular”. Não se tratava de propor o abandono da Ribeira Brava para construir uma outra vila, como tinha sido sugerido por Pusich em 1818. Mas sim, através de material cartográfico, projetarem-se novas áreas de expansão da vila, onde seria possível proceder ao planeamento e à construção de novas casas com alinhamentos e ruas mais adequados ao que se pretendia para a vila da Ribeira Brava.

Com efeito, a intenção implícita parece ser a de estabelecer o plano de crescimento da vila e, ao mesmo tempo, a utilização do levantamento para, à vista do desenho, poder atuar também no âmbito do alinhamento das vias já existentes. O que vem reforçar esta ideia é o facto de, na mesma data do pedido da câmara da Ribeira Brava, outros levantamentos de plantas topográficas de vilas estarem a ser realizadas nas diferentes ilhas do arquipélago, como o próprio presidente da câmara indica no seu pedido,

O que deixo exposto a fim dele ordenar pela repartição das obras públicas da província se mandem levantar as plantas de que falo, visto esta câmara não ter os meios precisos para serviço de tanta importância e que segundo sou informado se fez à custa do governo a outros municípios da província⁷⁷.

76 *Idem*.

77 *Idem*.

Em resposta ao pedido da câmara, as obras públicas informavam da impossibilidade da realização do levantamento de imediato, por não haver um técnico disponível, sugerindo, no entanto, que,

[...] quando, porém ali se proceder a execução de algumas obras importantes, que já foram orçadas e aprovadas as quais terão de ser dirigidas por um condutor habilitado, haverá a ocasião de satisfazer o justo pedido da câmara municipal⁷⁸.

Desconhecemos se o levantamento chegou a ser concretizado durante a realização das “obras importantes” a que o documento alude. Estas obras tinham a ver com a construção da ponte cais e do edifício da alfândega no porto da Preguiça, que antes referimos. Sabe-se, no entanto, que na mesma altura do pedido já tinham sido iniciados levantamentos para o mesmo fim no Mindelo, em São Vicente; em São Filipe, no Fogo; Salrei, na Boavista; Ponta do Sol, em Santo Antão e Tarrafal e Praia em Santiago e que viriam a ser publicados apenas em 1888⁷⁹.

De todos os modos, a falta de levantamentos topográficos para a Ribeira Brava não constituía, em si, um problema que pudesse condicionar o desenvolvimento urbano. Poderá ter representado um fator de abrandamento, mas nunca um entrave para o planeamento e gestão do espaço urbano. Para tal, a câmara tinha em sua posse outro documento fundamental, as posturas urbanas, que continuavam a desempenhar em pleno as suas funções, sendo frequentemente atualizadas com novos artigos sempre que necessário, para melhor eficiência no planeamento da vila.

Foi o que aconteceu em 1895, quando foi aprovada, na sessão extraordinária da câmara, como ponto único, a proposta de alteração das posturas

78 AHNCV, SGG caixa 619, maço n.º 2, doc. 97. Comunicação dos serviços das obras públicas à câmara municipal, respondendo ao pedido de levantamento topográfico da vila. Praia, 20 de junho de 1881.

79 Os levantamentos referentes às vilas de Mindelo, em São Vicente; em São Filipe, no Fogo; Salrei, na Boavista e da cidade da Praia em Santiago, foram elaborados pela Secretaria das Obras Públicas da Província e publicados pela Sociedade de Geografia de Lisboa. Relativamente aos da Ponta do Sol em Santo Antão e do Tarrafal em Santiago, não encontramos os levantamentos.

[...] esta sessão tinha por único fim tratar-se de modificações e alterações do código de posturas em vigor, não só por assim o houverem pedido, diferentes habitantes deste concelho, como se vê da representação que apresentam, como porque, na prática se tem reconhecido a necessidade de serem revistos alguns artigos do mesmo código de posturas⁸⁰.

Este pedido de alterações das posturas estava relacionado, entre outros propósitos, com duas deliberações da câmara que, de certo modo, estavam interligadas e se complementavam. A primeira tinha a ver com a determinação que a câmara aprovou decidindo não permitir renovarem-se as coberturas de colmo nas casas da vila.

Com efeito, na nova versão do código de posturas de São Nicolau apresentadas em 1895, aparece no artigo n.º 72, a alínea n.º 2, que define que

As edificações e reedificações de que trata este artigo, serão cobertas de telhas e as paredes caiadas de novo por fora. A caiação poderá ser feita até um ano depois de concluída a obra⁸¹.

É importante chamar atenção para o facto de que a intenção da câmara não ser a de acabar com as construções em palha em si, facto impraticável por se tratar de populações com escassos recursos, mas sim estabelecer algum controle na utilização do colmo nas coberturas, pelo menos dentro do espaço urbano. No preâmbulo desse mesmo artigo previa-se, precisamente, a sua aplicação no interior dos limites das vilas na ilha. O que conduz à pergunta, quais eram estes limites?

Esta seria a segunda alteração que a câmara queria abordar. Terá sido no sentido de complementaridade ao artigo n.º 72 que foi introduzido no código das posturas urbanas o artigo n.º 125 que, em traços gerais, definia os limites daquilo que seria a área que compreendia a vila da Ribeira Brava,

80 AHNCV, SGG caixa 229, maço 3, doc. 2. Documento contendo as posturas municipais da Ribeira Brava, submetido para a apreciação do governo da província para aprovação em 17 de março de 1895.

81 AHNCV, SGG caixa 228. Carta do presidente da Câmara de 31 de janeiro de 1896, dirigida à Secretaria Geral do Governo da Província remetendo para aprovação o código de posturas de São Nicolau com as devidas alterações.

A vila da Ribeira Brava da Ilha de São Nicolau, ocupa toda a área que confina, pelo Norte com a rocha que sobranceira a Ladeira da Igreja, da “Pandulha” até à “Colaça,” compreendendo todo o terreno da “Chanzinha,” aquém dos terrenos cultivados; pelo Sul pela linha que corre desde “Basbaque,” pelos “Penedos,” seguindo pelo fio da “Ribeira de Caixa,” que corre na direção Leste Oeste até terminar no “Lombinho” e daqui, seguindo em linha reta até aos limites da “Chanzinha”⁸².

Como o conceito de limite na prática inclui e exclui ao mesmo tempo, nos “limites” do limite houve propriedades que foram incluídas no perímetro da vila, outras houve que ficaram excluídas. Houve proprietários que tinham todo o interesse que as suas propriedades estivessem no interior dos limites da vila, e outros houve, que não tinham qualquer interesse nisso, nomeadamente por razões fiscais e da própria atividade, como era o caso de suinicultores ou produtores de aguardente, a quem não era permitido exercer a sua atividade no interior da vila.

Um destes casos gerou bastante polémica. Em síntese, sem entrar em muitos detalhes, a disputa instalou-se a partir de uma multa mandada passar pela câmara ao proprietário de um trapiche a funcionar numa área considerada urbana sem a devida licença. Este alegava que a sua propriedade não se encontrava dentro dos limites da vila estabelecidos pelas antigas posturas municipais e, como tal, contestou a legalidade da multa, que de todos os modos acabou por liquidar, mas recorreu, entretanto, à administração do concelho que parecia dar razão ao proprietário. Sugeria o administrador do concelho que:

[...] quanto aos limites da vila, a reta tirada da Chanzinha ao Lombinho da qual fala o artigo 125, seja substituída pela estrada ou caminho que vindo do Lombinho até à Ribeira continua pela Pandulha prolongando-se até à Chanzinha⁸³.

A câmara, no entanto, contrapunha veementemente a proposta do administrador argumentando que:

82 *Idem*.

83 *Idem*.

Nenhuma dúvida tem a câmara em continuar a afirmar que a propriedade Maiamona a que alude o recorrente, está confundida na área traçada à vila da Ribeira Brava no art.º 125º do código de posturas em vigor, não só por ter sido essa a intenção quando estudou e assinou o código, como também a referida propriedade está encravada no povoado; porque no referido artigo se não fala de rua ou caminho, e porque no terreno cultivado aos quais o mesmo artigo se refere, são unicamente aqueles que existem além das últimas casas do bairro da Chãzinha e nunca à Maiamona que está quase no meio do povoado.

O fecho da área da vila pelo lado leste não pode, em boa razão, e em presença da letra do referido art.º 125 do código, ser outro que não seja uma reta traçada no espaço que medeia entre a Chãzinha e o Lombinho.

Posto isto, parece à câmara que é como diz o ilustrado recorrente, “repugnante a razão, para quem conhecer esta vila, ouvir falar de retas ou linhas retas, sendo ela tão tortuosa, como é,” - não menos repugnante, senão menos ainda é admitir um círculo que fecha na Chãzinha levando a linha desse círculo à direção que lhe dá o recorrente, a partir do Lombinho!

Mas deixemos a questão de retas tortas e de círculos bicudos, não nos importemos mesmo com torres de Babel, nem tão pouco com zelos admiráveis, e vamos tratar, sem paixão, finalmente com a nossa inalterável imparcialidade, do verdadeiro assunto⁸⁴.

O que interessa aqui discutir não é a disputa em si, mas o alcance das intenções da câmara. Uma vez mais, está-se perante um ato de planeamento. Sabe-se que a autarquia se debatia com sérios problemas da falta de terrenos na vila, onde pretendia estabelecer áreas de expansão e criar novas zonas urbanas, com ruas, praças e edifícios alinhados, tentando dar uma imagem diferente à vila uma vez que na zona central, já pouco se podia fazer. Nesse sentido, as intenções da câmara eram claras quando afirmava que a referida propriedade estava dentro da vila, “não só por ter sido essa a intenção quando estudou e assinou o código, como também a referida propriedade está encravada no povoado”⁸⁵.

Para além da sua localização em terrenos que faziam falta à vila para o seu crescimento, outra das razões alegadas pela câmara para impedir

84 *Idem*.

85 *Idem*.

o funcionamento do trapiche da Maiamona tinha a ver com os cheiros “nauseabundos” que os trapiches e chiqueiros libertavam, infestando o ar, o que importava cada vez mais para os moradores.

A toponímia

Em virtude do seu acentuado crescimento e da alegada desorganização relativamente à nomenclatura das ruas, a câmara decidiu reorganizar toda a toponímia dos espaços públicos da vila e da povoação do Porto da Preguiça, atribuindo placas com novos nomes para as ruas e praças. Em 1897, a vila possuía vinte e cinco ruas e cinco largos que precisavam de mudar de nome. Na povoação do Porto da Preguiça, apenas duas ruas estavam previstas para serem contempladas com placas com nova nomenclatura.

Infelizmente, com os meios que dispomos, não foi possível identificar todos os nomes dos largos e ruas, para que se pudesse elaborar uma planta da toponímia. Tal se deve a duas razões principais: as sucessivas mudanças da toponímia ao longo dos anos e a própria descrição que é feita nos documentos, como é o caso da Rua António da Nolla, que ia “desde a casa da Rosa Mancre até a casa de Miguel de Carvalho”, situações que só podiam ser desvendadas pelos próprios moradores da vila na época.

Foram efetuadas mudanças de nome nos seguintes largos na vila:

Quadro II – Largos da Vila

Antigo nome	Novo nome
Largo da Igreja	Largo da Sé
Largo da Câmara	Largo do Município
Largo da Graça	Largo do Cónego Machado
Largo dos Cardos	Largo Sá da Bandeira
Largo Pedro Manuel Domingas	Largo de São João

Quadro II - Nova toponímia dos largos da vila

As ruas foram divididas em dois grupos, as situadas a norte da ribeira e as situadas a sul. Na parte norte da vila, deveriam ser criadas tabuletas para as seguintes ruas:

Quadro III – Ruas da parte norte da vila

Nome da Rua	Trajetos
Rua do Padre Júlio	do Largo da Câmara ao Largo da Igreja
Rua do João Pais	do Largo da Câmara à passagem para São João
Rua D. Pedro V	do Largo da Câmara ao lugar da casa de António das Dores
Rua Serpa Pinto	do Largo da Igreja ao lugar da Pandulha
Rua D. Amélia	do Largo da Igreja à Ribeira do Meio
Rua do Torres	do Largo da Igreja ao lugar da casa do Nejo
Rua D. Maria Pia	da casa de António Pores ao Largo da Igreja
Rua do Lacerda	do lugar da casa de Alfredo Caixinha ao Alto Mira
Rua do Mouzinho	da Ribeirinha à Pandulha
Rua D. Luís	da Pandulha à Chãzinha
Rua Padre Miguel	do Largo da Igreja à casa de Clara da Costa
Rua Estreita	do lugar casa de António João Progenia ao lugar casa António Chica
Rua do São Nicolau	do lugar da casa de António Nenê à Ribeirinha
Rua São Filipe	da passagem ao lugar da casa de Filipa Aurélio
Rua António da Nolla	do lugar casa de Rosa Mancre ao lugar casa Miguel de Carvalho
Rua do Sampaio	do lugar casa de Colaça ao lugar casa de António de Maria Piedade
Rua do Município	do mirante da casa do Vieira à Pandulha

Quadro III - Trajetos das ruas da parte norte da vila.

Na parte sul da vila, no bairro de São João, deveriam ser criadas tabuletas com as seguintes ruas:

Quadro IV – Ruas da parte sul da vila

Nome da Rua	Trajeto
Rua D. Carlos	da Passagem ao Portal da Ribeira de Caixa
Rua Infante D. Henrique	da Passagem ao sítio da casa Rosa Chico Leda
Rua do Seminário	da Passagem ao fim do prédio do Seminário
Rua do Bispo	do sítio da casa Margarida Morgado à cerca do Seminário
Rua do Barros	dos Penedos ao Largo da Graça
Rua do Balsemão	dos Penedos ao sítio da casa de Maria Ludovina
Rua N. Sr.ª do Rosário	do Capão ao Lombinho
Rua do Quebra Costas	do sítio casa de Joana Arminha ao fio da Ribeira de Caixa

Quadro IV - Trajeto das ruas da parte sul da vila.

No Porto da Preguiça, foram colocadas duas tabuletas indicando o nome da rua do Fisco, que se desenvolveu a partir da ponte cais até ao lugar denominado Montevideu e da rua do Comércio, situada entre a casa do fiscal até ao Porto Velho. Não deixa de ser interessante a ênfase óbvia que esta escolha toponímica dá às valências fiscal e comercial que se esperava de um porto.

A transformação do edificado

As ações de reorganização e mudança da imagem que se pretendia conferir à Ribeira Brava, além abranger os espaços públicos, também envolveram os moradores que, a certa altura, foram chamados a efetuar algumas modificações em termos construtivos nas suas habitações. Como vimos, nas posturas municipais encontravam-se descritas as

regras gerais que regulavam a construção na vila. Tal representava, na prática, um instrumento de planeamento bastante flexível e adaptável a diferentes situações, o que levava a que, em cada momento, as posturas pudessem ser alteradas, quer adicionando artigos, quer subtraindo-os. Numa dessas remodelações referimos a decisão da câmara que previa a substituição dos telhados em colmo ou em telhas de madeira por telhas de barro.

Em 1909, os habitantes da vila da Ribeira Brava voltaram a ser admoestados por esta decisão, desta feita vinda do governo da província. A ordem proibia

[...] o emprego de coberturas suscetíveis de combustão nos edifícios que hajam de ser construídos ou reconstruídos nas cidades, vilas e outras povoações de caráter europeu⁸⁶.

Ela foi criada pela direção das obras públicas da província, e promulgada pelo governador.

Os proprietários de prédios na Vila da Ribeira Brava de São Nicolau fazem uma representação dirigida ao governador da província. Os próprios alegam que tinham conhecimento do código de posturas, aprovado em 1896, que já previa a supressão das coberturas em colmo nas reedificações ou construções na vila e no porto da Preguiça, estabelecendo um prazo de cinco anos após a sua publicação em que “não poderia haver nesta ilha casa alguma que não estivesse coberta de telha de barro, de madeira ou de ferro”⁸⁷.

Contudo, passados os cinco anos previstos no regulamento, continuava a haver ainda muitas casas com cobertura em colmo, revelando claramente o incumprimento das posturas municipais. Na realidade a câmara não dispunha de recursos que permitissem a execução do referido artigo devido sobretudo à situação de pobreza dos moradores, acentuada pelas sucessivas secas e epidemias que intermitentemente vinham afetando São Nicolau, desde 1896.

86 *Boletim Oficial do Governo de Cabo Verde*, n.º 3 de 16 de janeiro de 1909. p. 24.

87 AHNCV, SGG caixa 629, maço n.º 2, doc. 107. Representação feita ao governador pelos proprietários de prédios na vila da Ribeira Brava, contestando o artigo do código de posturas urbanas de São Nicolau, que lhes obrigava a mudar a cobertura em colmo para telhas em barro, madeira ou ferro. São Nicolau 20 de abril de 1911.

Na carta enviada ao governador da província, onde se o informava da representação dos proprietários da vila, a comissão municipal defendia a extensão do prazo para a mudança da cobertura por um período de mais cinco anos.

A implementação da lei no arquipélago tinha como objetivo assumido diminuir e prevenir o risco de incêndios. Fundamento que os proprietários contestavam contrapondo que “embora haja ainda nesta vila numerosos prédios cobertos de palha, não os tem havido há muitos anos”⁸⁸. Por outro lado, a medida visava o melhoramento da imagem pouco apelativa que as construções em madeira e colmo conferiam às cidades e vilas, sobretudo quando se encontravam em avançado estado de degradação. Além disso, a ordem invocava particularmente o “inconveniente de apodrecer rapidamente tornando-se assim prejudicial à saúde pública”⁸⁹.

As coberturas em madeira e colmo eram efetivamente as que os moradores podiam suportar, pelo seu baixo custo de execução. Contudo, esse tipo de cobertura exige constante manutenção e em vários casos, por estarem mal cuidadas e deterioradas, não aguentavam as chuvadas e os ventos fortes e abatiam-se. A falta de meios dos proprietários para as reconstruírem em tempo útil levava muitas vezes ao abandono dos próprios edifícios. E, com o tempo e a exposição, os edifícios sem cobertura ficavam em ruínas e transformados em autênticos pardieiros, servindo frequentemente como depósito de lixo e entulho por parte de alguns moradores. O lixo depositado neles atraía os mosquitos e estes, por sua vez, desencadeavam surtos de paludismo. Era este o alcance da ordem que apelava à proibição destes materiais, afirmando serem prejudiciais à saúde pública. A este argumento respondiam os proprietários que subscreveram a carta alegando que,

O fim a que visa a referida ordem seria plausível em outros meios, que não este de São Nicolau, desprovido de toda a espécie de recursos. Proibir aos pobríssimos habitantes desta vila a reedificação de coberturas em madeira, ou palha, dos seus prédios, equivale a compeli-los, indiretamente, e violentamente, à dispersão⁹⁰.

88 *Idem*.

89 *Boletim Oficial do Governo de Cabo Verde*, n.º 3 de 16 de janeiro de 1909. p. 24.

90 AHNCV, SGG caixa 629, maço n.º 2, doc. 107. *Idem*.

Os signatários apelavam à ponderação do governo, dado que se a falta de meios não lhes permitia reconstruírem as suas casas em tempo útil utilizando o mesmo material, mais difícil ainda seria reconstruí-los adaptando-os de modo a suportarem coberturas de telhas de barro.

Apesar de todas as razões invocadas, tanto pelo governo que queria implementar a ordem, como pelos proprietários que a achavam inexecutável, é importante observar duas situações que, a nosso ver, são especialmente significativas para a discussão. Primeiro, a identificação do “caráter europeu”, que é usada para diferenciar as cidades, vilas e povoações, naturalmente das outras formas de instalação supostamente “indígenas.” Neste sentido, o estigma contra a cobertura de palha é crucial. No entanto, é interessante que na resposta dos moradores da Ribeira Brava a contestação a este argumento se faça invocando um outro paradigma que de igual modo se contrapõe à imagem do urbano. Alegam que seriam obrigados à dispersão. Neste caso, é o fantasma da ruralidade que aqui representa a antítese do urbano, onde os valores que definem a urbanidade, como a concentração e contiguidade dos edifícios, alinhamentos, materiais, volumetria e ordem, diluem-se ou deixam mesmo de existir em contraponto com o campo, onde a preocupação com esses valores não se impõe e onde reina a dispersão. E nesse aspeto os proprietários alertavam a administração perante a implementação da ordem

Poderá naturalmente objetar-se que a proibição apenas se circunscreva às povoações caracterizadamente europeias, sendo por conseguinte lícito aos donos dos prédios, cuja reedificação tenha sido denegada, transferirem-nas para o campo ou arredores da vila⁹¹.

Algo que tanto a comissão municipal, os moradores ou o próprio governo, por diferentes razões, não desejavam que acontecesse na Ribeira Brava. Mas o que nos pareceu importante foi observar a dialética que se estabelece entre o urbano / rural que não se manifesta só na face externa das construções como temos estado a observar. O eco desta dicotomia também é observável na própria tipologia dos edifícios.

91 AHNCV, SGG caixa 629, maço n.º 2, doc. 107. *Idem*.

Começemos por observar nas áreas mais centrais da vila, onde se encontram alguns exemplares de edifícios habitacionais normalmente designados de sobrados, que geralmente são propriedade dos moradores com maiores posses. A sua origem no arquipélago remonta ao século XVI, tem proveniência nas casas senhoriais portuguesas e a sua estrutura adaptava-se à economia escravocrata local. A sua localização era geralmente nas zonas rurais e, com a abolição da escravatura no século XIX, começam a ser construídos alguns exemplares nas áreas urbanas.

Neste processo de transição, o sobrado foi perdendo alguma das características que o conectavam com o meio rural e ao sistema escravocrata de produção, para se adaptar ao meio urbano, onde o espaço é mais escasso, e onde o sobrado perde a dimensão que o campo concebe. Passa a ocupar uma área mais reduzida na vila e a obedecer a regras urbanas determinadas pela manutenção dos alinhamentos, volumetria e a simetria dos vãos na fachada. Esta tipologia desempenha por vezes o papel de segunda habitação. Nesse caso, o sobrado permanece quase sempre fechado, vivendo os seus proprietários nas áreas rurais, ocupando-se das terras e dos animais, e só é habitada em dias festivos, quando são abertos. Tornando-se de certa forma um símbolo na vila onde os seus proprietários se fazem representar, conforme já foi referido.

A sua dimensão varia com o lugar da sua implantação e também das posses do proprietário. São edifícios de planta retangular com dois pisos. O primeiro piso é destinado à habitação, possuindo salas, quartos, cozinha e instalações sanitárias enquanto que, no piso térreo, funcionavam as áreas dedicadas aos empregados e por vezes, armazéns e comércio, possuindo na maioria das vezes um pequeno quintal. A sua construção é de pedra e cal e cobertura em telha, com paredes rebocadas e eventualmente com as fachadas revestidas a azulejo.

Na Ribeira Brava os primeiros exemplares dos sobrados foram construídos na zona da Passagem, uma das áreas mais antigas da vila. Contudo, é ao longo da antiga Rua Direita e da Praça, onde se encontram os exemplares mais representativos desta tipologia.

Convivendo no mesmo espaço, além dos sobrados que referenciamos, deteta-se outra tipologia de maior implementação no tecido da vila que representa a habitação efetiva do comum morador. Na Ribeira Brava, esta tipologia assume diversas variantes, desde edifícios em pedra e cal possuindo cobertura em telha cerâmica, até exemplares



Figura 2.24 - Ilha de São Nicolau. Vila da Ribeira Brava. Vista da Praça. Foto (Pires, 2013).



Figura 2.25 - Ilha de São Nicolau. Vila da Ribeira Brava. Vista da Praça e dos sobrados circundantes. Foto (Pires, 2013).



Figura 2.26 - Ilha de São Nicolau. Vila da Ribeira Brava. Perspetiva da Rua Direita e a Praça ao fundo. Foto (Pires, 2013).



Figura 2.27 - Ilha de São Nicolau. Vila da Ribeira Brava. Igreja de N. Sra. do Rosário. Foto (Pires, 2013).



Figura 2.28 - Ilha de São Nicolau. Vila da Ribeira Brava. Perspetiva das ruas da Ribeira Brava e a sua estrutura. Foto (Pires, 2013).



Figura 2.29 - Ilha de São Nicolau. Vila da Ribeira Brava. Perspetiva das ruas da Ribeira Brava e a sua estrutura. Foto (Pires, 2013).



Figura 2.30 - Ilha de São Nicolau. Vila da Ribeira Brava. Perspetiva das ruas da Ribeira Brava e a sua estrutura. Foto (Pires, 2013).



Figura 2.31 - Ilha de São Nicolau. Vila da Ribeira Brava. Perspetiva das ruas da Ribeira Brava e a sua estrutura. Foto (Pires, 2013).

com paredes em adobe e cobertura em palha, nas zonas limítrofes da Ladeira. O que caracteriza essencialmente esta tipologia é a distribuição, num tipo de lote tendencialmente quadrangular, onde, além do edifício principal existe, na maioria dos casos, um pequeno espaço central que faz parte integrante do conjunto, aproximando-se muito da configuração de uma espécie de casa-pátio.

Normalmente, no edifício principal, localizam-se a sala e os quartos, e no exterior, a cozinha semicoberta, os sanitários e instalações para diferentes tipos de animais, variando desde aves, suínos, caprinos e uma pequena horta com uma ou outra árvore de fruto. Esta é a tipologia base e é a mais comum que se encontra disseminada em todo o tecido da vila. Contudo, embora mantendo os mesmos espaços, a sua configuração vai variando com a dimensão do lote e a variação da posição da casa no seu interior. Observamos situações em que o tamanho do edifício não acompanha o comprimento da frente do lote na totalidade, deixando alguns espaços entre lotes que são, na maioria dos casos, murados com uma porta que dá acesso à casa. São inúmeras as variações, o que implica que só um estudo pormenorizado do tecido da vila e um levantamento exaustivo dos casos nos poderia eventualmente permitir elaborar um quadro tipológico e entender o processo de transformação desta tipologia habitacional de base rural que se adapta às condições urbanas. Não tendo os elementos para fazer esta análise neste momento, apenas deixamos apontado a sua importância nos processos de transformação da vila por dentro.

§

Ao longo deste capítulo foi nossa intenção acompanhar os processos de transformação da povoação da Ribeira Brava em vila. Constatamos que, de uma forma geral, estes processos ocorreram segundo duas vias que aconteciam quase sempre em simultâneo e que se complementavam entre si. A primeira foi a intervenção direta no espaço urbano, através de obras de remodelação, construção e outras ações de planeamento; a segunda via através da legislação, isto é, da criação de uma série de posturas que funcionavam como principal instrumento de regulação das intervenções que se iam dando no espaço urbano.

Literalmente no centro destes processos esteve a criação do centro da própria vila que se materializou no terreiro para onde convergiam as “povoações” da ribeira. Ali foram utilizados dois elementos simples, mas fundamentais, que pelas suas características reguladoras iriam conferir o caráter pretendido à nova vila: a Praça e a Rua Direita, onde se foram fixando os principais edifícios da vila, confirmando serem, tanto um como outro, elementos estruturantes e moduladores do urbanismo português.

Primeiro a praça. Lembremos que a gênese das intervenções começou por ser o ato de dotar a povoação de um largo espaço central onde, via de regra, se pensou construir os principais equipamentos da vila, como a igreja, a casa de câmara e prisão, o mercado. O processo da sua transformação em praça fez-se à custa de demolições, retificações e alinhamentos com o objetivo de conter e regularizar o espaço, dando-lhe a forma de um retângulo quase perfeito e dotando-o de dimensões suficientes para acolher os edifícios mais importantes da vila. A configuração final foi alcançada com a implantação dos próprios edifícios, que obedeceram por sua vez aos alinhamentos impostos pelo desenho dos lados do retângulo que constitui a praça. Urbanismo e arquitetura, de forma harmónica, desenharam, no tempo, a praça.

O segundo elemento é a rua Direita. Embora tenha sido muito pouco referenciada na documentação coligida e aparentemente não lhe ter sido atribuída a mesma importância que foi dada à praça, ela aparece integrada no tecido urbano da vila. Supõe-se que terá sido “aberta” por Frei Cristóvão de São Boaventura, em 1786, à custa de eventuais demolições, com o intuito conferir à rua já existente a largura desejada, permitindo assim criar, se não alguma regularidade, pelo menos uma maior fluidez no tecido urbano.

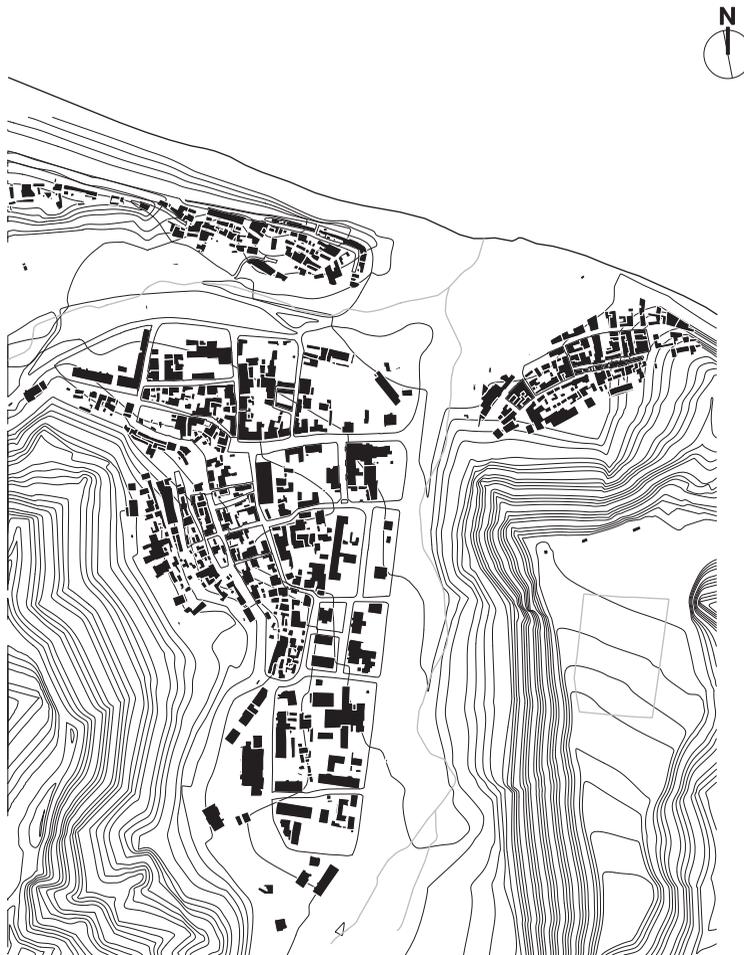
Embora mantendo métodos de longa duração no urbanismo português, as intervenções na Ribeira Brava não foram, contudo, arcaizantes. Elas fizeram-se tendo em conta os discursos caros ao urbanismo do século XIX e incorporando as suas preocupações higienistas. A intenção era alcançar a imagem de uma vila contemporânea, com o asseio e regularidade devidos. O que, de certo modo, se obteve.

CAPÍTULO III.

**RIBEIRA GRANDE EM SANTO ANTÃO:
CENTRALIDADE E DISPERSÃO**

Santo Antão: as vilas, o quadro geral

A vila da Ribeira Grande em Santo Antão está situada no litoral noroeste da ilha, na convergência da Ribeira Grande e da Ribeira da Torre, em terras baixas onde, no século XVII, se instalaram os primeiros povoadores e também se assentou e desenvolveu o principal corpo da vila. Em descontinuidade do corpo principal, separados pelas duas ribeiras, mais dois núcleos fazem parte da vila: a Penha de França, localizada num promontório mais elevado que o núcleo principal e, a sul deste, o núcleo do Tarrafal, situado a uma cota relativamente mais baixa, e com a parte sul encostada à base de uma das montanhas que se elevam praticamente na vertical sobre o lugar.



Escala: 1/8000

Figura 3.01 - Ilha de Santo Antão. Vila da Ribeira Grande. O corpo principal e as áreas da Penha de França e Tarrafal. Base cartográfica (Cabo Verde, 2010).

Dadas as circunstâncias orográficas do sítio, a vila possui apenas uma abertura, o mar, o que limitava as hipóteses de expansão da povoação para quaisquer que fossem os quadrantes.

A povoação antiga que ali se instalou designou-se de povoação ou vila de Santa Cruz, nome que se deveu ao seu donatário, D. Francisco de Mascarenhas, primeiro conde de Santa Cruz (Lima, 1844:77). Em 1732, quando ganhou efetivamente o estatuto de vila, viu o seu nome mudado para vila da Ribeira Grande. Embora usufruindo de uma localização costeira, ela não possuía um porto. Essa condição constituirá, a longo termo, um dos principais constrangimentos ao processo de crescimento da vila, sobretudo durante a segunda metade do século XIX. A localização litorânea, em si, pressupõe a existência de um porto, e este, em condições favoráveis, seria, pelo seu movimento e tráfego, um dos dinamizadores do espaço urbano, como aconteceu no passado, com a Ribeira Grande na ilha de Santiago no século XVI, (Pires, 2007), ou com o Porto Grande de Mindelo na ilha de São Vicente, no século XIX, (Silva, 2007). Tal

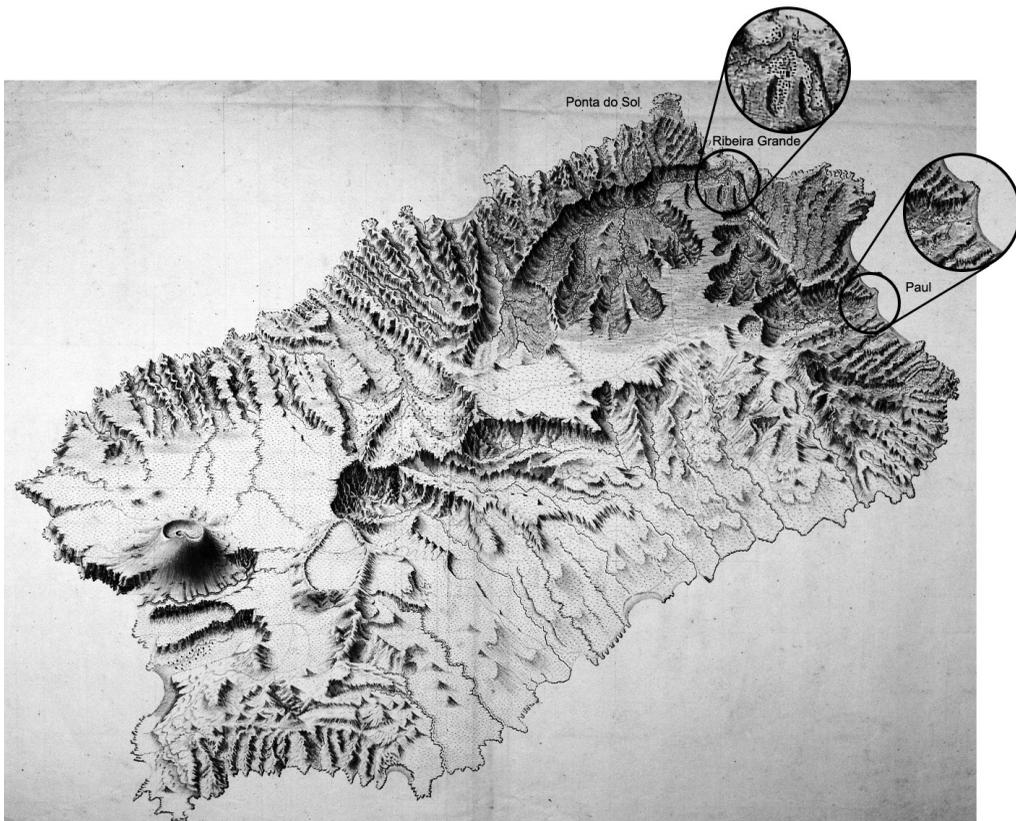


Figura 3.02 - Ilha de Santo Antão. Localização da Ribeira Grande, Ponta do Sol e Paul. Base cartográfica (Andreas, 1778c).

situação não se repetiu na Ribeira Grande de Santo Antão. Por razões que se prendem com a geografia da costa, não foi possível estabelecer-se ali um porto funcional, para os critérios do século XIX, e este constrangimento forçará, à partida, que o porto se estabelecesse num outro lugar, fora do núcleo urbano. Neste caso, a hipótese encontrada foi a localidade da Ponta do Sol, mais tarde designada vila D. Maria Pia, lugar situado na extremidade norte da ilha, a escassos cinco quilómetros da Ribeira Grande. A outra hipótese seria a instalação do porto em Paul, mas, pela distância que ficava da sede do concelho, pelas dificuldades de acesso e pelas condições técnicas que o lugar apresentava para a construção de um porto, foi preterido, optando-se pela Ponta do Sol.

Em princípio, a localização do porto na Ponta do Sol, aparentemente, não constituiria grande novidade, sendo a mesma solução utilizada na Ribeira Brava de São Nicolau, na sua relação com o porto da Preguiça, como vimos. Todavia, o novo porto da vila na Ponta do Sol, sobretudo pelas características do sítio, constituiu-se como um dos principais propulsores para uma nova povoação que ali se instalou e desenvolveu.

A povoação da Ponta do Sol está assente num promontório a cerca de trinta metros acima do nível médio do mar, que suavemente vai perdendo cota na direção norte, até à pequena baía, lugar em que se estabeleceu o ancoradouro e onde começaram a ser construídas as primeiras casas e instalações de apoio ao porto no final do século XVIII. No processo de expansão do núcleo, este estendeu-se do porto pela achada acima, onde se assentou o corpo principal da povoação. O lugar também está rodeado de montanhas mas, ao contrário da Ribeira Grande, o sítio da povoação é praticamente plano, bastante arejado e suficientemente extenso para o assentamento de uma vila regular. Apoiada por estes atributos, e sobretudo pelo desempenho da economia local, dinamizada pela comunidade judaica que ali se instalou a partir da segunda metade do século XIX, Ponta do Sol, a médio prazo, despontará como uma forte candidata na disputa com a Ribeira Grande pela sede de concelho da ilha de Santo Antão.

Mas a falta de um porto anexo ao núcleo urbano não foi o único constrangimento ao crescimento da vila da Ribeira Grande. Outros fatores, não de ordem geográfica, condicionaram definitivamente o referido processo. Desta feita, trata-se das diversas crises políticas e sociais que se geraram na ilha durante o século XIX, que se prolongaram

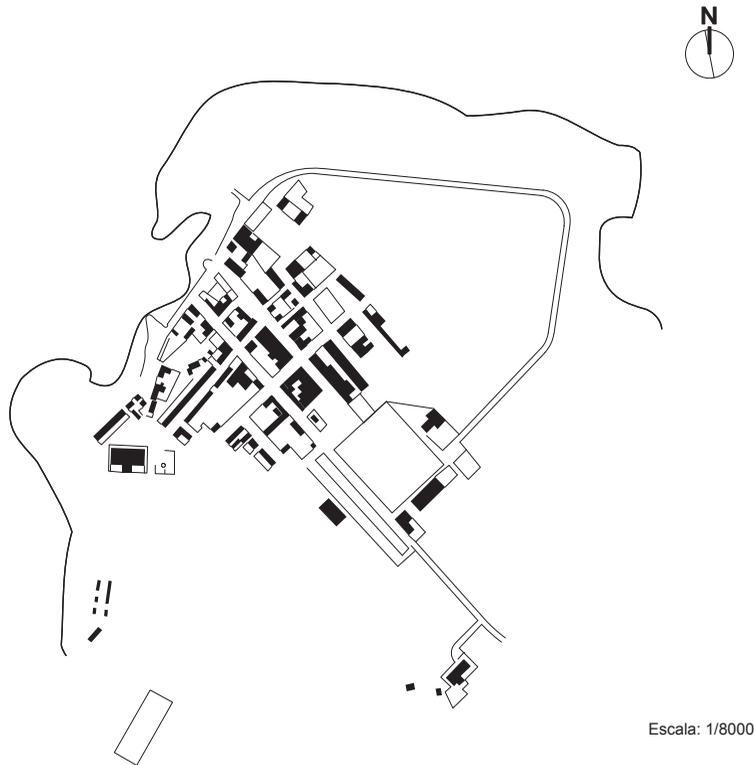


Figura 3.03 - Ilha de Santo Antão. Ponta do Sol ou Vila D. Maria Pia. Estrutura urbana. Base cartográfica (Cabo Verde, 2010).

até ao final do século, abalando todos os setores da vida, não deixando de fora os processos urbanos (Évora, 2005). Neste caso interessa-nos particularmente a crise desencadeada pela insatisfação dos habitantes de Paul e que teve o seu ponto mais alto na divisão do único concelho que constituía a ilha de Santo Antão, em dois.

Paul, ou povoação das Pombas, fica situada a sudeste da Ribeira Grande na costa leste da ilha de Santo Antão. É uma localidade pequena, caracterizadamente rural, que se formou à volta do largo da igreja de Santo António, onde se concentrou parte das casas, encontrando-se a maioria das edificações dispersas pelo vale da Ribeira do Paul.

Até à primeira metade do século XIX, a ilha de Santo Antão constituía um único concelho, com sede na vila da Ribeira Grande e possuía cinco freguesias: Nossa Senhora do Rosário, na vila da Ribeira Grande; São Crucifixo, em Coculim; São Pedro, na ribeira da Garça; São João Baptista, na ribeira das Patas e Santo António das Pombas, na ribeira do Paul.

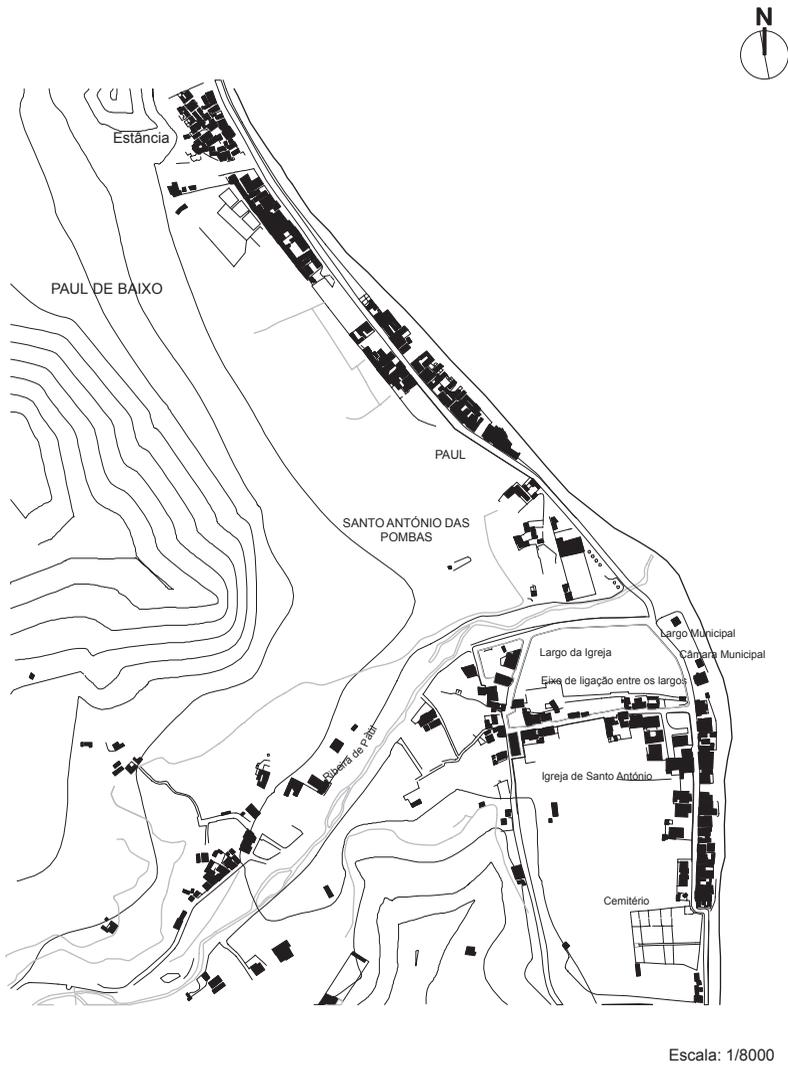


Figura 3.04 - Ilha de Santo Antão. Vila de Paul ou Santo António das Pombas. Estrutura urbana. Base cartográfica (Cabo Verde, 2010).

Os habitantes das freguesias de Santo António das Pombas e São João Baptista, que pertencem à região banhada pelas ricas ribeiras do Paul e das Patas, desde o início dos anos cinquenta do século XIX que vinham reivindicando a sua desanexação do concelho da Ribeira Grande e a constituição desta região como concelho próprio. Em 1859, um grupo de cidadãos apresentou ao Conselho Ultramarino o pedido de desanexação do concelho por meio de um abaixo-assinado considerando que

[...] a divisão da ilha de Santo Antão em dois concelhos são [é] uma medida tão urgente como importante para retirar estes povos do estado de entorpecimento em que se acham e elevá-los a prosperidade, confiam os abaixo assinados que V. Majestade haja por bem agraciar a povoação de Santo António do Paul com o título de vila, e ordenar que esta, com a freguesia de São João Baptista da Ribeira das Patas, formem um concelho independente do da Ribeira Grande, marcando-se-lhes os limites convenientemente⁹².

Os autores da petição viam na formação de um concelho próprio a única via para o desenvolvimento da região. As reclamações dos habitantes das freguesias tinham a ver com o estado de isolamento em que se encontravam, provocado pela falta de acessos e pela dificuldade de os manter funcionais, condicionados que eram pela difícil orografia da ilha. As demoras nas comunicações entre as duas povoações, as grandes distâncias que as separavam e os inconvenientes criados aos habitantes de Paul quando tinham de se deslocar à povoação da Ribeira Grande para tratar de seus afazeres, com os perigos que essa caminhada representava, eram alguns dos entraves invocados na petição. Outro, importantíssimo, tinha a ver com a dificuldade em escoar os excedentes agrícolas, que tinha de ser feito através do porto da Ponta do Sol, que se encontrava ainda mais distante⁹³. Na carta reivindicativa, os habitantes da região sul de Santo Antão afirmavam possuir os meios suficientes para autossustentação dos encargos inerentes ao novo concelho.

No mesmo ano, em agosto, o Conselho Ultramarino, através de um ofício, pede a opinião da Câmara de Santo Antão e esta foi perentória na sua resposta;

[...] não é possível criar-se nesta ilha outro concelho como tendem alguns indivíduos de Santo António das Pombas, pois para que essa criação pudesse ter lugar, seria preciso criar novos impostos, novas contribuições, tanto naquela como noutras mais freguesias, ónus com que o povo não poderia

92 AHNCV, SGG caixa 265, maço n.º 12. Abaixo assinado dirigido à coroa escrito pelos proprietários, negociantes e habitantes das freguesias de Santo António das Pombas da Ribeira do Paul e São João Baptista da Ribeira das Patas da ilha de Santo Antão em 5 de julho de 1861, requerendo o título de vila para a povoação de Santo António do Paul e a formação de um concelho independente do da vila da Ribeira Grande e a marcação conveniente dos limites do novo concelho.

93 AHNCV, SGG caixa 286, maço n.º 26, doc. 21. Portaria do Conselho Ultramarino datada de 8 de julho de 1859, referente ao requerimento feito pelos habitantes das freguesias de Santo António das Pombas e São João Baptista de Campo da ilha de Santo Antão.

[suportar], devido à sua conhecida pobreza⁹⁴.

O pedido de desanexação não foi naturalmente do agrado da câmara da Ribeira Grande que se opôs à criação de um novo concelho com sede na povoação das Pombas. Alegavam que o projeto da divisão do concelho era ruinoso do ponto de vista económico, tanto para a administração no reino como para a própria ilha, por implicar custos elevados para ambas as câmaras. Afirmavam ainda que, embora a freguesia de Santo António das Pombas fosse na realidade uma das principais do concelho, “[...] por si só não tem meios suficientes para a sustentação dos respetivos encargos municipais, [...]”⁹⁵. Isso, ainda segundo os opositores da Ribeira Grande, sem contar com os problemas de ordem política que se gerariam, particularmente no estabelecimento das fronteiras e na divisão das propriedades entre as duas regiões.

Uma das causas da disputa tinha a ver com as potencialidades agrícolas que o conjunto das freguesias de Santo António das Pombas e São João Baptista representavam para a ilha, principalmente na capacidade de produção. As duas freguesias situam-se numa das regiões mais produtivas do arquipélago em termos agrícolas e parte destas terras eram aforadas pela câmara da Ribeira Grande. A desanexação e constituição da região como concelho próprio implicava a perda desses rendimentos, particularmente os resultantes do aforamento das terras, bem como a redução significativa das taxas dos impostos cobrados sobre as exportações. Outra das razões que a câmara alegava tinha a ver com a anexação da freguesia de São João Baptista à freguesia de Santo António das Pombas, que esta considerava prejudicial à primeira freguesia. O motivo era ser São João Baptista fronteira à Ribeira Grande e por isso, geograficamente ficar mais próxima da atual sede do concelho do que a nova sede proposta, situada na vila das Pombas. Foi o argumento utilizado pela câmara da Ribeira Grande para se opor à desanexação da freguesia em causa. A câmara de Santo Antão, na

94 AHNCV, SGG, caixa n.º 286, maço n.º 26, doc. 21. Resposta da câmara ao ofício n.º 231, de 8 de agosto de 1859, do Conselho Ultramarino, referente ao pedido de desanexação das freguesias de Santo António das Pombas e São João Baptista de Campo da ilha de Santo Antão do Concelho da Ribeira Grande feito pelos moradores.

95 AHNCV, SGG, caixa 265. Carta da Câmara Municipal de Santo Antão de 4 de novembro de 1859, dirigida à Secretaria Geral do Governo da Província, informando da discordância dos cidadãos do concelho que foram convidados a assistir a sessão extraordinária da câmara, sobre a criação de um novo concelho na ilha.

sua sessão extraordinária de julho de 1863, que gerou muita discussão, concluiu que

[...] seria muito prejudicial aos povos da freguesia de São João Baptista se essa fosse anexada à de Santo António de Paul para formar um concelho, porquanto todos os povos habitantes daquela freguesia, estão mais anexos a esta vila, [Ribeira Grande], do que à povoação de Paul⁹⁶.

Todavia, apesar da opinião desfavorável da câmara de Santo Antão, a publicação da carta lei de 1867 (Évora, 2005:25-26) viria confirmar a pretensão dos habitantes destas freguesias e concretizar a desanexação ficando assim a ilha dividida em dois concelhos, com as sedes nas vilas de Pombas e Ribeira Grande⁹⁷. A nova divisão manter-se-ia em funcionamento praticamente até ao final de século, precisamente até 1893, quando entrou em vigor um novo projeto do código administrativo que veio dissolver o concelho de Paul, integrando-o de novo no concelho da Ribeira Grande, voltando a ilha a constituir-se como um único concelho, desta vez com uma nova sede, que já não era a Ribeira Grande mas a vila D. Maria Pia, na Ponta do Sol, para onde se tinha mudado a sede do concelho desde 1887 (Évora, 2005:25-26).

A Vila da Ribeira Grande, o porto da Ponta do Sol, com a instalação da Vila D. Maria Pia e a criação da Vila das Pombas representaram, pelo menos durante o século XIX, os principais pontos de investimento e transformação da ilha de Santo Antão. As ligações entre estas três localidades constituíram também a principal fonte de absorção das verbas destinadas às obras públicas na ilha, diminuindo assim os investimentos diretos nos espaços das vilas. As hipóteses das populações de qualquer dos núcleos por si só autofinanciarem obras na vila, como abertura de ruas ou a construção de edifícios públicos, eram reduzidas, pela falta de meios. Contudo, essa condição não constituiu impedimento para que as populações participassem ativamente nos processos de transformação dos espaços em causa.

96 AHNCV, SGG caixa 265, Cópia da vereação extraordinária da câmara de 25 de julho de 1863, em que participou o administrador do concelho e o conselho da câmara, para darem os seus pareceres acerca da divisão do concelho, requerido pelos habitantes de Santo António das Pombas em Paul e São João Baptista.

97 O Decreto de 3 de abril de 1863 determinou a divisão da ilha de Santo Antão em dois concelhos.

As interações e complementaridades estabelecidas entre os núcleos da Ribeira Grande, das Pombas (Paul) e D. Maria Pia impõem que a análise do processo deva ser feita seguindo a cronologia dos acontecimentos, acompanhado as sucessivas mudanças e intervenções em cada um dos núcleos.

Da povoação de Santa Cruz à vila da Ribeira Grande

Na relação que o enviado da coroa, capitão-mor Francisco de Andrade fez sobre as ilhas de Cabo Verde em 1582, cuja missão era elaborar um relatório sobre a vida comercial, social e religiosa do arquipélago, este afirmava que, com exceção das ilhas de São Vicente, Sal e Santa Luzia, que ainda não eram povoadas, em todas as outras, incluindo Santo Antão, eram administrados os serviços religiosos aos moradores, uma vez por ano⁹⁸. Este facto é relevante porque permite considerar a hipótese de em Santo Antão, no final do século XVI, já existir um contingente populacional de tal forma consolidado que era necessário um padre para administrar os sacramentos à população. O mesmo se confirma, em 1621, na “Relação das igrejas e cristandade das ilhas de Cabo Verde e da Serra Leoa”, onde consta que “Esta ilha é do Conde de Santa Cruz, povoada de naturais todos cristãos; vai lá um clérigo dizer missa, e administrar os sacramentos”⁹⁹. Esta população era constituída essencialmente por escravos ali introduzidos pelo donatário, alguns libertos e poucos brancos, como já se referiu, que se dedicavam particularmente à atividade pastoril e a alguma agricultura de subsistência. O facto de até aos finais de século XVII termos encontrado muito pouca informação sobre os aglomerados populacionais em Santo Antão, deveu-se em parte à própria atividade pastoril da população. Esta atividade, por necessitar de grandes extensões de terras de pasto, contribuiu efetivamente para uma ocupação mais dispersa pelo espaço, o que dificultou de certo modo a concentração da população. No entanto, este facto não desvaloriza a hipótese da existência na ilha de

98 Relação de Francisco de Andrade, 1582 in MMA, *África Ocidental*, edição digital, org. por Miguel Jasmins Rodrigues. 2011, SII-V03_d042.

99 Relação da Cristandade da Guiné e do Cabo Verde, 1621, in MMA, *África Ocidental*, edição digital, org. por Miguel Jasmins Rodrigues. 2011, SII-V04_d171.

um lugar de culto onde os habitantes se reuniam pelo menos uma vez por ano, onde os padres visitantes oficiavam a missa e administravam os sacramentos. Acerca desta suposição, Senna Barcellos forneceu algumas informações que poderão ajudar a esclarecê-la. O autor refere a existência de uma imagem de São Francisco e outra do Senhor Morto que, segundo a tradição local, supostamente teriam sido enviadas para Santo Antão, entre o final do século XVI e início do século seguinte, pelo primeiro donatário da ilha, o próprio D. Francisco Mascarenhas e que foram colocadas na capela que existia na ilha (Barcellos, 2003b:23). Senna Barcellos não dá qualquer indicação da fonte e muito menos a localização da capela. Em todo o caso, o certo é que durante o século XVII o contingente populacional existente na ilha cresceu e, no final do mesmo século, já se tinha constituído uma povoação que possuía um razoável número de casas.

Na visitação que o ouvidor Costa Ribeiro fez à ilha de Santo Antão, em 1732, encontrou a já referida povoação de Santa Cruz com o seu núcleo praticamente consolidado e com a sua comunidade de certa forma organizada, gravitando em torno do largo da igreja. Com efeito, pelo que o ouvidor constatou, não hesitou em indicá-la como uma das povoações que, pelo seu elevado número de habitantes, tinha condições para nelas serem aplicadas as leis do reino e, por essa razão, sugerir que a povoação estaria em condições de ser elevada à categoria de vila, com o estabelecimento de uma câmara atuante. “[...] visto ser esta ilha hoje realenga e da administração real e deverem viver os seus habitadores nela como os mais vassalos de Sua Majestade no Reino”¹⁰⁰.

Em Santo Antão, tratou o próprio ouvidor de executar as diligências necessárias para a aplicação das leis do reino, efetuando o primeiro termo de vereação, a que presidiu, onde foram criados os regimentos para os juizes ordinários, os juizes de órfãos, os vereadores e almotacés e foram distribuídos os principais cargos administrativos pelas demais estruturas político-administrativas, fiscais e militares da nova vila¹⁰¹.

100 BNF, Bibliothèque Nationale de France, *Manuscrits Portugais, n.º.120*, “Ilha de Santo Antão. 1732. Livro que há de servir nesta Ilha de Santo Antão para o estabelecimento das Justiças nela na forma que Sua Majestade foi servido mandar por Sua Provisão cujo traslado é o que se segue ao diante criar a Povoação vila com titulo da Ribeira grande que ia tinha, conselho com Juizes ordinários vereadores e mais oficiais da Câmara na forma de Leis do Reino”, Fol. 130.

101 *Idem*. Fols. 3-6.

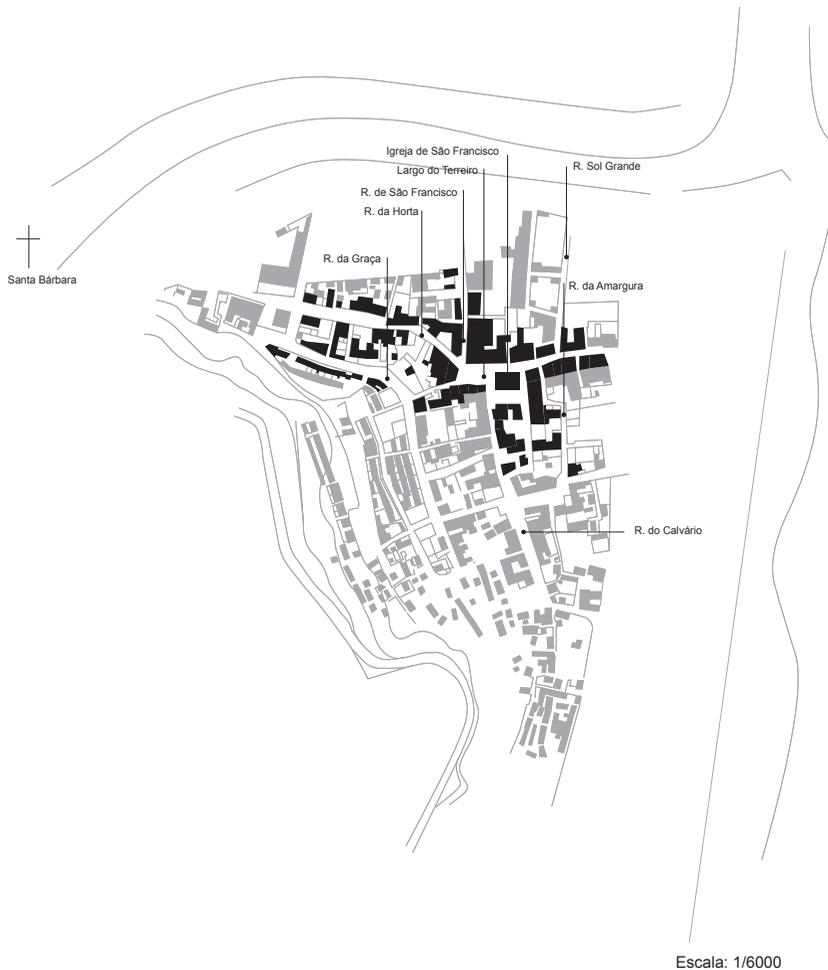


Figura 3.05 - Ilha de Santo Antão. Vila de Ribeira Grande. Identificação das ruas no tecido urbano no século XVIII. Base cartográfica (Cabo Verde, 2010).

E com as instituições e cargos criados, ficaram de imediato regulamentadas as formas de taxação dos bens para angariação de fundos necessários à gestão da vila que, neste caso, recaíam sobretudo sobre o gado e as terras, que representavam as principais atividades dos moradores da antiga povoação. Na mesma sessão foi também determinada a incidência e a forma de cobrança dos diferentes impostos¹⁰².

Em seguida procedeu-se ao parcelamento e à distribuição de terras a todos os moradores da vila, começando pelas situadas ao longo da

102 *Idem*. Fol. 125.

Ribeira da Torre, uma das duas ribeiras que contornam a zona baixa da povoação, ao longo das quais se encontravam as melhores terras de cultivo. As restantes, as da Ribeira Grande e as do terrado da vila, ficaram aforadas à câmara como meio de garantir os rendimentos do concelho e o sustento da própria instituição.

Contudo, a forma como foram distribuídas as terras e em particular a medição e a arbitrariedade na cobrança dos foros iria gerar, a longo prazo, conflitos no seio da população o que, no futuro, obrigou a câmara a rever todo o processo de distribuição de terras efetuado em 1732. Assim, em 1801, a câmara foi obrigada à reavaliação dos terrenos e a proceder a uma nova medição e à sua respetiva classificação, estipulando com isso novos valores a serem pagos por cada quatro lanças¹⁰³ de terreno. O valor variava consoante a especificidade do terreno, com valores determinados para terras destinadas à cultura de regadio ou para terras de cultura de sequeiro ou ainda de algodão (Barcellos, 2003b:150).

No mesmo ato fundacional foi acordada a instalação dos principais edifícios institucionais, a câmara, a cadeia e o pelourinho, sem, no entanto, serem indicadas as localizações de cada um deles. Determinou-se que os oficiais da câmara teriam de desenvolver as diligências necessárias para a instalação da mesma casa, e que, como primeira medida, alugar-se-iam habitações particulares na vila para albergar as novas funções, até a câmara conseguir erguer edifícios próprios para a sua sede. No processo de construção e instalação dos primeiros edifícios, por não haver ainda rendimentos suficientes do concelho que os pudessem financiar, ficou decidido a participação de todos os moradores da vila¹⁰⁴.

No que toca à estrutura da casa da câmara e cadeia, estava previsto que teria dois pisos, sendo o primeiro destinado à instalação dos serviços, ficando no piso térreo instalada a cadeia e no largo defronte ao edifício elevar-se-ia o pelourinho. Como sempre, o único elemento que foi deslocado para fora do centro da vila foi a força que deveria ser construída no sítio da Santa Bárbara, a oeste da parte baixa da vila, na

103 Segundo o *Elucidário* de Frei Joaquim de Santa Rosa de Viterbo a palavra lança “Também se tomava por medida agrária e era de 25 palmos craveiros”, ora como o palmo craveiro media (0,22 m), então uma lança corresponde a 5,5 metros.

104 BNF, Bibliothèque Nationale de France, *Manuscrits Portugais*, n.º.120, “Ilha de Santo Antão. 1732. Livro que há de servir nesta Ilha de Santo Antão para o estabelecimento das Justiças nela na forma que Sua Majestade foi servido mandar por Sua Provisão cujo traslado é o que se segue ao diante criar a Povoação vila com titulo da Ribeira grande que ia tinha, conselho com Juizes ordinários vereadores e mais oficiais da Câmara na forma de Leis do Reino”, Fol. 130.

margem norte da Ribeira Grande¹⁰⁵. A pena de morte por enforcamento era prerrogativa exclusiva do monarca pelo que, para ficar fora da alçada do poder municipal, a força localizava-se invariavelmente no exterior da vila. Veja-se isso em todas as representações de Duarte de Armas (Armas, 1997).

O desenho e as configurações propostas para o edifício da câmara não eram diferentes dos tradicionalmente adotados no reino, baseados no modelo tardo medieval, assim como dos divulgados no âmbito do urbanismo português da expansão¹⁰⁶. Com efeito, todos os procedimentos adotados no processo são similares aos anteriormente utilizados na idade média, particularmente no período pós reconquista, aquando da construção de vilas e vilas novas na Península Ibérica (Trindade, 2013). Ainda no processo foi igualmente atribuído um novo nome à povoação, que deixou de ser Santa Cruz, para passar a vila da Ribeira Grande.

Instituídos os edifícios públicos e determinada a sua traça, cabia legislar sobre as regras para a construção dos espaços privados, isto é, o loteamento dos terrenos ainda desocupados, os edifícios em ruínas e os terrenos abandonados que se encontravam dentro do “terrado da vila”. Numa primeira fase do processo apenas se contemplou a medição e o cálculo das áreas das propriedades e edifícios existentes e a estipulação do respetivo foro a pagar. Igualmente para os novos edifícios, sem se observarem referências sobre a tipologia, volumetria ou os materiais de construção. Ficou então estabelecido que qualquer indivíduo poderia construir casas na vila, ou para habitação própria ou para arrendar, sendo para isso apenas necessário uma licença, que seria atribuída pelos oficiais da câmara.

Que cada um do povo poderá no território da vila fazer livremente casas para sua habitação ou para alugar para lhe ficarem para seus filhos e netos e descendência como bens próprios pedindo primeiro licença aos oficiais da câmara que lha darão [...]¹⁰⁷.

105 *Idem*. Fol. 130.

106 Sobre a origem do modelo, o conceito, estrutura, forma e organização da casa da câmara ver Luísa Trindade (2013), Caroline Cabral (2012), Trindade e Cabral (2014) e Carlos Caetano (2011). Sobre as casas da Câmara e Cadeia no Brasil há o trabalho pioneiro de Paulo Tedim Barreto (1997). Sobre as casas de Câmara e Cadeia nos Açores veja-se Mateus Laranjeira (2013).

107 BNF, *Manuscrpts Portugais, n.º.120, , “Ilha de Santo Antão. 1732. Livro que há de servir nesta Ilha de Santo Antão para o estabelecimento das Justiças nela na forma que Sua Majestade foi servido mandar por Sua Provisão cujo traslado é o que se segue ao diante criar a Povoação vila com*

As condições em que a licença era atribuída para as novas construções também se indicam. Após a deslocação do oficial da câmara ao local da construção, este procedia à medição do terreno e estabelecia o valor do foro a ser pago pelo requerente, isto, “por ser o terreno da vila umas das propriedades que se aplica para rendimento do concelho [...]”¹⁰⁸. O que faz transparecer a ideia de que, nesta primeira fase da instalação da vila, as preocupações com as regras de construção pareciam ser bastante simplificadas, fazendo crer que se pretendia sobretudo proceder rapidamente às medições dos imóveis, registar as propriedades e estabelecer o valor do foro. No entanto, embora a documentação desta época não faça referências aos procedimentos a ter nem na construção nem na distribuição interna dos imóveis, cremos que no processo, além do estabelecimento dos limites das propriedades, também ficavam implicitamente estabelecidos os alinhamentos das frentes dos edifícios novos entre si, e o seu afastamento em relação à rua, praça ou largo. Esta preocupação poderá ainda hoje ser observada no pouco que resta da malha antiga, anterior ao século XIX, na vila da Ribeira Grande. Com efeito, embora as ruas não sejam retilíneas, nota-se a preocupação em manter uma linha contínua de frentes das casas sem que uma avançasse em relação às outras.

No processo de medição e atribuição de parcelas para a construção urbana, onde se procedeu ao levantamento das propriedades existentes, foram aferidas, só no núcleo central da vila, 610 propriedades coletáveis que se encontravam distribuídas por nove ruas, oito becos e um pátio. As ruas assinaladas eram: da Horta, com 97 propriedades; do Sol Grande, com 22; de S. Francisco, com 22; da Amargura, com 169; da Água Direita, com 28; da Graça, com 80; e da Penha de França, com 4 propriedades. Os becos que foram encontrados eram: do Serrado; da Cruz, com 23; do Challes, com 15; do Mendes, com 10; do Maio, com 33; do Rosário, com 21; de Santo Cristo, com 22, e do Calvário, com 6 propriedades e o pátio do Calhau, com 87 propriedades¹⁰⁹.

titulo da Ribeira grande que ia tinha, conselho com Juizes ordinários vereadores e mais oficiais da Câmara na forma de Leis do Reino”, Fol.120.

108 *Idem*. Fol. 126.

109 *Idem*. Rendimentos dos bens do concelho. Fols. 55-72.

Pelo número de ruas, praças e becos e pelas 610 propriedades e 360 fogos que o ouvidor apurou, pode-se entender que, em 1732, a Ribeira Grande era uma vila de tamanho considerável, pelo menos para os níveis de Cabo Verde. A sua estrutura gravitava à volta do principal largo, designado por Largo do Terreiro ou da Matriz, onde se localizava a igreja de Nossa Senhora do Rosário. Deste largo partiam os principais eixos da vila constituídos pelas ruas de São Francisco e da Horta, cujos topónimos parecem ter origem no donatário da ilha, D. Francisco de Mascarenhas, primeiro conde de Santa Cruz, antigo conde da Horta (Barcellos, 2003b). Senna Barcellos sugere que o topónimo da rua da Horta é proveniente do título atribuído ao donatário, facto que nos levanta algumas dúvidas. Este topónimo é bastante comum nas vilas e cidades tanto no continente quanto nos novos territórios de expansão. Só no arquipélago de Cabo Verde deparamos com três situações, uma rua da Horta, na cidade da Ribeira Grande de Santiago, localizada no bairro de São Pedro, outra na cidade da Praia, no Platô e outra ainda na Ribeira Grande de Santo Antão. A rua de São Francisco percorria a vila em direção a norte, enquanto que a rua da Horta, que também se iniciava no largo do Terreiro, infletia para oeste, terminando na ribeira Grande. Outras ruas estruturavam o tecido da vila, como é o caso da rua da Amargura, uma das mais longas, onde existiam 169 propriedades. Esta rua percorria a vila no sentido sul – norte, paralelamente à fachada este da igreja e terminava no local onde as duas ribeiras se entrecruzam. A rua da Água, que tinha o seu início a sul da vila, onde provavelmente se localizava a principal fonte de abastecimento de água, atravessava a vila de sul para norte, terminando, após várias inflexões, num pequeno largo a sul da matriz.

Além das distribuições de terras e levantamento das propriedades, também foram aprovadas as primeiras posturas da vila, precisamente para a regulamentação dos costumes e dos procedimentos urbanos.

E por quanto estabelecidas as justiças e governo dos habitadores desta ilha com tudo o mais que atrás fica declarado para o bem comum do povo e melhor viverem sejam necessárias leis municipais e posturas da câmara [...] ¹¹⁰.

110 *Idem*. Fol. 127.

Elas eram similares às já assinaladas para a Ribeira Brava de São Nicolau e a sua aplicação faz-se no mesmo contexto. A principal incidência era nos comportamentos de higiene urbana relacionados com os despejos e limpeza das ruas. A outra situação que preocupava a câmara eram os danos causados nas culturas pelos animais soltos e, particularmente, o mau aspeto que isso dava à vila. No plano social, impôs-se a obrigatoriedade de os moradores participarem em determinados eventos civis e religiosos de cariz público na vila como, por exemplo, as Procissões Reais, as Procissões do Corpo de Deus e da Páscoa da Ressurreição. Repetiam-se assim, as mesmas preocupações em mudar os costumes da população, substituindo-os por outros, condizentes com a nova imagem que se procurava dar à nova vila¹¹¹.

Em 1755, desembarca na ilha o bispo Frei Pedro Jacinto Valente, vindo de Santiago, onde tinha a sua residência, para se fixar em Santo Antão. Entre a chegada do bispo a Santo Antão e seu falecimento, em 1774, a vila sofreu várias intervenções no núcleo central, particularmente no largo do Terreiro onde se localizava a igreja. A ação do bispo começou por se centrar na Ribeira Grande, prolongando-se mais tarde pelo interior de Santo Antão e pelas vizinhas ilhas do barlavento cabo-verdiano, como vimos no capítulo anterior, na sua estadia em São Nicolau.

À sua chegada, existia na Ribeira Grande apenas uma freguesia, instituída ainda no tempo dos condes de Santa Cruz, a de Nossa Senhora do Rosário e a igreja da mesma invocação. Durante a sua estadia em Santo Antão, o bispo mandou reconstruir a igreja matriz edificando-a, segundo a historiografia, a partir do risco da Sé de Santiago. A informação vem de Senna Barcellos que a ela se refere, sem no entanto indicar as fontes, afirmando que “Este prelado mandou efetivamente erigir uma grande igreja nesta ilha, a de Nossa Senhora do Rosário, na vila da Ribeira Grande, segundo a planta da Sé de Santiago” (Barcellos, 2003b:21).

A vontade de transferir a cátedra episcopal da Ribeira Grande de Santiago para a Ribeira Grande de Santo Antão¹¹², poderá ter levado o

111 *Idem*. Fol. 128.

112 Já tínhamos referido a esta questão da mudança do bispado no capítulo anterior. Note-se que a primeira intenção de Frei Pedro Jacinto Valente é de instalar o bispado em Santo Antão. Depois, sobretudo com Frei Cristóvão de São Boaventura, é a ilha de São Nicolau que mobiliza os prelados.

bispo a querer reproduzir a planta da Sé de Santiago na vila da Ribeira Grande em Santo Antão, plano que não se concretizou e que nos suscitou algumas dúvidas sobre este episódio. Considerando as dimensões do edifício em questão e a exiguidade do espaço disponível no tecido da vila e, sobretudo, o condicionamento imposto pela densidade de construção existente no lugar onde o bispo pretendia erigir a igreja, seria pouco provável que o edifício lá coubesse. As mesmas dúvidas foram expressas no manuscrito vulgarmente conhecido por *Anónimo de 1784* publicado por Carreira (1985:60) em que o autor era da opinião de que o bispo

[...] veio a dizer que tinha promessa de Sua Majestade, por via do dito confessor, o padre José Moreira, de lhe mudar a Catedral para a referida Ilha de Santo Antão, o que é impossível por não ter capacidade para sustentar uma catedral, por ser a sua terra quase estéril, que toda consiste em rochedos quase inacesso [sic], sem caminhos, nem porto de mar capaz, nem sítio suficiente aonde se pudesse erigir a catedral¹¹³.

No entanto, a hipótese que consideramos é de se ter dado o caso da planta ter sido a mesma da igreja da Ribeira Grande de Santiago, mas executada em proporções e dimensões mais reduzidas. Embora Senna Barcellos, referindo-se à mesma igreja, tenha insistido na ideia de que, “conseguiu o bispo fazer outra igreja de maiores dimensões, que ocupava uma grande área de terreno, com muitas e amplas capelas” (Barcellos, 2003b:23), mesmo assim, cremos que se referia mais à forma da sua planta do que propriamente à reprodução da escala do edifício da Sé. De todos os modos, esta igreja construída, segundo o próprio bispo, *a fundamentis*¹¹⁴, terá sido maior que a capela que existia anteriormente. Assim, apesar de todas as dúvidas que subsistem, o que importa aqui assinalar é que, quaisquer que fossem as dimensões da igreja que o bispo mandou construir no local, foi feita uma considerável reorganização do espaço à volta que, com certeza,

113 “Notícia corográfica e cronológica do bispado de Cabo Verde desde o seu princípio até o estado presente, com um catálogo dos Exmos. Bispos, governadores e ouvidores, e os sucessos mais memoráveis mais verídicos tirados de livros e papéis antigos e assim mais algumas insinuações dos meios mais conducentes para o restabelecimento dele por se achar na última decadência. Composta pela infatigável diligência de um amante da pátria e leal vassalo de sua majestade fidelíssima – 1784”. BNP, códice n.º 547.

114 AHU, CV, caixa n.º 29, doc. 24. Cópia de uma carta do Bispo de Cabo Verde pedindo à Sua Majestade, paramentos para as igrejas de daquele bispado. 23 de outubro de 1765.

incluiu, além da demolição da antiga capela, algumas expropriações, aquisições de terreno, alargamento de ruas e regularização do largo para erigir a nova igreja mandada construir pelo bispo no espaço mais central da vila.



Figura 3.06 - Ilha de Santo Antão. Vila da Ribeira Grande. Vista da vila. Foto (Pires, 2013).



Figura 3.07 - Ilha de Santo Antão. Vila da Ribeira Grande. Vista do Largo do Terreiro e Igreja matriz. Foto (Pires, 2013).

A ação urbanizadora do bispo também se fez sentir nas zonas da Nossa Senhora da Penha de França e do Tarrafal, ambas as áreas pertencentes à Ribeira Grande embora separadas do corpo principal da vila pelas ribeiras da Torre e Grande. Nessas áreas ou bairros, sob os auspícios



Figura 3.08 - Ilha de Santo Antão. Vila da Ribeira Grande. Perspetiva da rua principal da vila a partir do largo do Terreiro. Foto (Pires, 2013).



Figura 3.09 - Ilha de Santo Antão. Vila da Ribeira Grande. Vista de um sobrado na rua principal. Foto (Pires, 2013).

do mesmo bispo, erigiram-se as capelas de Nossa Senhora da Penha de França e de São Miguel, respetivamente. Os dois templos encontram-se localizados no interior do denso casario destas áreas da vila, erigidos em largos regulares e ladeados de ruas estreitas e relativamente longas. Ambos os templos são de reduzidas dimensões, possuem uma só nave, sem torres sineiras.

O bairro da Nossa Senhora da Penha de França encontra-se implantado sobre um rochedo irregular a uma cota de 25 m. Esta área destaca-se pelo seu denso casario que se avista de quem vem do mar e pela paisagem marcada pela configuração natural do rochedo. O sítio é de reduzidas dimensões, com o espaço muito limitado. Ocupa uma área de cerca de 1,6 hectares, no topo da colina. Dada essa configuração orográfica, os edifícios desenvolveram-se segundo eixos orientados pela linha de fuste, onde praticamente não existem travessas, apenas quarteirões longos e longitudinais. A igreja ocupa uma posição mediana no tecido do bairro.



Figura 3.10 - Ilha de Santo Antão. Vila da Ribeira Grande. Penha de França. Estrutura urbana. Base cartográfica (Cabo Verde, 2010).



Figura 3.11 - Ilha de Santo Antão. Vila da Ribeira Grande. Vista da Penha de França. Foto (Pires, 2013).

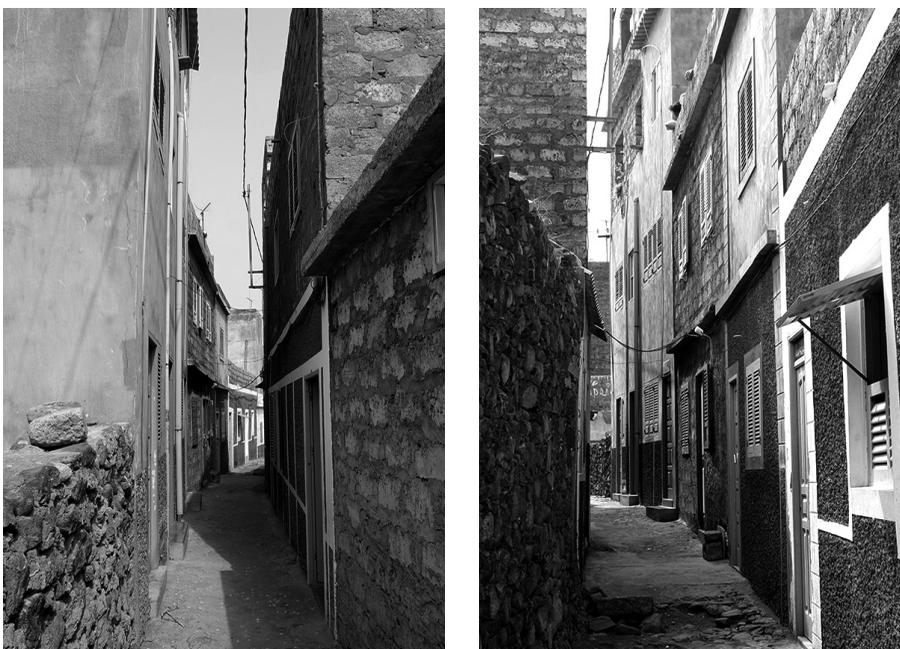


Figura 3.12 e 3.13 - Ilha de Santo Antão. Vila da Ribeira Grande. Penha de França. Perspetiva das ruas do bairro. Foto (Pires, 2013).

A área ou bairro do Tarrafal, por sua vez, encontra-se localizada a leste do corpo principal da Ribeira Grande e praticamente à mesma cota desta. É limitada a oeste pela Ribeira da Torre, que a separa do corpo principal da vila, a norte, pelo mar e do lado sul e leste, por um grande

rochedo que impede qualquer movimento de expansão do bairro para esta direção. A malha desta área é igualmente densa, mas de maior regularidade se comparada com a da Penha de França. Os quarteirões estão orientados no sentido nordeste – sudoeste, acompanhados por dois eixos longitudinais que estruturam praticamente todo o tecido do bairro, que são atravessados por várias travessas, formando pequenos quarteirões. Igualmente nesta zona, nota-se a ausência de largos no tecido do bairro, com exceção apenas do largo onde foi implantada a capela de São Miguel. A igreja situa-se no extremo nordeste do bairro, no final de um dos eixos estruturantes.



Escala: 1/5000

Figura 3.14 - Ilha de Santo Antão. Vila da Ribeira Grande. Tarrafal. Estrutura urbana. Base cartográfica (Cabo Verde, 2010).

Dois anos após a chegada do bispo a Santo Antão, instalou-se na ilha a Companhia Geral do Comércio de Grão Pará e Maranhão primeiro, e depois, a Companhia para o Monopólio do Comércio nas ilhas de Cabo Verde, Bissau e Cacheu, que vigorou até 1786. As companhias detinham o exclusivo do comércio no arquipélago com poderes para nomearem capitães mores e seus representantes na ilha. Durante o período de vigência não foram assinaladas quaisquer obras de relevo na vila, além das já referidas ações desenvolvidas pela iniciativa do bispo. Pelo



Figura 3.15 - Ilha de Santo Antão. Vila da Ribeira Grande. Tarrafal. Vista do bairro. Foto (Pires, 2013)



Figura 3.16 e 3.17 - Ilha de Santo Antão. Vila da Ribeira Grande. Tarrafal. Perspetiva das ruas do bairro. Foto (Pires, 2013)

contrário, as preocupações das companhias terão ficado pela exploração dos recursos, não contribuindo com qualquer obra de referência que possamos apontar. Embora no contrato que ligava a Companhia do Comércio do Grão Pará e Maranhão à coroa constassem cláusulas da obrigatoriedade em manter operacionais o sistema de defesa das ilhas, incluindo a reparação dos fortes e fortins e dos respectivos armamentos, esta cláusula nunca foi cumprida (Carreira, 1988).

O investimento nas vilas no século XIX

Na primeira metade do século XIX, o investimento urbano foi lento e pouco expressivo. Os edifícios que tinham sido construídos após a segunda metade do século XVIII encontravam-se mal cuidados e a desabar, particularmente os edifícios públicos. Pelo que nos transmitiu Chelmicki, na sua visita ao arquipélago em cerca de 1840, constata-se que

O quartel e o presídio mui bem construídos, estão completamente arruinados; e a igreja paroquial, fundação do Bispo Fr. Pedro Jacinto Valente; que estabeleceu neste tempo a Sé Episcopal acha-se até destelhada sendo aliás a única parte onde se celebra o culto divino nesta vila além da ermida da Penha de França (Chelmicki e Varnhagen, 1841:19).

Quadro similar foi-nos descrito por Lima, três anos depois, acrescentando a informação do número de moradores na vila, “É grande esta vila, e tem cinco a seis mil moradores; [...] tem uma boa igreja matriz, um quartel de tropa e um presídio, - mas tudo arruinado:[...]” (Lima, 1844:77).

Em parte, o cenário de abandono descrito pelos visitantes também reflete a deficiente gestão das companhias de comércio que operaram na ilha praticamente até ao final do século XVIII, cuja gerência foi considerada desastrosa para a província (Carreira, 1988). Por outro lado, é também fruto do período de instabilidade que sucedeu ao das companhias, provocada pela crise política e institucional que se instalou na metrópole, nas primeiras décadas do século XIX, consequência das revoluções liberais na Europa. No arquipélago, esta crise teve os seus efeitos nefastos, particularmente na administração e no abandono a

que as ilhas ficaram sujeitas e, sobretudo, na instalação de um clima de instabilidade social que em certos casos desencadeou verdadeiras revoltas populares que acabariam por paralisar a já fraca economia das ilhas durante esse período (Évora, 2005:15).

A par da crise política e social, há que considerar as crises cíclicas de seca e escassez, ou as epidemias que, quando se abatiam sobre o arquipélago, provocavam muitas vítimas. Num período de cerca de cinquenta anos, duas crises devastaram o arquipélago. A primeira durou de 1773 a 1775, e nela perderam a vida cerca de vinte e oito mil pessoas, sendo cinco mil só em Santo Antão, que tinha na época uma população estimada de mais de dez mil habitantes. A segunda crise, a de 1831 a 1833, também abrangeu todo o arquipélago, cerca de trinta mil pessoas perderam a vida, correspondendo a 42% do total da população, provocando em Santo Antão treze mil vítimas. O impacto destas crises foi intenso e, como a recuperação dos níveis populacionais é lenta, elas causaram grandes retrocessos na economia e, conseqüentemente, no crescimento urbano. Terão sido estas algumas das causas das vilas se encontrarem pouco cuidadas e de, pelo menos até meados do século XIX, não se terem registado grandes investimentos e conseqüentes transformações urbanas em Santo Antão (Carreira, 1959), (Silva, 1994).

A partir dos anos quarenta do século XIX, com a entrada em vigor de um novo código administrativo, sustentado pelo decreto de 7 de dezembro de 1842¹¹⁵, seria imposta uma reorganização e novos procedimentos dos órgãos administrativos. Entre outras obrigações, os governos provinciais receberam instruções para a apresentação de relatórios regulares sobre o desenvolvimento das obras públicas planeadas e em execução em todas as ilhas do arquipélago (Lopes Filho, 1996). Estes relatórios contribuíram, de certo modo, para melhorar a gestão das obras públicas em cada ilha e no arquipélago como um todo. A sua leitura e análise permitiu que acompanhássemos, em geral, o desenvolvimento das intervenções levadas a cabo em todo o território e, em particular, as intervenções nas vilas que nos propusemos estudar.

Estes relatórios, na maioria das vezes, limitavam-se a reportar as grandes obras públicas, isto é, aquelas geridas pela administração do estado e, neste caso, obras que estavam relacionadas com a construção

115 Dec. Lei de 7/12/1842. Disponível em, <http://www.fd.unl.pt/Anexos/Investigacao/1402.pdf> e acedido em 23 de março de 2016.

de infraestruturas e equipamentos administrativos, sociais e económicos. Referiam-se sobretudo a obras cujo impacto se sentia mais à escala do território e que teriam mais a ver com melhoramentos ao nível da economia da região, do que com as intervenções nas vilas propriamente ditas. Abarcavam principalmente a construção de estradas, pontes, portos e sistemas de captação de águas e outros tipos de construção e, o seu teor, na maioria das vezes, estava centrado mais nos custos e no desenvolvimento das obras, do que em pormenores técnicos ou descrições das localidades onde eram executadas.

Contudo, em determinados relatórios, encontramos referências a algumas obras de médio porte, com um pouco mais de informação. Particularmente aquelas a decorrer em localidades portuárias, referentes a construções de alfândegas, postos fiscais, redutos defensivos, etc. No caso de obras executadas nas vilas, reportavam-se à construção de casas da câmara, quartéis, escolas, mercados e cemitérios públicos e, em casos especiais, compreendiam também informações sobre obras de alguns equipamentos religiosos. É o caso do relatório, elaborado pelo engenheiro António Ferreira Quaresma para a Secretaria do Governo Geral, em maio de 1862, sobre o estado das obras que se encontravam em curso na ilha de Santo Antão.

As primeiras obras na Ribeira Grande

No relatório do responsável pelas obras públicas, o engenheiro António Ferreira Quaresma, além de apresentar o estado das grandes obras em curso relativas às estradas e caminhos entre as povoações, informa também o resultado de uma inspeção efetuada à igreja matriz da Ribeira Grande, que lhe fora encomendada pelo governo da província. Na sua observação, o engenheiro esclarece que,

Como V. Ex.^a sabe, as paredes exteriores das capelas caíram, bem como todo o teto, nas últimas águas. Os negociantes fizeram à sua conta um pequeno conserto na capela-mor onde celebram os ofícios divinos. Mandeí demolir as torres e as paredes da igreja por ser tal o seu estado de ruína que, nas próximas águas, será de supor que tudo isso desabasse sobre os próximos edifícios com imenso perigo de vidas, e perdas de propriedades, esperando

que V. Ex.^a aprovará este procedimento¹¹⁶.

Como é evidente, trata-se do templo mandado construir pelo bispo Frei Jacinto Valente, entre 1755 e 1774, o mesmo que Chelmicki e Lima observaram nos anos quarenta já em ruínas. Não será de estranhar o curto tempo de existência da igreja, cerca de setenta anos, sendo demolida face ao seu avançado estado de degradação. Além da falta de manutenção a que esteve sujeita, também os materiais utilizados na sua construção terão influenciado o seu destino. Na observação de um anónimo que passou por Cabo Verde em 1784, o edifício era

[...] uma grande Igreja, pela planta da Catedral da Ilha de Santiago, porém promete pouca duração por feita, a maior parte de pedra e barro, por falta da cal, e não haver na ilha possibilidade para conservar e reedificar (Carreira, 1985:60).

Assumindo que a planta da igreja era similar à Sé da Ribeira Grande de Santiago, tratava-se de um edifício de planta em cruz latina, com três naves, capela-mor e transepto saliente. No alçado, erguiam-se duas torres sineiras que ladeavam a porta principal, desenhadas no mesmo plano da fachada principal, fechadas por dois campanários. Pelo relato do engenheiro conclui-se que o edifício possuía uma capela-mor e duas capelas laterais que sofreram algumas obras de reabilitação e onde eram efetuados provisoriamente os serviços religiosos, porque o resto da igreja se encontrava na eminência de ruir.

Em 1862, na mesma ocasião em que o engenheiro reportou a demolição parcial do templo e das suas torres, promoveu também uma campanha entre os moradores para a reconstrução da igreja. Foi feita uma reunião, em que a câmara e o administrador do concelho participaram, em conjunto com alguns habitantes importantes da vila, com o objetivo de angariar fundos para refazer a igreja. A quantia arrecadada, juntamente com as verbas disponibilizadas pelo governo e o aproveitamento das pedras retiradas da antiga igreja, permitiriam executar a obra e devolver aos moradores a igreja matriz.

116 AHNCV, SGG, caixa 615, maço n.º 15, doc. 43. Relatório elaborado em maio de 1862 pelo major António Ferreira Quaresma, então diretor das obras públicas, dando conta do estado das obras públicas na ilha de Santo Antão.

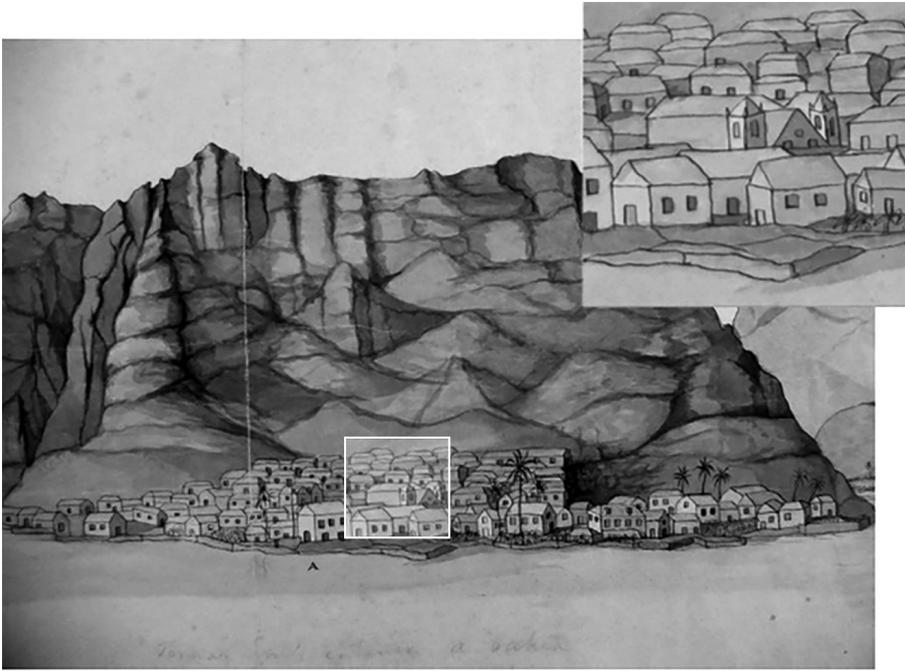


Figura 3.18 - Ilha de Santo Antão. Vila da Ribeira Grande. "Vista da povoação da Ribeira Grande na ilha de Santo Antão". (Valdez, 1864)

No intuito de conseguir mais verbas para a reconstrução da matriz, o engenheiro atesta no relatório a forte ligação que os moradores de Santo Antão tinham com a igreja, chegando mesmo a afirmar que a sua reconstrução era um ato não só social como também de economia porque a "[...] igreja está por tal forma ligada com o comércio, que já muito se vai sentindo na povoação a falta de concorrência das pessoas do campo" e mais ainda, realça a disponibilidade dos moradores afirmando que "qualquer que for o diretor de obras públicas nomeado por V. Ex.^a, será ele sempre muito coadjuvado neste serviço gratuitamente"¹¹⁷.

Com efeito, em Santo Antão acontecia frequentemente que eram os próprios habitantes, de forma voluntária e gratuita, que se empenhavam na realização de obras que achavam ser de interesse local e para o desenvolvimento da própria economia. Embora a maior parte das intervenções estivessem sob a responsabilidade da administração central, isto é, do estado, a autarquia e os cidadãos das localidades onde estas ocorriam constituíram partes fundamentais do processo de intervenção

117 AHNCV, SGG, caixa 615, maço n.º 15, doc. 43. Relatório elaborado em maio de 1862 pelo major António Ferreira Quaresma, então diretor das obras públicas, dando conta do estado das obras públicas na ilha de Santo Antão.

no território. No referido relatório, o engenheiro António Ferreira Quaresma salienta, em mais de uma ocasião, esta disponibilidade dos habitantes de Santo Antão em participar voluntariamente nas obras.

E tão consciente estão os seus habitantes das vantagens que lhes devem resultar o estabelecimento destas novas linhas de comunicação, que espontânea e entusiasticamente se oferecem para tais trabalhos¹¹⁸.

O facto do povo de Santo Antão se oferecer gratuitamente para trabalhar na abertura dos caminhos, explica a circunstância de se levarem a efeito naquela ilha obras tão consideráveis neste género, com poucos meios para elas¹¹⁹.

No mesmo documento o engenheiro chama atenção para a necessidade de se fazer a remodelação do edifício da alfândega, que funcionava no porto da Ponta do Sol. Tratava-se de um edifício de reduzidas dimensões, que “apenas consiste em um acanhadíssimo armazém, no pavimento térreo, e no superior, dois quartos que servem para casa de despacho”¹²⁰, o qual, com o aumento do comércio e das exportações, já não possuía capacidade para armazenar mais mercadorias, daí ter-se alugado na vila um outro edifício para esta função. Com base no que viu, o engenheiro sugeriu a construção de um novo edifício para a alfândega na vila D. Maria Pia.

Fruto dos constantes relatórios alertando para o estado em que se encontrava o território e a necessidade de construção de mais infraestruturas para o desenvolvimento das indústrias das diferentes ilhas, em 1865 foi nomeada uma comissão para se inteirar do estado económico do arquipélago e para elaborar propostas contendo soluções para a melhoria do desempenho da agricultura e aumento das exportações. Desta comissão nasceram algumas propostas de trabalhos que, na sua maioria, continuavam a apoiar-se no incremento das infraestruturas, como sendo o melhor caminho para se chegar às outras povoações e conseqüentemente aumentar a exportação das produções das ilhas. Nesse sentido, parte substancial do investimento foi dirigido para a abertura de novas vias e manutenção das existentes, estabelecimentos

118 *Idem*.

119 *Idem*.

120 *Idem*.

de alfândegas em todos os portos, construção e reparação dos portos, especialmente nas ilhas de maior produção agrícola, como é o caso de Santiago, Fogo e Santo Antão (Barcellos, 2003d:238).

Em Santo Antão, no mesmo ano em que foi eleita a comissão para os melhoramentos do comércio, a câmara da Ribeira Grande retomou os seus investimentos no centro da vila, de forma a dotá-la de melhores condições de higiene e melhores edifícios, dignos do estatuto de sede do concelho. Essa intenção começa a ser manifestada por um pedido ao governo geral para a aquisição de uma propriedade que servisse de paços do concelho, uma vez que a existente já não se encontrava em condições de funcionamento. É o próprio presidente da câmara quem o diz na sua missiva dirigida ao governo da província. Descrevia o quadro das condições de trabalho da câmara, particularmente dos serviços de despacho e o estado em que se encontrava o edifício da câmara como,

[...] uma pequena e insignificante casa, propriamente da Câmara Municipal desta ilha a qual denominavam Paços do Concelho e onde efetivamente os respetivos vereadores exerciam todos os atos municipais. O pavimento inferior desta casa, posto ser um casebre térreo e sem condição alguma higiénica, servia contudo de cadeia civil deste julgado, e já então a referida casa começava a deteriorar-se, chegando em pouco tempo a completo estado de ruína¹²¹.

Diz ainda que

A casa de que se trata achava-se há muitos anos por terra, e reduzida a um monte de pedras e entulho, ou mais precisamente a um pardieiro indecente, obstruindo uma parte do Largo do Terreiro onde fora edificada; [...] resolvi portanto fazer remover aqueles entulhos, tendo previamente consultado a Câmara municipal a que tenho a honra de presidir¹²².

Por esta altura, a câmara debatia-se com problemas de gestão, principalmente pela falta de recursos e em particular pela indiferença do

121 AHNCV, SGG, caixa n.º 265, maço n.º 13 doc. 11. Pedido da Câmara de Santo Antão, feito por José António Serrão em dezembro de 1865, para o secretário geral do governo, para a compra de uma casa que servisse de Paços de Concelho, uma vez que a existente já se encontrava velha e sem condições.

122 *Idem*.

governo em prosseguir com as obras na vila. Queixava-se o presidente que se tivessem sido feitas as obras necessárias ter-se-ia evitado todos os inconvenientes de ter de alugar uma nova casa. Mas, aproveitando o contexto, sugeriu como solução a aquisição de uma outra casa que com pouca despesa resolveria o problema. Tratava-se de uma casa “[...] pertencente aos herdeiros de D. Maria Laurentina da Graça, que não obstante achar-se em completa deterioração pelo que respeita a madeiras de soalho, portas e armação, [...]” preenchia, segundo ele, todas as condições que um edifício para este fim requeria, concluindo que “[...] nas atuais circunstâncias a compra deste edifício por parte da câmara é uma utilíssima boa aquisição [...]”¹²³. Não indicava, porém, a localização da dita casa na vila.

Embora pareça ser este pedido de aquisição de uma casa para câmara uma simples transação, na realidade o que o presidente tinha em mente era uma operação urbanística de pequena escala, que tinha como finalidade a reestruturação do tecido urbano do núcleo central da vila, de forma a dotá-la de uma nova rua, provavelmente mais ampla e regular e, sobretudo, mais arejada, bem como de uma praça. Essa intenção estava patente no contrato de aquisição da propriedade entre a câmara e os herdeiros da casa onde se diz que,

[...] o herdeiro Luís Bento Silva, que a parte que lhe pertence na referida casa cedia-a favor do concelho, com a condição de se abrir uma rua que, do Largo do Terreiro desta vila, facilite o transito e comunicação com a Rua do Cachão, oferecimento este que, aceitei por parte da câmara por isso sendo de toda a conveniência a abertura da rua de que se trata, aquela importância ajudará muito o pagamento das despesas [...]¹²⁴.

Foi a primeira intervenção no tecido urbano que registámos na Ribeira Grande no século XIX. Tratava-se, com certeza, de uma rua de grande importância por estabelecer a ligação entre o Largo do Terreiro e a rua do Cachão localizados na zona mais central da vila. A este projeto seguiu-se a ordem de demolição dos muros situados no pátio, cuja frente dava para a travessa do Cônsul, e para a rua do Quartel General Velho,

123 *Idem*.

124 *Idem*

cujo proprietário era a fazenda pública¹²⁵.

Ainda em 1865, o responsável pelas Obras Públicas Ivo Celestino Gomes Oliveira, dá conta das dificuldades sentidas na execução das obras em Santo Antão por falta de um regulamento, sem o qual dificilmente conseguiria levar a cabo as ações que se pretendiam fazer executar na vila. Na informação que fez à Secretaria do Governo advertiu que “aquela ilha, não chegou ainda o regulamento das obras públicas, vendo-se a comissão em embaraços para poder caminhar legalmente”¹²⁶, pedindo urgentemente que lhe fosse enviado uma cópia.

No mesmo correio, o responsável pelas obras públicas enviou um orçamento relativo aos trabalhos de reparações que pretendia mandar fazer no quartel do destacamento, situado na Ribeira Grande, que na altura requeria obras de manutenção, assim como um pedido de instruções para a orientação das intervenções na ilha enquanto aguardava pela chegada do regulamento.

Em 1867, a crise da desanexação das freguesias do sul, atingiu o seu ponto mais alto e culminou com a determinação pelo governo geral da província da divisão da ilha de Santo Antão em dois concelhos. Os fortes protestos dos moradores, em oposição ao processo de divisão, depressa se fizeram sentir. Os habitantes da Ribeira Grande alegavam que Paul estaria condenado, porque não tinha condições económicas de manter-se, por si só. A resposta não tardou. Afirmavam os habitantes de Paul que

As duas freguesias de Santo António na Ribeira do Paul e São João Baptista na Ribeira das Patas, são as mais distantes da Vila da Ribeira Grande atualmente cabeça de Concelho; tem as duas freguesias para mais de dez mil almas, e não carecem de pessoas aptas para exercerem os cargos municipais; a povoação de Paul, que é mais populosa, e emancipada como vila, oferecerá todas as proporções para constituir a cabeça do município, sem prejuízo da dignidade pública, porque poderá sustentar-se por si, sem que prejudique as suas vizinhas, nos meios indispensáveis para a sua conservação; e a ilha

125 AHNCV, SGG caixa 124, maço n.º 11, doc. 31. Carta da câmara da Ribeira Grande, de 20 de outubro de 1864, informando ao governo da província da demolição dos muros sitos no pátio frente para a travessa do Cônsul.

126 AHNCV, SGG caixa 616, maço n.º 1, docs. 59 e 60. Carta da secretaria da direção da Comissão de obras de Santo Antão, escrita por Ivo Celestino Gomes Oliveira, de 23 de novembro de 1865, dirigida ao secretário do governo geral, informando da necessidade de um regulamento das obras públicas e ao mesmo tempo o orçamento para os reparos a serem feitos no quartel do destacamento e pedido das instruções para a orientação das intervenções na ilha.

formando dois concelhos, deve ser melhor administrada e alcançará em breve o grau de prosperidade de que é suscetível¹²⁷.

Apesar das contestações dos habitantes da Ribeira Grande, três anos após a publicação da carta de lei que confirmava a secessão, foi criada efetivamente a comissão municipal de Paul, com as competências que o código administrativo atribuía e, no primeiro trimestre de 1871, foi inaugurada a câmara municipal de Paul. A partir desta data passou a ilha de Santo Antão a dispor de dois órgãos de gestão independentes e autónomos, cada um com o seu quadro de pessoal (Lopes, 1998:61–65). Paul passou a constituir um concelho de segunda classe, com sede na vila das Pombas e Ribeira Grande mantinha-se como a principal sede de concelho da ilha.

A vila de Santo António das Pombas

A vila de Santo António das Pombas, vulgarmente designada por Paul, desenvolveu-se ao longo da estrada que acompanha a linha da costa, estando, no entanto, o seu núcleo principal dividido em duas partes. A mais antiga situa-se a cerca de 200m da costa para o interior, na margem sul da ribeira, onde se instalou o primeiro núcleo populacional da região, ainda no decorrer do século XVII. Ali ergueu-se a igreja e o principal largo da povoação bem como as instalações da fábrica de processamento do anil. O casario, nesta parte da vila, com exceção do largo onde é mais denso, torna-se bastante rarefeito à medida que se afasta dele.

A outra parte do núcleo, de conceção mais recente, do século XIX, encontra-se junto à costa, acompanhando a estrada marginal que passa na ilha. Estruturou-se a partir de um pequeno largo regular onde foi construído o edifício dos paços do concelho, inaugurado em 1871. Os dois largos conectam-se por uma rua que foi provavelmente desenhada na mesma circunstância que o largo da câmara. Nesta parte da vila, o casario desenvolveu-se maioritariamente ao longo da estrada marginal. A sul, à saída da vila, localiza-se o cemitério.

127 AHNCV, SGG, caixa n.º 265, maço n.º 14, doc. 8. Abaixo assinado de proprietários, negociantes e povo das freguesias de Santo António das Pombas da Ribeira de Paul e São João Baptista da Ribeira das Patas, da ilha de Santo Antão, de 5 de julho de 1861, pedindo ao rei à coroa a passagem à qualidade de vila a povoação da Ribeira de Paul e a divisão de Santo Antão em dois concelhos.

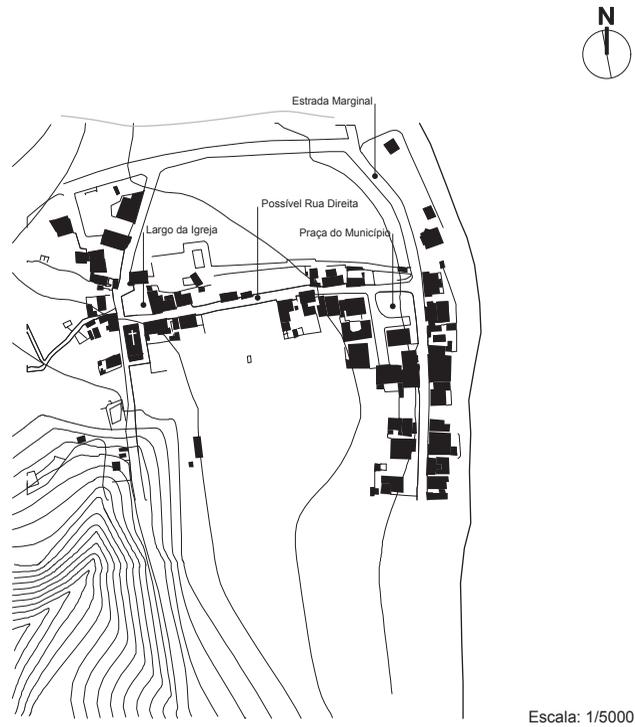


Figura 3.19 - Ilha de Santo Antão. Vila de Paul. Pormenor da área central da vila. Base cartográfica (Cabo Verde, 2010).

Com exceção dos largos da vila, o restante casario está disperso pelo vale e é constituído principalmente por várias unidades semirrurais, de que fazem parte um edifício principal, um quintal, variando de tamanho consoante a propriedade, e alguns anexos, tudo cercado por muros de pedra, de alvenaria ou de ramos de árvore.

Durante praticamente todo o século XVIII a importância de Paul residiu sobretudo numa unidade fabril de processamento de anil, que era extraído de uma planta abundante na região, utilizada para tingir tecidos. A fábrica foi construída pelos então donatários da ilha, os Marqueses de Gouveia, por volta de 1711 e manteve-se em funcionamento até 1750, quando passou para a posse do Duque de Aveiro, que a conservou até 1758, perdendo-a depois para a Fazenda Real e acabando por ser abandonada no início do século XIX (Feijó, 1986:45).

A unidade fabril estava localizada na parte antiga da povoação, junto ao largo da igreja, como já se referiu, e dela faziam parte dois tanques construídos em pedra para a lavagem e a fermentação da planta da qual é extraído o anil. No final do século XVIII, a fábrica foi estudada



Figura 3.20 - Ilha de Santo Antão. Vila de Paul. Vista da vila. Postal. Editor: Casa do Leão, S. Vicente, c.1965.



Figura 3.21 - Ilha de Santo Antão. Vila de Paul. Vista da vila. Foto (Pires, 2013).

pelo naturalista João da Silva Feijó, que nessa altura se encontrava em Santo Antão, para elaborar um inventário da pecuária. Feijó anotou uma série de erros praticados durante o processo de produção da tinta que, segundo ele, conduziam à fraca qualidade e à pouca competitividade do produto final, comparando-o com o que era produzido nas ilhas Canárias.



Figura 3.22 - Ilha de Santo Antão. Vila de Paul. Igreja de Santo Antônio. Foto (Pires, 2013).



Figura 3.23 - Ilha de Santo Antão. Vila de Paul. Edifício da Câmara Municipal. Foto (Pires, 2013).

Com o tratamento inadequado da planta durante o seu processamento, Feijó observou o grande desperdício de material inerente à metodologia empregue na produção da tinta. A partir da sua observação, elaborou uma memória onde explicava ponto por ponto, a forma correta como deviam ser montadas as estruturas de produção do anil, bem como as



Figura 3.24 - Ilha de Santo Antão. Vila de Paul. Vista de uma rua no centro da vila. Foto (Pires, 2013).



Figura 3.25 - Ilha de Santo Antão. Vila de Paul. Rua de acesso à igreja de Santo António. Foto (Pires, 2013).

fases da maturação e os processos de produção e extração do líquido de uma forma que permitisse melhor qualidade de produção e maior rentabilidade (Feijó, 1986). Ainda no tempo dos Marqueses de Gouveia a produção do anil era expedida para o porto da Ponta do Sol, onde era armazenada para mais tarde ser exportada.

Em 1840, Chelmicki identificou a “povoação chamada Paul: situada entre montanhas à beira mar num vale por onde passa uma grande ribeira: terá seus 300 habitantes” (Chelmicki e Varnhagen, 1841:19). Por volta da segunda metade do século XIX, Valdez descreve a “[...] cabeça da freguesia de Santo António das Pombas ou do Paul com 3678 habitantes, é uma aldeia de umas 700 a 800 almas que fica a três léguas pouco mais ou menos da vila da Ribeira Grande [...]” (Valdez, 1864:152). Sobre o equipamento da povoação dizia possuir “[...] bonita igreja paroquial e algumas ruas bem alinhadas, mas estreitas e pouco limpas; [...]” (Valdez, 1864:152–153).

Como se viu, o concelho de Nossa Senhora das Pombas vigorou de 1867 até 1893, quando voltou a ser incorporado na câmara da Ribeira Grande. No século XX, em julho de 1917, o administrador do concelho de Santo Antão, Guilherme Reginaldo Morbey, revelava-se preocupado com a entrada em vigor da carta orgânica da colónia que propunha uma nova subdivisão administrativa da ilha. Previa-se a desanexação da freguesia de São João Baptista do concelho irregular de Paul. Esta passaria a pertencer ao concelho irregular de Carvoeiros, ficando Paul com apenas a freguesia de Santo António das Pombas e mantendo-se a Ribeira Grande como o único concelho regular da ilha de Santo Antão¹²⁸. Com a aplicação da carta orgânica, Paul recuperou de novo a autonomia municipal, ficando apenas com uma freguesia. Nesta circunstância houve investimento no edifício da câmara municipal, posto que o anterior edifício tinha sofrido um incêndio em 14 de março de 1893 (Évora, 2005:28-28).

Em 1920, em carta dirigida aos serviços das Obras Públicas da província informa-se que seguia “Um desenho contendo a planta, alçado e perfis, e croquis de localização dos referidos paços”¹²⁹, da autoria do coronel Viriato da Fonseca. De todos estes elementos, apenas conseguimos encontrar uma fotografia das paredes já levantadas do referido edifício.

Na mesma carta a comissão municipal queixava-se às Obras Públicas da falta de instalações para todas as repartições públicas.

128 AHNCV, SGG, caixa 124, maço n.º 2. Carta do administrador do concelho de Santo Antão dirigida ao governador geral da província, dando conta da sua preocupação da remodelação do pessoal do quadro das secretarias da câmara municipal e administração do concelho, em virtude da aplicação da carta orgânica da colónia em vigor em julho de 1917.

129 AHNCV, SGG, caixa 632, maço n.º 6. Carta da Comissão Municipal do Concelho do Paul, de 5 de setembro de 1924, dirigida à direção das obras públicas na Praia.

Na povoação das Pombas, sede do concelho, não há casas disponíveis para a instalação das repartições públicas, tornando-se por isso de urgente necessidade, da construção de que se trata, e onde além das repartições municipais, haverá casas para escola de instrução primária, correio e possivelmente farmácia, repartições estas que, como a própria administração do concelho, estão pessimamente instaladas¹³⁰.

Cabe aqui chamar atenção para a multifuncionalidade do edifício dos paços do concelho que iria albergar os serviços administrativos, a escola, os correios e a farmácia.

Na ata da reunião que procedeu à carta enviada aos serviços das Obras Públicas da província, o presidente da comissão municipal de Paul denunciava a falta de casas na vila.

Há grande necessidade de casas de habitação no concelho, que a todo o momento se vai agravando com o incremento que tem tomado o comércio e principalmente pela ruína de vários prédios cujos proprietários não os podem reconstruir¹³¹.

Em setembro do mesmo ano a comissão municipal recebeu autorização para avançar com as obras e as respetivas instruções de como devia proceder na construção do edifício que deveria possuir “rés-do-chão, andar nobre e quintal”. A construção teria de ser feita em alvenaria e a cobertura em telha de barro. Os acabamentos das paredes levariam em algumas partes mosaico hidráulico e noutras partes seriam rebocadas e pintadas a cor rosa. Os frisos, vergas, lancis e vãos de portas e janelas em cantaria, conforme as instruções enviadas pelo gabinete das obras públicas. As obras seriam fiscalizadas uma vez por mês pelo delegado das obras públicas que se encontrava a residir no porto dos Carvoeiros¹³².

130 *Idem*.

131 AHNCV, SGG, caixa 632, maço n.º 6. Cópia da ata da sessão de 2 de setembro de 1924, em que o presidente da comissão municipal pedia autorização ao governo para contrair um empréstimo junto à caixa para concluir as obras do edifício dos paços do concelho.

132 AHNCV, SGG caixa 632, maço n.º 6. Cópia das instruções que deve obedecer a construção do edifício dos paços de concelho, enviado pelas obras pela direção das obras públicas de Cabo Verde. Pombas, Paul, Santo Antão, 5 de setembro de 1924.

Ribeira Grande – projetos e investimentos na vila

Deixámos a Ribeira Grande em plena crise de secessão, em 1867. Em março deste mesmo ano, a câmara retomou os investimentos no espaço urbano da vila, acrescentando aos pedidos já feitos para a aquisição de uma casa para os paços do concelho, outro pedido para as obras de restauro do quartel militar e da construção de um novo cemitério.

A proposta para as obras do cemitério vinha na sequência de uma participação apresentada pelo reverendo vigário da freguesia de Nossa Senhora do Rosário na vila da Ribeira Grande, dirigida à administração do concelho, queixando-se da falta de condições para os enterramentos porque os cemitérios se encontravam lotados. Segundo a cópia da ata da reunião da câmara em sessão de 19 de janeiro de 1867,

[...] os cemitérios da mesma se achavam cheios de cadáveres e pedindo providências para que os enterramentos pudessem continuar a fazer-se em lugar decente e que reunisse as precisas condições, ordenara para esse fim, fosse aberto o cemitério denominado de ilhéu, que há muitos anos se achava abandonado e ali continuassem os enterramentos, pelo menos, enquanto não tomassem outras providências¹³³.

O então cemitério do “Ilhéu” encontrava-se encerrado desde a última epidemia que assolara a vila entre 1852 e 1853. A sua localização era no cimo de um rochedo sobranceiro ao bairro de Tarrafal, a cerca de mil metros de altitude, representando algo similar a um ilhéu. Os constrangimentos do cemitério eram muitos, mas o principal eram os acessos,

[...] por se achar situada na parte mais elevada da vila do mesmo Ilhéu, que sobranceiro a esta povoação, medirá aproximadamente novecentos a mil metros de altura e cujo caminho com quanto oferecesse uma viação mais segura e suave se acha hoje em péssimo estado, dificultando o trânsito não só das pessoas empregadas na condução dos cadáveres, mas de todas aquelas que em tais atos costumam ali concorrer [...]¹³⁴.

133 AHNCV, SGG caixa 139, maço n.º 16. Cópia da ata da sessão da câmara de Santo Antão de 19 de janeiro de 1867, presidida por Jorge António Serrão, informando o governo geral da província a necessidade de se construir de um novo cemitério na vila.

134 *Idem*.

Além disso, também segundo o vigário, os custos dos enterramentos eram avultados e representavam quantias que as famílias dificilmente podiam despende porque eram “pela maior parte pobres e desgraçadas”¹³⁵. O vigário sugeria em alternativa a utilização de um outro cemitério existente na freguesia, designado de cemitério de São Miguel, que teria sido encerrado por não terem sido concluídas as obras de alargamento, iniciadas em 1853, e que, entretanto, tinham sido interrompidas, porque a câmara não dispunha de verbas para a sua conclusão.

Com efeito, em 1853, a câmara tinha fechado o aterro e murado o cemitério. Por ser pequeno, faltava apenas à câmara adquirir os terrenos confinantes e completar o muramento. Para isso eram necessárias verbas para proceder à expropriação dos terrenos e indemnizar os proprietários. Nesse sentido, a câmara promoveu uma subscrição entre a população para aquisição de alguma quantia e contava com o trabalho voluntário de alguns habitantes da freguesia para concluir a obra. Na mesma sessão foram debatidas as condições em que se devia gerir o cemitério, ficando esta à responsabilidade da câmara e a apresentação de uma proposta dos regulamentos.

Contudo, a difícil situação económica vivida na ilha e a pobreza generalizada dos habitantes de Santo Antão, impedia, em certos casos, os moradores de suportar os custos de um simples funeral, como se viu. A perda de rendimentos, provocada pela posição periférica da ilha e sobretudo pela instabilidade interna que a secessão provocou, levou a que, em setembro de 1867, alguns proprietários da Ribeira Grande apresentassem um abaixo-assinado propondo a criação de um novo imposto *ad valorem* de três por cento sobre mercadorias importadas transacionáveis na ilha. Contribuição semelhante tinha sido criada em Santiago, para suportar os custos das obras de remodelação na cidade da Praia. Por mais paradoxal que possa parecer, e mesmo atravessando as dificuldades já assinaladas, os moradores sugeriram a criação de um novo imposto. A proposta justificava-se pela necessidade de manterem abertas as estradas para se chegar às zonas mais produtivas e, ao mesmo tempo, para modernizar a vila. Segundo os subscritores da proposta e da própria câmara, que também a ela aderiu, defendiam que a subscrição nasceu

135 *Idem*.

[...] da madura reflexão e aturado estudo das conveniências e necessidades desta fertilíssima ilha, está íntima e essencialmente ligada ao seu futuro engrandecimento e riqueza¹³⁶.

Da proposta apresentada os subscritores assinalavam a condição de

Que o imposto de que se trata seja única e exclusivamente destinado à reedificação da igreja matriz desta ilha, e em seguida aplicado ao melhoramento das estradas ou de qualquer obra de reconhecida utilidade pública¹³⁷.

Entre as obras de “reconhecida utilidade pública”, estavam os muros de sustentação das águas, os edifícios dos paços do concelho e o quartel, que na altura se encontravam em ruínas ou a ameaçar cair. Efetivamente, o alvo principal da proposta era de contrariar a tendência de deixar os edifícios mais importantes ruírem arrastando consigo a própria imagem da vila.

No abaixo-assinado apresentado, parte do discurso consistia na elevação ao expoente máximo das excelentes condições agrícolas que a ilha oferecia e que, segundo eles, desde que fossem bem aproveitadas, elevariam a economia. “As suas numerosas ribeiras que cortam e atravessam em diferentes direções estão integralmente aproveitadas em extensas e longas plantações”¹³⁸. Contudo, os subscritores estranhavam que estas condições favoráveis não fossem bem aproveitadas pelo governo;

Nestas condições e com estes elementos devera já desde há muito esta ilha ocupar o lugar que nesta província lhe compete se não estivera como está, sem uma igreja decente onde possam celebrar os ofícios divinos, sem uma única estrada cómoda viável e acessível aos transportes dos diferentes produtos para os mercados e embarque de exportação, e finalmente e um bem sensível e notório atraso de embelezamento e comodidades¹³⁹.

136 AHNCV, SGG caixa 265, maço n.º 14, doc. 14. Abaixo-assinado dos habitantes e proprietários de Santo Antão, de 9 de setembro de 1867, dirigido à câmara municipal da ilha de Santo Antão, apresentando uma proposta para a implementação de um imposto de três por cento sobre os gêneros importados, e que o produto desse imposto seja aplicado exclusivamente nas obras de reedificação da igreja matriz da vila da Ribeira Grande no melhoramento das estradas ou em qualquer outra obra de reconhecida utilidade pública.

137 *Idem*.

138 *Idem*.

139 *Idem*.

A mudança da imagem da vila era o principal objetivo a alcançar. Com efeito, é um quadro de pobreza e de desleixo, o que emana da imagem veiculada por Valdez, que visitou a vila em 1869, descrevendo-a como

[...] bastante imunda, divagando porcos, patos e galinhas pelas ruas, as quais são muito estreitas e guarnecidas de casas de pedra e barro em geral, ainda que algumas são rebocadas e caiadas, cobertas em parte com telhas de madeira chamadas conchas, que importam da América, ou com folhas a que dão o nome de soca.

Sendo tão suja e não tendo outra ventilação senão a que recebe do mar, por estar enterrada ou cercada de montanhas mui altas, não é para admirar que ali haja já não digo sazões e febres como em muitas povoações em Portugal, mas que se declare até a peste ou outro flagelo e epidemia assoladora todos os anos! (Valdez, 1864:132).

Cenário idêntico confirmou o governador Caetano Alexandre de Almeida e Albuquerque, em 1869, assim que tomou posse, quando se deslocou a Santo Antão para *in loco* se inteirar dos problemas da ilha¹⁴⁰. Pode-se notar alguns pontos de convergência na observação feita por Senna Barcellos sobre o que o governador encontrou na Ribeira Grande,

[...] um aglomerado ignóbil de pardieiros, sem ar e sem luz, e vivenda comum de criaturas humanas e de animais de toda a espécie; as ruas de largura inferior a um metro eram completos chiqueiros; a linha de circunvalação que defendia a povoação das inundações das ribeiras Grande e da Torre, era formada de um monte de imundícies, despejos da povoação, juntas ali havia dezenas de anos (Barcellos, 2003d:242).

As ações do governador Albuquerque em Santo Antão

Foi nesse âmbito, de mudar a imagem da Ribeira Grande, que o governador Albuquerque se deslocou para Santo Antão, onde se instalou por cerca de três meses para se inteirar dos principais problemas da vila. Observou a desorganização em que se encontravam os serviços municipais, posto que a câmara não se reunia regularmente e tão-pouco

140 Caetano Alexandre de Almeida e Albuquerque governou Cabo Verde de 1869 a 1876.

cumpria com os deveres mais básicos como o de apresentar os orçamentos do concelho à Secretaria das Obras Públicas. A situação em que se encontrava a câmara era difícil. Tinha muitas dívidas, era pouco atuante e não coletava as suas receitas ordinárias, sequer cobrava os foros das propriedades que lhe pertenciam. O mesmo acontecia com outras instituições, como é o caso da falta de zelo da junta paroquial que também se via em dificuldades, não conseguindo cuidar das igrejas que se encontravam destelhadas, sem portas e janelas, e algumas em ruína eminente.

O plano do governador consistia, numa primeira fase, em reorganizar os serviços municipais, para depois estabelecer um plano de intervenção na vila. A câmara, incentivada pelas medidas reformadoras do governador, logo assumiu o seu papel e, com o apoio de alguns proprietários e comerciantes locais, mandou remover todo o lixo da vila e reativar as coimas impostas pelas posturas que já existiam, particularmente aquelas que diziam respeito à proibição e ao condicionamento da circulação dos animais. Com apenas estas duas medidas implementadas, era já visível a diferença de imagem da Ribeira Grande.

Em seguida, com o apoio da câmara, o governador pôs em curso uma grande operação urbanística, demolindo ruínas e removendo pardieiros, para dar lugar ao alargamento das ruas e alinhamento dos edifícios e ao mesmo tempo a introdução de praças e passeios. As igrejas receberam obras de beneficiação, mandou-se construir um quartel para o destacamento militar, uma alfândega e o edifício dos Paços do Concelho. Todas as obras para as quais tinha competência executou-as, as que careciam de portarias mandou-as publicar, como foram os casos da demolição da antiga alfândega da vila D. Maria Pia e a construção de uma nova no mesmo lugar¹⁴¹; a criação de uma comissão chefiada pelo diretor das Obras Públicas e outros técnicos para procederem ao estudo dos melhoramentos a fazer no porto e no cais de desembarque da Ponta do Sol¹⁴²; a reconstrução do muro do quartel militar feito através de expropriação de imóveis dando outros em permuta¹⁴³; a aprovação das

141 Portaria n.º 203 de 26 de agosto de 1869. *Boletim Oficial do Governo Geral de Cabo Verde* n.º 38 de 18 de setembro de 1869.

142 Portaria n.º 222 de 18 de setembro de 1869. *Boletim Oficial do Governo Geral de Cabo Verde* n.º 42 de 16 de outubro de 1869.

143 Portaria n.º 243 de 1 de outubro de 1869. *Boletim Oficial do Governo Geral de Cabo Verde* n.º 46 de 13 de novembro de 1869.

obras de alargamento da doca e caminho de desembarque e rampa do porto da Ponta do Sol¹⁴⁴; as obras de construção do novo quartel militar na vila da Ribeira Grande¹⁴⁵ e a reparação da estrada da Ribeira Grande à Ponta do Sol¹⁴⁶. As reformas implementadas pelo governador, acompanhadas das obras realizadas, representam uma das maiores intervenções urbanísticas que o tecido urbano da Ribeira Grande sofreu até aos anos setenta do século XIX.

Contudo, sabe-se que as intervenções não se limitaram ao centro urbano, alargando-se também a operação às obras públicas, como a reconstrução do muro de retenção das águas que defendia a vila das inundações impedindo que o lixo e os pedregulhos arrastados pelas fortes correntes das ribeiras destruíssem os edifícios e o lixo se depositasse na vila. Procedeu-se igualmente ao melhoramento do caminho da vila para a Ponta do Sol, empedrando-o e colocando muros de resguardo nas partes menos protegidas (Barcellos, 2003d:243).

Motivada pela revolução urbana iniciada pelo governador Albuquerque em Santo Antão, a câmara fez, em 1869, um pedido ao Governo Geral da Província para que lhe concedesse autorização para adquirir o edifício que servia de quartel militar, que se encontrava em desuso. A intenção da câmara era espoletar uma operação que envolvia a expropriação de algumas casas situadas na rua do Calhau. Em carta dirigida ao Governo Geral esclarece os motivos:

A câmara municipal da ilha de Santo Antão, no empenho de procurar o desenvolvimento material desta ilha, especialmente da povoação cabeça do concelho, resolveu proceder à expropriação de algumas casas existentes na rua do Calhau desta vila da Ribeira Grande, expropriação esta recomendada não só pelas prescrições da higiene pública, mas também pelas condições de aformoseamento e regularidade que deve ter a capital desta ilha¹⁴⁷.

144 Portaria n.º 244 de 4 de outubro de 1869. *Idem*.

145 Portaria n.º 252 de 12 de outubro de 1869. *Idem*.

146 Portaria n.º 264 de 15 de outubro de 1869. *Boletim Oficial do Governo Geral de Cabo Verde* n.º 48 de 27 de novembro de 1869.

147 AHNCV, SGG, caixa n.º 256, maço n.º 16. Pedido da câmara municipal de Santo Antão ao Governo Geral em agosto de 1869, para a cedência do antigo quartel da tropa, para servir de permuta com outras casas situadas na rua do Calhau.

Alguns proprietários a quem a câmara propôs a venda amigável não queriam vender, preferindo fazer uma permuta por outras casas que pudessem habitar. Houve o caso de terem sugerido à câmara a troca pelo edifício onde funcionava o antigo quartel do destacamento, que se encontrava desabitado, ocupando talvez uma posição periférica em relação ao centro da vila. Na cópia da ata da sessão da câmara de outubro de 1869, a razão alegada para a aquisição era explícita,

[...] pede que o governo lhe ceda a casa que nesta ilha atualmente serve de quartel do destacamento aqui estacionado, com o fim de a trocar por outra que a mesma câmara deseja adquirir na rua do Calhau, afim de ser demolida para alargamento daquela rua¹⁴⁸.

É interessante notar que uma das entidades convidadas para participar na sessão da câmara era o governador geral, Alexandre de Almeida Albuquerque, que ainda se encontrava em Santo Antão, levando a crer que o governador tenha apoiado a decisão e ajudado na concretização do pedido.

Em setembro do mesmo ano, a câmara informava o governador geral que

[...] resolveu definitivamente a expropriação de quatro casas no sítio do Calhau desta vila, a cuja demolição se procedeu principiando pelos pardieiros oferecidos pelo proprietário Luís Bento Silva e cujas casas e entulhos tem sido aproveitados na formação de uma planície que deverá servir de passeio público desta vila¹⁴⁹.

Mas as intenções da câmara eram ainda mais ambiciosas, pois na sua sessão de 2 de novembro decidiu

sem demora no já resolvido projeto de abrir um largo no sítio do Calhau desta vila, aproveitando para esse fim os terrenos sobre os quais em tempos se achavam edificadas algumas pequenas casas, hoje em completo estado de ruína¹⁵⁰.

148 AHNCV, SGG, caixa n.º 256. Cópia da ata da sessão da câmara de 2 de outubro de 1869, em que foi discutido o pedido da cedência do quartel militar para servir de permuta com outras casas situadas na rua do Calhau.

149 AHNCV, SGG caixa n.º 256. Carta da câmara de 21 de dezembro de 1869, informando ao governador das expropriações feitas na rua do Calhau e da criação de um passeio público na vila.

150 AHNCV, SGG caixa n.º 256. Vereação do dia 20 de novembro de 1869, em que se deliberou a

Ainda no mesmo ano, o gabinete das obras públicas da Ribeira Grande submeteu à apreciação do governo o projeto e o orçamento para a igreja de Nossa Senhora do Rosário, que nesta data ameaçava novamente ruína¹⁵¹. Em 1870, a igreja que, como vimos, já tinha sido objeto de intervenções em 1862, foi demolida. No lugar do templo mandado construir pelo bispo frei Jacinto Valente, à imagem da Sé Catedral da Ribeira Grande de Santiago, erigiu-se uma nova igreja, mais pequena, obedecendo a uma outra planta, a mando do governador Albuquerque.

Não se ficando por estas alterações, em setembro de 1871, a câmara da Ribeira Grande submetia ao Governo Geral da Província a proposta discutida na sessão de 26 de setembro. Na referida sessão, o presidente reforçava a ideia da necessidade de se instituir

uma praça ou mercado diário onde concorrem as produções locais que são de consumo geral e quotidiano. A falta de um mercado nesta vila torna difícil o proverem-se os seus habitantes de géneros alimentícios que aliás abundam na ilha ao ponto de serem exportados¹⁵².

Nas posturas apresentadas, sujeitas a aprovação superior, no artigo 2.º era indicada a precisa localização do mercado, “é na praça que fica no Calhau desta vila denominada Largo das Laranjeiras”, o que poderá levar a crer que toda a operação urbanística que consistiu na limpeza dos pardieiros, remoção de lixos e criação de aterros e a instituição de uma praça no local, projetava também a implantação do mercado público. A ideia de estabelecer ali um mercado, além da referida colocação dos excedentes dos agricultores, também ia ao encontro das ideias higienistas da época. Ao mesmo tempo que havia um controle sanitário rigoroso sobre os produtos transacionáveis no mercado, impunha-se também alguma ordem no comércio a retalho, como é referido no artigo n.º 3 das posturas “Desde o dia em que for aberto o mercado não será permitido a pessoa

expropriação de quatro casas no sítio do Calhau para a abertura de um largo.

151 AHNCV, SGG caixa 616, maço n.º 5, doc. 1. Carta da secretaria das obras públicas de Santo Antão, de 17 de setembro de 1869 dirigida ao governo geral da província, contendo em anexo o projeto da igreja da Nossa Senhora do Rosário da Ribeira Grande de Santo Antão.

152 AHNCV, SGG caixa n.º 265 carta da Câmara municipal da Ribeira Grande de Santo Antão, de 28 de setembro de 1871, submetendo a apreciação do governo geral da província as posturas do novo mercado diário na vila.

alguma vender pelas ruas ou nas suas casas, sem a devida licença [...]”¹⁵³.

As expropriações feitas na rua do Calhau acabaram por se revelar, de certo modo, como parte de um plano mais amplo que a câmara tinha para transformar o núcleo central da vila. Esta intervenção consistiu na demolição de áreas degradadas, na abertura de ruas mais amplas, melhorando consideravelmente a ventilação e, ao mesmo tempo, aplicando-se novos alinhamentos às novas edificações.

Em outubro do mesmo ano foi apresentado à apreciação da Secretaria Geral das Obras Públicas um projeto para a drenagem do pântano na praia Negra, projeto da autoria de Augusto Henriques de Moraes Pereira Sarmiento, condutor de obras em Santo Antão. Tratava-se de uma intervenção que tinha por objetivo secar o lago que se formava pela acumulação das águas das chuvas, por vezes inundando a parte mais baixa da vila. As condições técnicas para execução do projeto não teriam sido as mais adequadas, o que levou o responsável pela Secretaria das Obras Públicas de Cabo Verde a criticá-lo e sugerir outra solução:

[...] cumpre-me informar que para o projeto faltam-lhe os elementos principais, tais como nivelamento, medição do volume da água que leva a ribeira nas ocasiões das grandes chuvas para ver se cabe na vala, velocidade da corrente para saber se é possível sustentar-se uma calçada de 240 N por m², estudo do terreno para saber que qualidade de fundações devem ter as paredes da vala, receio contudo de já afiançar que ainda mesmo que o projeto indicado pudesse dar um bom resultado, deve forçosamente custar muito mais caro de que a quantia orçada; parece-me pois que atendendo aos poucos recursos da província será mais conveniente continuar o método até agora seguido de aterramento e plantação¹⁵⁴.

Associado a este projeto, estava a construção de uma muralha de circunvalação da vila da Ribeira Grande para a defender das enchentes das Ribeira das Torres e Grande, sobretudo no período das chuvas. Nesse sentido, em fevereiro de 1871, foi enviado o projeto e o respetivo orçamento para a Secretaria Geral de Obras Públicas do Governo Geral

153 *Idem*.

154 AHNCV, SGG caixa 616, maço nº 7, doc. 1. Resposta da Secretaria Geral das Obras Públicas da Província à Secretaria das Obras Públicas de Santo Antão de 17 de outubro de 1871, sobre um projeto para ensecamento de um pântano da Praia Negra na ilha de Santo Antão.

para submeter à sua aprovação¹⁵⁵.

Em 1871 foram apresentados alguns projetos e os respetivos orçamentos para vários edifícios públicos. O primeiro foi o complexo que comportaria o quartel militar, a escola pública e algumas repartições públicas, projetado por Augusto Pinto de Miranda Montenegro, major engenheiro das Obras Públicas de Cabo Verde¹⁵⁶. Este edifício desenvolvia-se em dois pisos, ficando no rés-do-chão, dividido em três partes, as casernas e a escola nos extremos e as escadas de acesso ao piso superior, dois gabinetes, as latrinas e a arrecadação na zona central. Ainda no piso térreo, criou-se uma extensão destinada à cozinha e uma pequena cela para o calabouço. No piso superior, num dos extremos, estava instalado o comando militar e as acomodações para os oficiais e, no extremo oposto, encontravam-se instalados os serviços da câmara com uma sala de sessões, um arquivo e um espaço destinado à administração. Na parte central do mesmo piso funcionavam os serviços da justiça, com uma sala de audiências e dois gabinetes, um para o juiz e outro para a audição das testemunhas. O edifício seria construído em pedra e adobe com cobertura em telha.

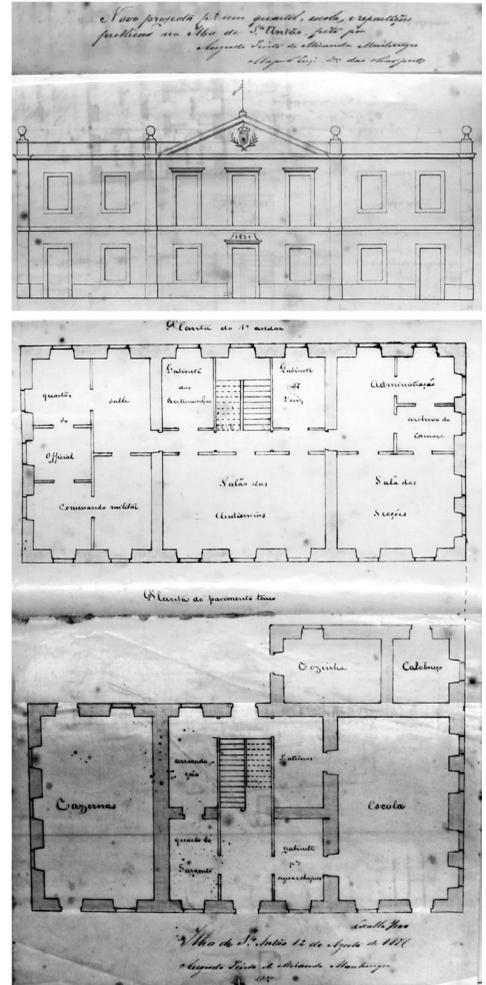


Figura 3.26 - Ilha de Santo Antão. Vila da Ribeira Grande. Plantas e alçado do novo edifício do quartel, escola e repartições públicas. Projeto do Engenheiro Augusto Montenegro, Obras Públicas de Cabo Verde, 1871. AHNCV.

155 AHNCV, SGG caixa 616, maço n.º 7, doc. 123. Carta da Secretaria das Obras Públicas de 8 de fevereiro de 1871, para a secretaria do governo geral da província, remetendo o projeto e orçamento para a construção de uma muralha de circunvalação na Ribeira Grande de Santo Antão para defender das enchentes das ribeiras Grande e da Torre.

156 AHNCV, SGG caixa 616, peça n.º 7, doc. 93. Novo projeto de um quartel escola e repartições civis para a ilha de Santo Antão, planta e distribuição do quartel da Ilha de S. Vicente Planta e distribuição do edifício para casa do governo na Ilha de São Vicente feito por Augusto Pinto de Miranda Montenegro de 12 de agosto de 1871.



Figura 3.27 - Ilha de Santo Antão. Vila da Ribeira Grande. Antigo edifício do quartel transformado em escola primária. Foto (Pires, 2013).

O segundo desenho submetido à aprovação, também projetado pelo mesmo engenheiro, refere-se ao edifício onde deveria funcionar a nova cadeia, na Ribeira Grande. É um edifício simples, de um só piso, formado por um *hall* de entrada e quatro compartimentos, todos destinados a celas de detenção. O edifício também seria de pedra e adobe com cobertura em telhas. Na carta que acompanhava o pedido de aprovação deste edifício, também seguiam alguns desenhos da caixilharia em ferro para a igreja matriz, bem como as grades de ferro para a cadeia, que deveriam ser encomendadas em Lisboa¹⁵⁷.

O terceiro projeto, ainda da autoria do engenheiro Montenegro, seria o edifício destinado à nova alfândega, este para o porto da Ponta do Sol. Tratou-se na verdade de um projeto que viria redundar numa reestruturação urbana, situação à qual voltaremos. O projeto de implantação do novo edifício consistia na demolição das ruínas do antigo e em recuar o novo edifício cerca de 10 m de forma a conseguir um novo alinhamento com os prédios existentes. Enquanto a antiga alfândega era um edifício com uma frente de 26 m, por 10 m de fundo, o

157 AHNCV, SGG caixa 616, maço n.º 7, docs. 29 e 30. Carta da secretaria geral das obras públicas da ilha de Santo Antão, de 12 de setembro de 1871, submetendo à aprovação do governador geral da província o projeto de uma cadeia para a ilha de Santo Antão, contendo também os pormenores de uns caixilhos para a igreja e uma grade para a cadeia a serem encomendados em Lisboa.

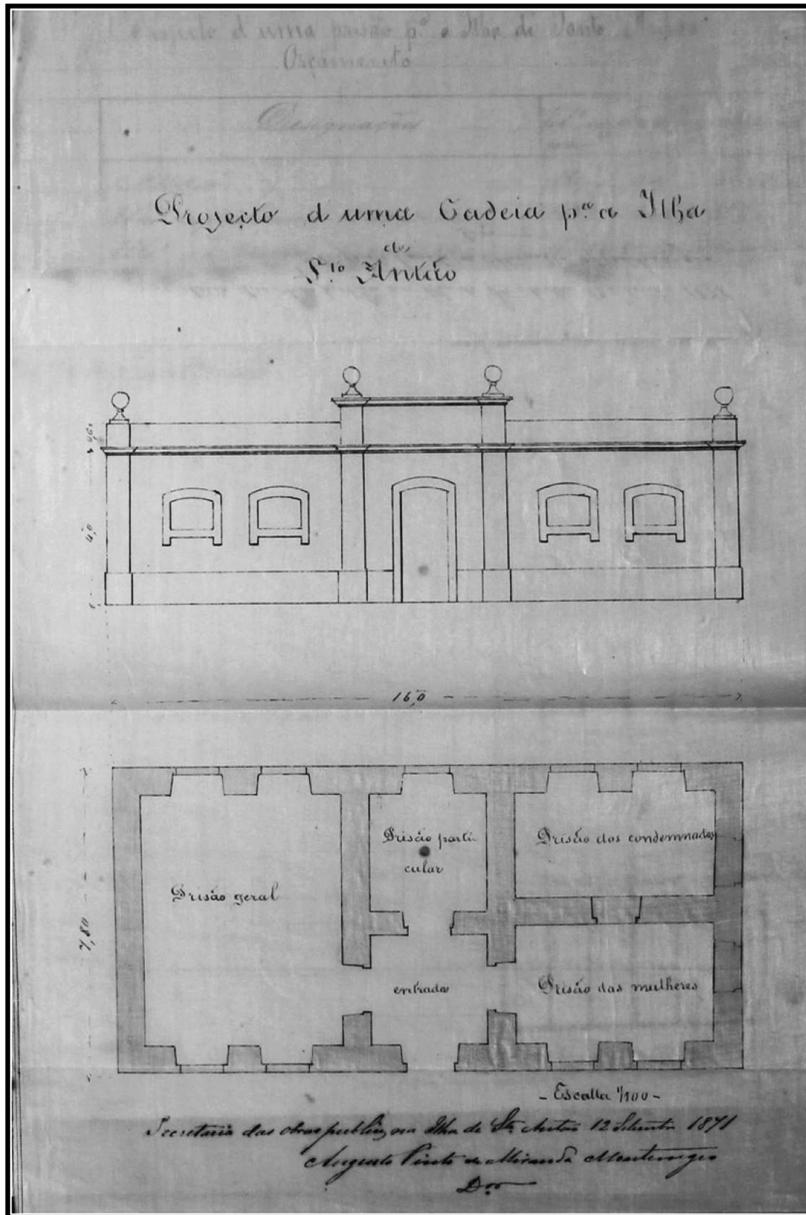


Figura 3.28 - Ilha de Santo Antão. Planta e alçado do novo edifício da cadeia. Projeto do engenheiro Augusto Montenegro, Obras Públicas de Cabo Verde, 1871. AHNCV.

novo edifício possuía uma frente menor, apenas 16,40 m, retirando 4,80 m de cada lado, de modo a poder abrir-se duas ruas, uma em cada lado do edifício. Os quase 10 m que o novo edifício perdeu de frente, vão ser compensados na sua profundidade, passando a cerca de 30 m de fundo, isto é, ocupando todo o quarteirão¹⁵⁸.

158 AHNCV, SGG caixa 616, doc. 27. Carta da secretaria das obras públicas de Santo Antão, de

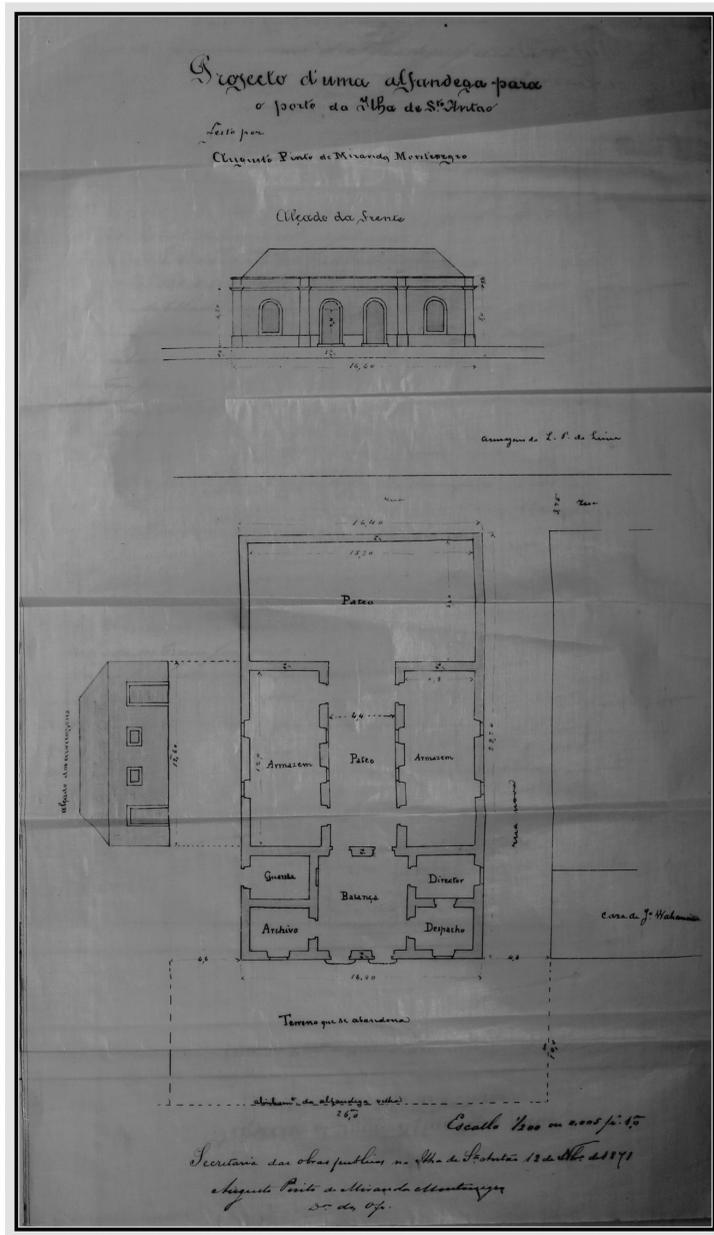


Figura 3.29 - Ilha de Santo Antão. Vila D. Maria Pia. Planta e alçados do novo edifício da alfândega. Projeto do engenheiro Augusto Montenegro, Obras Públicas de Cabo Verde, 1871. AHNCV.

Ainda neste ano de 1871, a Secretaria das Obras Públicas na cidade da Praia submetera à aprovação superior um apanhado das obras e o respetivo orçamento para as reparações que deviam ser feitas na

novembro de 1871, dirigida ao secretário geral do governo, submetendo a aprovação o projeto de uma alfandega para o porto da ilha de Santo Antão, projetado pelo engenheiro Augusto Pinto de Miranda Montenegro.

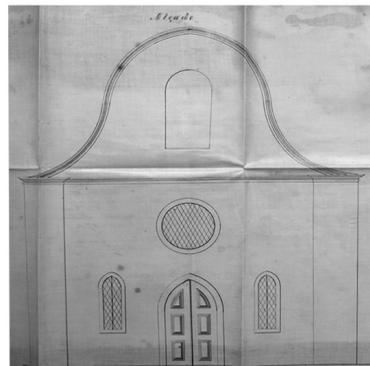
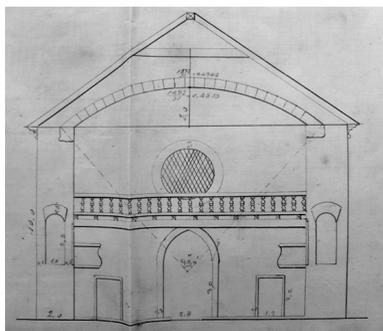
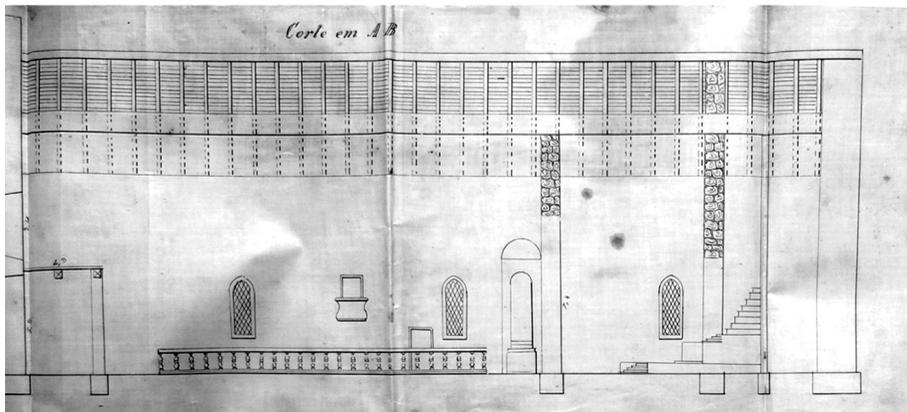
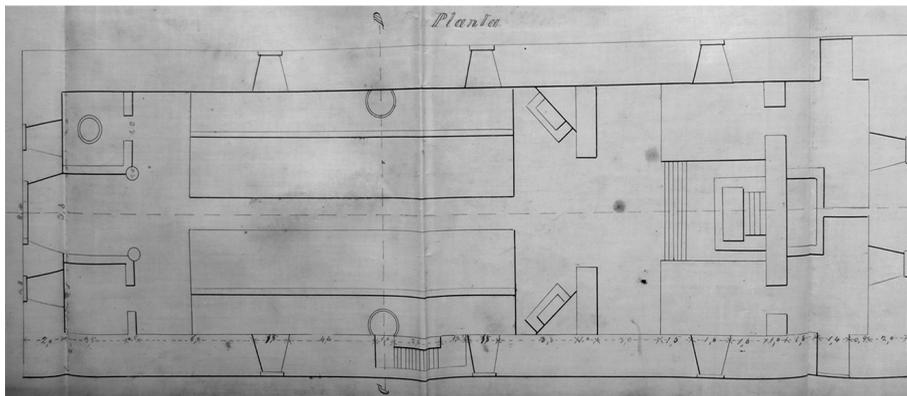


Figura 3.30 - Ilha de Santo Antão. Vila da Ribeira Grande. Planta, cortes e alçado da igreja de N. Sr.ª do Rosário. Projeto do engenheiro António Frederico da Costa, Obras Públicas de Cabo Verde, 1869. AHNCV.

estrada entre Ribeira Grande e Ponta do Sol de modo a viabilizar as comunicações com a sede de concelho, dando continuidade aos projetos que vinham sendo feitos¹⁵⁹.

159 AHNCV, SGG caixa 616, maço n.º 7 doc. 112. Carta da secretaria das públicas da Praia para o secretário geral do governo da província em 4 de março de 1871, enviando o orçamento suplementar

Em 1880, as Obras Públicas da Província informavam a Direção Geral que os projetos requeridos em 1871, tinham sido concluídos. Em 1879, estava concluído o complexo onde funcionava o alojamento para o comando militar e a força de destacamento, delegação da alfândega, correio, delegação da fazenda, escola, tribunal judicial e suas dependências e Paços do Concelho. Em maio de 1880 as Obras Públicas comunicavam o governo geral que

[...] está concluído e que foi posto à disposição das autoridades judiciais da comarca de Barlavento o edifício mandado construir por este governo geral na vila da Ribeira Grande, da ilha de Santo Antão, para servir de cadeia civil e militar¹⁶⁰.

É importante chamar a atenção para o facto de o responsável das Obras Públicas ter acrescentado ao seu relatório que o novo edifício tinha sido feito segundo “as preocupações de higiene e segurança”¹⁶¹. Nos climas subtropicais, particularmente em Santo Antão, era importante manter uma eficiente ventilação dos edifícios, principalmente no tempo das chuvas, o que muitas vezes não se verificava nas construções. Neste caso, o responsável fez questão de referir que o edifício obedecia a essas condições técnicas que lhe permitiam usufruir de uma eficiente ventilação e arejamento. No mesmo relatório, a Direção das Obras Públicas dava conta da conclusão das obras da igreja matriz na Ribeira Grande.

Na povoação da Ponta do Sol, a construção da nova alfândega iniciou-se em 1880, o que, de certa forma, representou o ponto de partida para uma sequência de intervenções planeadas para a povoação, perspetivando uma possível mudança da sede do concelho, como veremos a seguir.

das despesas com a reconstrução da estrada da vila da Ribeira Grande ao porto da Ponta do Sol.

160 AHU-SEMU – DGU_(CV)_caixa n.º 164. Carta da secretaria das obras públicas informando a secretaria geral do governo a conclusão das obras da cadeia na Ribeira Grande em 11 de maio de 1880.

161 AHU-SEMU – DGU_(CV)_caixa n.º 164. Carta da secretaria das obras públicas informando a secretaria geral do governo a conclusão das obras da cadeia na Ribeira Grande em 11 de maio de 1880.

A Vila D. Maria Pia

Quando Chelmicki desembarcou no Porto da Ponta do Sol, entre 1839 e 1841, descrevia o porto como sendo unicamente uma praia onde

[...] estão duas casas e algumas choupanas; um armazém serve de alfandega, que apenas uma vez por ano tem que despachar: Aqui mora o administrador da urzela desta ilha, tendo-a no depósito já pronta para embarcar [...] (Chelmicki e Varnhagen, 1841:16).

Mais adiante, quando subiu à parte mais alta do rochedo, lugar onde mais tarde se instalou a povoação, viu que

Junto a estas casas se estende uma pequena planície, única que há aqui a borda do mar vai subindo para o norte; não se estabeleceu aqui povoação, por não haver uma ribeira que ofereça aos habitantes meios de ter na vizinhança de suas casas suficientes plantações (Chelmicki e Varnhagen 1841:16).

Chelmicki atribuiu o fraco desenvolvimento da povoação à inexistência de água no lugar. Mas deve ter-se equivocado, porque não observou que a algumas dezenas de metros a leste das casas passa uma ribeira, que talvez se encontrasse sem água quando ali esteve. Três anos após ter estado Chelmicki na Ponta do Sol, em 1844, José Joaquim Lopes Lima, na visita que efetuou à ilha em missão de recolha de dados para o seu livro, *Estatísticas das Possessões Portuguesas*, referia-se à localização da Ponta do Sol como um lugar que para além de um porto, tinha uma pequena povoação “bem situada em uma planície que se vai elevando para o norte até pegar na encosta da montanha” (Lima, 1844:76). A sua opinião era a mesma de Chelmicki, associando o seu fraco crescimento à escassez de água do lugar, bem como ao fraco movimento comercial do porto

[...] não tem engrossado esta povoação por o pouco trato de mercancia, e não haver uma ribeira que banhe as terras de redor, conquanto tenha ali próximo uma fonte de boa água (Lima, 1844:76).

Apesar das visões pouco abonatórias destes autores em relação à povoação da Ponta do Sol, esta ia crescendo à medida que ia recebendo alguns investimentos, como foi o de Fernando Burnay. Importante comerciante português, dono de uma fábrica de processamento da semente da purgueira, em Alcântara, na cidade de Lisboa (Valdez, 1864:132), ofereceu-se para realizar gratuitamente umas obras no edifício do quartel militar na Ponta do Sol, pedindo em troca que lhe fosse adjudicado um pardieiro na povoação, provavelmente com intenção de construir uma representação ou armazém da sua marca na Ponta do Sol¹⁶².

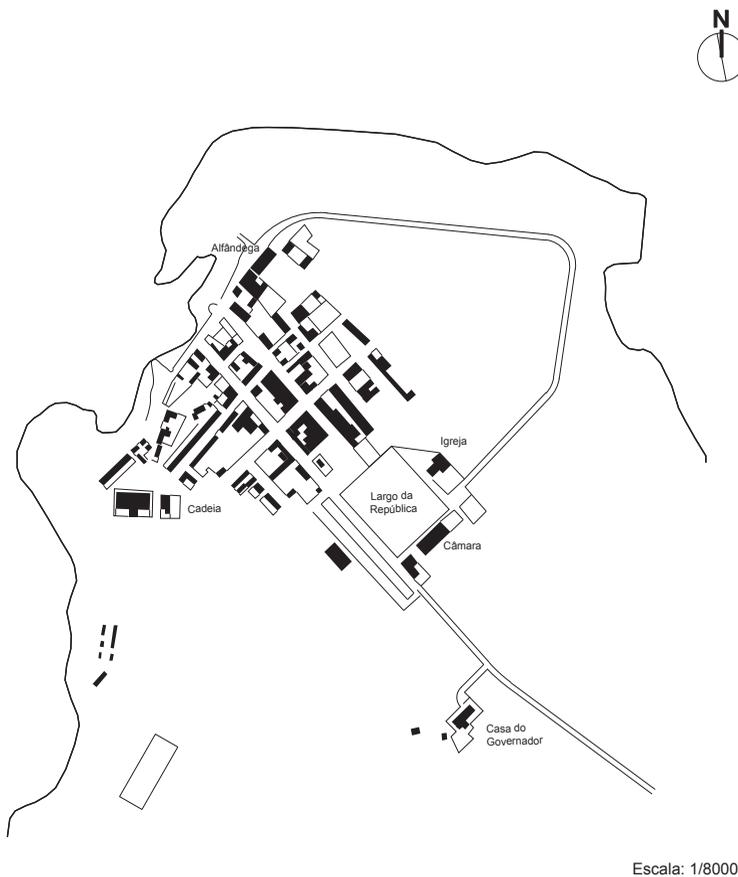


Figura 3.31 - Ilha de Santo Antão. Vila D. Maria Pia. Estrutura da vila no início do século XX. Base cartográfica (Cabo Verde, 2010).

162 AHNCV, SGG, caixa 122, maço n.º 6, doc. 22. Carta da câmara de Santo Antão, informando à secretaria geral do governo que Fernando Burnay, comerciante na ilha, tinha efetuado as obras no quartel militar da Ponta do Sol, e por ter cumprido a promessa podia-lhe ser passado o título de adjudicação de um pardieiro situado na Ponta do Sol. Data do documento é de fevereiro de 1844.

Na sequência dos investimentos desencadeados pelas ações do governador Albuquerque em Santo Antão, em 1869, o gabinete da Secretaria Geral do Governo encomendou às Obras Públicas um estudo pormenorizado sobre a viabilidade de melhoramentos que deveriam ser efetuados no porto da Ponta do Sol, de modo a tornar os embarques e desembarques de cargas e passageiros, mais acessíveis e funcionais. O relatório recomendava uma série de medidas e reparações a serem feitas no porto, priorizando a construção de uma rampa para o embarque e desembarque, bem como aconselhava a “construir um caminho que, partindo do cais, seguisse em inclinação suave até ao local onde deve ser construída a futura alfândega”¹⁶³. É claro que a referida alfândega a ser construída é a que se encontrava em ruínas, a precisar de obras da qual surgiu um novo projeto em 1871, que se iniciou em 1880.

Na sequência deste projeto, o ministério dos Negócios da Marinha e Ultramar, na Direção Geral do Ultramar, iria atender a um pedido feito pelos habitantes da Ribeira Grande de Santo Antão, onde manifestavam o desejo de mudar a sede do concelho para a Ponta do Sol. O despacho do ministro foi publicado no *Boletim Oficial do Governo Geral de Cabo Verde* de n.º 3, de 1886. Neste despacho, o ministro referia-se ao pedido como sendo algo que era desejo dos habitantes da ilha, que alegavam sobretudo os problemas que enfrentavam na sede da Ribeira Grande.

Tendo-me apresentado a câmara municipal do concelho da Ribeira Grande da ilha de Santo Antão a defeituosa situação da vila daquele nome, atual sede do concelho, onde as impetuosas cheias da ribeira e o receio de desabamento dos rochedos que lhes ficam sobranceiros são causa de contínuos riscos para os seus habitantes, que se abstêm de proceder a novas edificações em vista de risco de ruína que correm as existentes¹⁶⁴.

O perigo que a alegada defeituosa localização da vila representava para os habitantes era real, e tinha a ver com o temor provocado pelas tempestades que ciclicamente se abatiam sobre a vila, como a que atingiu

163 AHNCV, SGG caixa 616, maço n.º 5, doc. 27. Relatório da comissão nomeada pelo governador geral da província sobre os melhoramentos precisos fazer no desembarcadouro do Porto da Ponta do Sol de 30 de setembro de 1869.

164 AHNCV, SGG caixa 265. Despacho do ministério dos Negócios da Marinha e Ultramar, da Direção Geral do Ultramar, sobre o pedido feito pelos habitantes da Ribeira Grande de Santo Antão, para mudar a sede do concelho da Ribeira Grande para a Ponta do Sol. O despacho do ministro foi publicado no *Boletim Oficial de Cabo Verde* n.º 3, de 1886.

as ilhas do barlavento em abril de 1845, que não deixou de fora Santo Antão e particularmente a Ribeira Grande.

Numa carta da câmara dirigida ao governador geral, explicando a situação que se viveu na Ribeira Grande perante tal catástrofe, o relato era dramático e os estragos imensos

[...] a ribeira da Torre transbordou e arrasou todas as casas, o mesmo aconteceu com as ribeiras Grande e do Duque. Ficaram destruídas as colheitas, de mandioca, milho e outras plantações. O pior foi o bordo que defendia das cheias da ribeira cedeu à força das águas, destruindo algumas fazendas e culturas. A população teve de se deslocar para lugares altos¹⁶⁵.

Situação similar voltaria a acontecer em setembro de 1850, quando, segundo o relatório publicado no boletim oficial,

[...] pelas averiguações que se tem mandado proceder, consta terem sido descobertas para mais de 2.800 casas, tanto nesta vila, como nas povoações de Paul, Ponta do Sol, Santo Crucifixo, e finalmente em todas as ribeiras desta ilha¹⁶⁶.

No rescaldo da tempestade, registaram-se onze mortos e perderam-se mais de 2.000 cabeças de gado vacum, cabrum e lanar. Embora nenhum dos relatórios tenha mencionado a queda de pedregulhos pelas encostas das montanhas que envolvem a vila e que tenham provocado danos, como consta no pedido da mudança da sede para Ponta Sol, terá sido apenas o receio que tal viesse a acontecer que terá reforçado o pedido. A resposta do ministério, apoiada pela justificativa do documento, achou que

[...] por estes justos motivos seja mudada a sede daquela circunscrição administrativa para a povoação da Ponta do Sol, dando-se-lhe a denominação de Vila de D. Maria Pia; Atendendo a que pelas informações oficiais que acompanham a respetiva representação se mostra que aquela localidade

165 AHNCV, SGG caixa 122, maço n.º 10, doc. 53. Carta da câmara de Santo Antão, dirigida ao governador da província, informando do estado em que se encontrava a população da Ribeira Grande de Santo Antão após as grandes chuvadas dos dias 7 e 8 de abril de 1845.

166 *Boletim Oficial do Governo Geral de Cabo Verde* n.º 48 de 30 de novembro de 1850.

oferece vantajosas condições para se levantar uma boa povoação¹⁶⁷.

No decreto constava “que a povoação da Ponta do Sol desta ilha de Santo Antão, fosse considerada para todos os efeitos cabeça do concelho da Ribeira Grande com a designação de Vila de D. Maria Pia”¹⁶⁸. Mas, por falta de edifícios para albergar os diferentes serviços públicos, a transferência da sede foi concretizada apenas em 1887. A decisão foi publicada no *Boletim Oficial do Governo Geral de Cabo Verde*, a 19 de outubro de 1887, com a justificativa do atraso:

[...] não se tendo dado até hoje cumprimento aquela disposição, por falta de edifício em que pudessem funcionar as diferentes repartições públicas do concelho, e estando hoje remediada essa falta hei por conveniente determinar que no dia 21 do corrente mês se considere transferida para a dita vila D. Maria Pia a sede do concelho da Ribeira Grande, começando no mesmo dia a funcionar nela a administração do concelho, a câmara municipal, o comando militar a delegação da junta da fazenda, a delegação da junta da Saúde e a alfândega¹⁶⁹.

A mudança da sede para a vila de D. Maria Pia implicou que a Ribeira Grande perdesse parte dos investimentos que lhe eram destinados, passando a reparti-los com a nova vila. Com efeito, no período situado entre 1887, data da transferência da sede para a vila de D. Maria Pia, até ao final do século, notou-se, por um lado, o incremento de investimentos na nova vila e, por outro lado, como era de prever, uma forte quebra nas obras destinadas à remodelação na vila da Ribeira Grande que vinham sendo efetuadas a um bom ritmo. Contudo, ao contrário do que foi observado nos processos que abrangeram as vilas anteriores, as intervenções na antiga povoação da Ponta do Sol, tinham propósitos e objetivos bem definidos, que eram sobretudo de dotar a vila com novos equipamentos, abrir e alargar as ruas, demolir prédios fora dos alinhamentos, criar praças e alinhar edifícios.

167 AHNCV, SGG caixa 265. Despacho do ministério dos Negócios da Marinha e Ultramar, da Direção Geral do Ultramar, sobre o pedido feito pelos habitantes da Ribeira Grande de Santo Antão, para mudar a sede do concelho da Ribeira Grande para a Ponta do Sol. O despacho do ministro foi publicado no *Boletim Oficial do Governo Geral de Cabo Verde* n.º 3, de 1886.

168 *Boletim Oficial do Governo Geral de Cabo Verde* n.º 44 de 29 de outubro de 1887.

169 *Idem*.



Figura 3.32 - Ilha de Santo Antão. Vila D. Maria Pia. Igreja de N. Sr.ª do Livramento. Foto (M.Deus. 1969). AHU.



Figura 3.33 - Ilha de Santo Antão. Vila D. Maria Pia. Largo Principal e edifício da Câmara Municipal. Foto (M.Deus. 1969). AHU.

Foi com essa intenção que, em setembro de 1891, a câmara, já na vila de D. Maria Pia, adquiriu uma capela cuja localização contrariava os planos de expansão e regulação da vila. A operação foi contestada pela Secretaria das Obras Públicas, por achar serem escassas as informações

fornecidas¹⁷⁰. Propósito que a câmara se prontificou a colmatar, reunindo-se em sessão de 1º de dezembro, onde foi elaborado outro documento esclarecendo a razão da compra e das circunstâncias em que esta se realizara.

A câmara tinha em vista uma operação urbanística de remodelação do tecido da vila, em que a aquisição da capela particular era elemento fundamental. Pelo mau estado em que se encontrava e pela sua localização, “edificada no centro da principal rua desta vila”, estava “por isso condenada a ser demolida”¹⁷¹. Segundo a câmara, tratava-se de um excelente negócio, tanto pelo valor simbólico pedido pelo proprietário, cujo desejo era livrar-se da capela, por não ter meios para a sua manutenção, como pela necessidade do terreno para o novo plano de regularização que a câmara pretendia executar. O presidente esclarece ainda que não interessava à câmara permutar a capela por outra nova, mas sim adquirir a propriedade.

Tendo esta câmara que gastar seiscentos mil reis na construção de uma capela para entregar a um particular em substituição da existente, este, a qualquer hora a pode mandar fechar ou transformá-la em um prédio particular porque é propriedade sua, ficando esta câmara prejudicada em seiscentos mil reis, o que não sucederá adquirindo a câmara como acima disse o direito de propriedade fica esta vila com mais um edifício público custando apenas ao cofre a pequena quantia de cem mil reis¹⁷².

Em agosto o proprietário tinha posto a propriedade à disposição da câmara mediante a renumeração que esta achasse conveniente.

[...] o cidadão Luís Rogério Leite administrador da capela de Nossa Senhora do Livramento desta vila instituído pelos seus avós Luís da Silva Soares e D. Luísa Teresa de Jesus e disse que não possuindo hoje a capela bens nenhum imobiliário por terem os seus antecessores alheado estes bens, vinha propor e oferecer à câmara a propriedade da dita capela, bem como a sua administração¹⁷³.

170 AHNCV, SGG caixa 265. Ata da sessão da câmara da vila D. Maria Pia, de 1º de dezembro de 1891, reunida para analisar o ofício da secretaria do conselho da província que por falta de informação, recusou o pedido para a aquisição de uma capela na vila.

171 *Idem*.

172 *Idem*.

173 AHNCV, SGG caixa 265. Ata da sessão da câmara de agosto de 1891, realizada na vila de D. Maria Pia, em que os proprietários da capela se disponibilizam a ceder à câmara a capela mediante



Figura 3.34 - Ilha de Santo Antão. Vila D. Maria Pia. Largo Principal, Igreja e edifício da Câmara Municipal. Foto (Pires, 2013).



Figura 3.35 - Ilha de Santo Antão. Vila D. Maria Pia. Perspetiva de uma rua. Foto (Pires, 2013).

Em setembro, como vimos, concretizou-se a aquisição da capela¹⁷⁴. Quase um ano depois, em julho de 1892, era inaugurado o edifício dos paços de concelho da Ribeira Grande na vila de D. Maria Pia¹⁷⁵. A pequena capela já não existia.

a renumeração que a câmara achar conveniente, alegando não terem meios para a manter.

174 AHNCV, SGG caixa 265. Papel avulso, que descreve a aquisição da propriedade da capela da Ponta do Sol, por 100 mil reis.

175 AHNCV, SGG caixa 265. Cópia da ata da sessão extraordinária para a inauguração dos paços do concelho da Ribeira Grande na vila de D. Maria Pia, contendo o discurso proferido pelo presidente da câmara, em 30 de junho de 1892.

Quase no final do século, em maio de 1895, a câmara resolveu proceder a mais expropriações. Sob proposta do presidente, declarou-se urgente e de “[...] utilidade pública várias pequenas partes de algumas casas nesta vila para o alinhamento das principais ruas da mesma”¹⁷⁶. Tratava-se de várias expropriações a serem feitas na zona central da vila abrangendo várias propriedades;

[...] na rua Principal, parte de uma casa de D. Hortênsia Melo e parte de uma de D. Maria Ludovina Fonseca Chantre; na rua de Frederico Torres, a casa de Joaquim António Monteiro; na designada rua a oeste da principal, parte do armazém e quintal de Manuel Francisco Chantre, uma pequena porção da casinha de Gertrudes Jesus Maria, uma casita coberta de colmo de João Simão Protásio e parte do terreno do pardieiro que foi de Domingos Castro Martins¹⁷⁷.

A câmara previa pagar as respetivas indemnizações com verbas do próprio orçamento. Ainda no seguimento desta dinâmica de remodelação urbana, no resumo da ata de 1 de maio de 1895, constava um pedido ao conselheiro do governador geral “o benefício de destacar para esta vila um condutor hábil”¹⁷⁸. Isto devia-se, sobretudo, ao número de obras que se estavam a realizar. Na mesma ata também constava a escolha de “28 mancebos contingente de recrutas para a polícia”¹⁷⁹, destinados à inspeção das obras e ao policiamento das ruas.

Tendo sido superado o problema da falta de edifícios para albergar os serviços públicos, com a instalação da sede de concelho e as retificações no tecido da povoação praticamente concluídas, em 1895, ainda não tinham sido concluídas as obras da nova igreja. No mesmo ano reúne-se a câmara para redigir um documento dirigido ao bispo para a instalação de uma nova freguesia na vila de D. Maria Pia. Entretanto, para suprimir

176 AHNCV, SGG caixa 265. Carta da câmara dirigida ao secretário geral da província, contendo ata da sessão da câmara do dia primeiro de maio de 1895, declara ser urgente e de utilidade pública as expropriações que pretendia fazer na vila para o alinhamento das ruas.

177 AHNCV, SGG caixa 265. Cópia da ata da sessão da câmara de 1 de maio de 1895, onde a câmara declarava ser urgente e de utilidade pública a expropriação de partes de algumas casas na vila para o alinhamento das ruas.

178 AHNCV, SGG caixa 265. Resumo da ata da sessão do dia 1 de maio de 1895.

179 AHNCV, SGG caixa 265. Resumo da ata da reunião da câmara de Santo Antão de 1 Maio de 1895, feita a partir da vila D. Maria Pia, na câmara municipal, onde foi pedido ao governo um “condutor hábil das obras públicas”. E autorização ao concelho da província para expropriação de partes de várias casas para o alargamento das ruas principais da vila de D. Maria Pia e a constituição da polícia.

a falta da igreja, a câmara cedeu o rés-do-chão do edifício dos paços do concelho, para se instalarem ali os serviços religiosos até à conclusão da igreja. Para isso, havia que proceder a algumas alterações no rés-do-chão do edifício, aberturas e transformação de vãos, operação que requeria autorização superior¹⁸⁰.

Em outubro do mesmo ano, a câmara reunida na vila de D. Maria Pia, apresentou o orçamento para o ano económico de 1895-1896, aprovado anteriormente pelo Conselho da Província. Pelo orçamento fica-se a saber das obras em curso, tanto na vila de D. Maria Pia, como na vila da Ribeira Grande. Encontravam-se em curso obras do muro de retenção que defendia a vila da Ribeira Grande das enchentes provocadas pelas águas das chuvas, que se previa continuarem; na vila de D. Maria Pia, havia uma verba destinada para obras de conservação do edifício dos paços do concelho e outra para melhoramentos na vila não discriminados. Pelo documento fica-se a saber ainda que alguns terrenos situados na parte sul da vila tinham já sido urbanizados, nomeadamente onde foi construído o edifício dos paços do concelho e várias casas, das quais a câmara pedia autorização ao Conselho da Província para passar os documentos comprovativos de posse aos respetivos proprietários. Também da mesma ata constava o pedido para a construção de uma cadeia na vila com o orçamento e o plano já traçado¹⁸¹.

Contudo, apesar do evidente crescimento e estabelecimento da vila, em dezembro de 1916, a câmara informava a Secretaria Geral do Governo que na sua sessão ordinária do dia vinte e dois do corrente mês

[...] compareceu muito povo (funcionários públicos, proprietários, comerciantes, lavradores e trabalhadores), de todos os pontos da ilha e apresentou um abaixo assinado coberto com numerosas assinaturas, pedindo à Sua Ex.^a o ministro das colónias a restituição desta sede do concelho à vila da Ribeira Grande, donde foi transferida há 29 anos [...]¹⁸².

180 AHNCV, SGG caixa 265. Carta da câmara, dirigida ao secretário geral do governo da província, apresentando a proposta do administrador do concelho, e o pedido feito ao bispo da diocese para a instalação de uma freguesia na vila de D. Maria Pia. Em anexo contem cópia da ata da sessão de primeiro de novembro de 1895, onde explica os procedimentos e as obras a serem executadas para a adaptação do edifício dos paços do concelho ao serviço religioso.

181 AHNCV, SGG caixa 265. Cópia da ata da sessão da câmara de Santo Antão, reunida na vila de D. Maria Pia no dia 16 de outubro de 1895, em que foi apresentado o orçamento para o ano de 1895-1896.

182 AHNCV, SGG caixa 265. Ata da sessão da câmara de 22 de dezembro de 1916, em que os



Figura 3.36 - Ilha de Santo Antão. Vila D. Maria Pia. Perspetiva da rua principal da vila com vista para o mar. Foto (Pires, 2013).



Figura 3.37 - Ilha de Santo Antão. Vila D. Maria Pia. Perspetiva da rua principal da vila com vista para o edifício da câmara. Foto (Pires, 2013).

A razão alegada no abaixo-assinado tinha a ver com a suposta grande distância a que se encontrava a Vila D. Maria Pia dos outros pontos do concelho. Com as ligações existentes, todos eram obrigados a passar pela vila da Ribeira Grande para chegar à vila D. Maria Pia, neste sentido, requisitavam que a sede voltasse a estar ali, “[...] por

habitantes de Santo Antão, apresentam um abaixo assinado à câmara municipal da vila de D. Maria Pia, pedindo a restituição da sede de concelho à vila da Ribeira Grande.

onde passam todos os munícipes que tenham de tratar de negócios públicos nesta sede de concelho”¹⁸³.

O conteúdo do abaixo-assinado foi discutido na sessão da câmara onde foi elaborada uma proposta. Dessa proposta importa realçar primeiro as alegadas razões que levaram a transferência da sede para a vila de D. Maria Pia,

[...] na previsão de um futuro desenvolvimento e engrandecimento desta vila, então nascente, facto que se não realizou, nem poderá jamais realizar-se por falta de elementos que falharam por completo¹⁸⁴.

Não explicando os elementos que falharam, a câmara avançou com a proposta de voltar a colocar a sede na Ribeira Grande, “[...] em harmonia com a vontade do povo, acompanhando e apoiando o pedido de transferência de que se trata”¹⁸⁵. A decisão da câmara foi tomada considerando que os “legítimos interesses do povo desta ilha estão sendo gravemente prejudicados”¹⁸⁶. Apontava as dificuldades de comunicação como um dos elementos desfavoráveis à sua localização, particularmente na administração da justiça “cuja ação rápida é o esteio e a segurança das sociedades bem organizadas”¹⁸⁷. A melhoria na fiscalização, também foi incluída entre as razões alegadas pela câmara no apoio que deu aos subscritores do abaixo-assinado.

As Vilas de Santo Antão – posturas urbanas

Em 1892, foi submetida ao conselho da província, para aprovação, uma nova versão do código de posturas urbanas de Santo Antão. Desta feita trata-se de um documento mais elaborado envolvendo não só as vilas da Ribeira Grande, D. Maria Pia e Pombas, bem como todas as povoações do concelho. Uma das particularidades do seu conteúdo

183 *Idem*.

184 *Idem*.

185 *Idem*.

186 *Idem*.

187 *Idem*.

reside no facto de estarem definidos os limites das vilas e povoações do concelho. No capítulo treze e art.º n.º 31, foram definidos os limites da vila da Ribeira Grande como:

A área compreendida entre a Pontinha do Tarrafal, bordos da Chã do Ilhéu, até o ponto em que cortando em linha reta atravessa a Ribeira da Torre até à Ponta do Bardo da mesma ribeira; bordas da Cruz até ao ponto de Levada e dali em diante em linha reta até ao beco da subida de Santa Bárbara e do cimo desta até ao mar¹⁸⁸.

A vila D. Maria Pia descreve-se como: “a área compreendida entre o alto da Chã, caminho que a atravessa, até à rocha da Praia Lisboa, e mar”¹⁸⁹. Os limites da povoação das Pombas como: “área compreendida entre o paço, Coice das Pombas e princípio da Chã de Margarida”¹⁹⁰.

No mesmo documento, também foram contemplados os limites da povoação de Coculy, situada a poucos quilómetros para o interior da Ribeira Grande e de Chã da Igreja, localizada a norte da ilha. Este dado é significativo na medida em que revela uma leitura mais lata do território da ilha e uma preocupação com a sua urbanização no sentido de organização territorial, prevendo eventualmente o crescimento destas povoações. Embora elas não se tenham transformado em concelho é importante chamar a atenção para o facto de se projetarem para ali as mesmas preocupações higiénicas e estéticas que se elaboravam para os núcleos maiores.

Quanto à higiene urbana, repetia-se nestas posturas a obrigação dos habitantes das vilas e das povoações manterem limpas as testadas das casas, alargando-se esta medida aos pátios e quintais. Seriam determinados pela câmara e pelo delegado de saúde os lugares dos despejos, assim como o horário em que deviam ser efetuados. Como medidas de prevenção do mau cheiro, ficavam proibidos de se estender ou secar peles de animais ao ar livre e dentro dos limites da vila e, como medida de melhoramento da imagem, não era permitido estender e secar as roupas no espaço público.

188 Código de Posturas da câmara municipal do concelho de Santo Antão. 1893.

189 *Idem*.

190 *Idem*.

No que concerne ao regulamento das construções, encontram-se estipuladas as regras na secção denominada por “Propriedades Urbanas”, cujo título esclarece a intenção de regular a imagem urbana. Do presente regulamento, constavam ainda algumas normas do anterior, ao mesmo tempo, que eram introduzidas novas regras mais aprimoradas. É o caso do art.º 39 que prevê que

Todo aquele que pretender edificar ou alterar as construções de prédios que entestem com ruas ou largos das vilas de D. Maria Pia e da Ribeira Grande, e das povoações das Pombas, Coculy e Chã de Igreja, é obrigado a participa-lo à câmara com a devida antecipação, para ser feito o alinhamento¹⁹¹.

A presença da câmara permitiria não só proceder às medições e determinar o valor do foro a pagar, como também determinar o correto alinhamento do edifício, conforme ditavam as regras dispostas nas posturas municipais. Também é significativo o facto dos regulamentos não ficarem pelos limites das vilas, mas serem mais abrangentes e incluírem as aldeias e povoações do interior, conforme consta no art.º 39. Pormenor que não acontece no art.º 40, que proibia a utilização da cobertura em palha “Doravante, não são permitidas coberturas de colmo ou palha, nos prédios que forem edificados ou reedificados nas vilas de D. Maria Pia e da Ribeira Grande”¹⁹², regra aplicada somente nas vilas D. Maria Pia e Ribeira Grande, não sendo, no entanto, aplicável nas povoações de Paul, Coculy e outras localidades do concelho.

Empenhada em transformar a imagem das vilas, a câmara já não se contentava com a apresentação dos desenhos dos edifícios em planta e passava a exigir nos projetos, através do art.º 41, a inclusão dos alçados. Mais significativo ainda é a padronização preconizada para os elementos do alçado que seriam aplicáveis às vilas, como palco principal das transformações, e também às povoações das Pombas e Coculy. Segundo o mesmo artigo, dever-se-iam observar as seguintes dimensões:

191 AHNCV, SGG caixa 265. Código de posturas urbanas do Concelho de Santo Antão de 24 de abril de 1893.

192 *Idem*.

alínea 1: Casa abarracada = Portas; = altura mínima 2,60 m; largura 1,30 m; soleira 0,20 m. Janelas; altura 1,90 m; largura 1,1 m e peitoril 0,70 m. A altura das paredes acima do solo não pode ser inferior a 3,80 m;

alínea 2: Primeiro andar = as mesmas dimensões mínimas indicadas no antecedente, devendo as paredes ter de altura acima do solo 7,10 m, pelo menos;

alínea 3: Pretendendo qualquer proprietário edificar casa com maiores dimensões, deverão estas ser proporcionais e reguladas pelas acima indicadas¹⁹³.

Com a aplicação deste artigo a câmara passou a controlar de perto a volumetria dos edifícios bem como a regulamentar as aberturas de vãos na fachada, impondo a simetria dos mesmos. É impossível não relacionar este aspeto com a longa tradição do urbanismo português cuja preocupação com a “igualdade e simetria” dos alçados remonta pelo menos ao século XVI (Carita, 1999), e que se revela de maneira exemplar nas cartas de fundação de vila no Brasil no século XVIII (Correia, 2001).

Para assegurar o cumprimento destes procedimentos, incluiu-se o art.º 42 que obriga o proprietário a

[...] apresentar à câmara o alçado do prédio a construir ou reconstruir, a qual será por ela aprovado sempre que sejam guardadas as dimensões legais e a simetria das aberturas¹⁹⁴.

E no mesmo artigo, na alínea n.º 1 estava prevista uma das ordenações contidas no código pelo qual, 400 anos antes, D. Manuel regia as construções em Lisboa (Carita, 1999), perfeitamente adaptadas às realidades do século XIX,

São expressamente proibidos os alpendres, bancos de pedra, degraus exteriores e varandas espedadas nas ruas e praças das vilas de D. Maria Pia, Ribeira Grande e povoações de Pombas e Coculy¹⁹⁵.

193 *Idem*.

194 *Idem*.

195 *Idem*.

Para melhor conforto nos edifícios foram previstas regras de construção de sótãos e caves. No art.º 42, a câmara previa estas situações, “quando no projeto de alguma edificação forem compreendidos subterrâneos, a sua altura abaixo do nível do solo nunca será inferior a 1 metro, e as suas frestas terão pelo menos as dimensões de 0,30 x 0,15 m”¹⁹⁶. A aprovação nestas situações ficaria a cargo do delegado de saúde. E para as coberturas era obrigatória a construção de uma caixa de ar para a ventilação, com 0,60 m onde se assentaria a cobertura e na caixa de ar deviam constar vãos para a circulação do ar de no mínimo de 0,30 x 0,15 m.

Também no mesmo código de posturas foram contemplados regulamentos para aplicação nas zonas rurais do concelho que se regiam por regras próprias sem, no entanto, esquecer os princípios estéticos, obrigando todos os proprietários a murarem as suas propriedades com muros de pedra ou alvenaria cujas dimensões mínimas seriam de 1,60 m.

§

Neste capítulo constatamos que o processo da construção da urbanidade em Santo Antão desenvolveu-se entre os polos da Ribeira Grande, onde inicialmente se instalou a sede do concelho; a Ponta do Sol, rebatizada como Vila D. Maria Pia, onde se localizava o porto; e a povoação de Pombas, onde se viria a criar a Vila do Paul. Com efeito, neste caso, podemos considerar a existência de três processos que são praticamente simultâneos. Na Ribeira Grande operou-se a transformação da antiga malha da povoação rural, levando a que se procedesse a demolições de casas, aberturas de espaços e alinhamento de ruas. Na Ponta do Sol o processo consistiu na efetiva criação de uma pequena “vila nova” de traçado regular, com uma praça onde se construiu a igreja e a câmara. Na Vila do Paul, projetou-se uma nova praça onde se erigiu o edifício da câmara e uma rua direita ligando-a ao largo da igreja. Em qualquer dos casos as operações foram simples, mas eficientes no sentido da transformação do espaço.

O desenvolvimento dos três núcleos em simultâneo desencadeou uma série de questões acerca da localização da sede de concelho, levando inclusivamente à reivindicação da autonomização concelhia, que efetivamente ocorreu com a Vila de Paul. O relevo acidentado da ilha e as dificuldades de comunicação tiveram peso determinante nesse

196 *Idem*.

processo, obrigado a um questionamento entre a proximidade do porto e a acessibilidade entre os núcleos. Situações similares ocorreram na ilha de Santiago, sobretudo no caso da escolha da sede do concelho de Santa Catarina, que referiremos em outro capítulo. É desde logo significativo observar que, tanto num caso como no outro, o lugar do porto foi tido em conta para a sede do concelho, tendo sido objeto de desenho urbano específico. Tal, contudo, não foi determinante, confirmando que as dinâmicas instituídas no território colocavam a questão da urbanidade para além da costa.

CAPÍTULO IV.

NOVA SINTRA NA ILHA BRAVA: A SOBREPOSIÇÃO DE MODELOS

A povoação de São João Baptista

Nos casos anteriormente apresentados, referentes às ilhas de São Nicolau e Santo Antão, constatou-se que o processo de transformação urbana começou com o impulso dado pela coroa no século XVIII, atribuindo às povoações da Ribeira Grande em Santo Antão e da Ribeira Brava em São Nicolau o estatuto de vila. Tratou-se, numa primeira fase, de um procedimento administrativo, a que se seguiu, ainda no século XVIII e desenvolvendo-se ao longo do século XIX, uma outra fase, mais dinâmica, caracterizada por um conjunto de intervenções localizadas nas vilas, com o objetivo de as modelar e de as dotar de uma imagem o mais urbana possível, no quadro do arquipélago.

No caso da ilha Brava, na Povoação de São João Baptista, objeto deste capítulo, esse processo de transformação urbana também ocorreu, contudo, não nos mesmos moldes que aconteceu na Ribeira Grande e na Ribeira Brava. A primeira particularidade registada na Povoação de São João Baptista está no seu desfasamento no tempo. Com efeito, as intervenções de carácter urbano na Brava não acompanharam temporalmente as que aconteceram nas vilas de Santo Antão e de São Nicolau, tendo sido iniciadas com uma diferença de quase cem anos.

Como vimos, nas vilas da Ribeira Grande de Santo Antão e na Ribeira Brava de São Nicolau o processo de transformação urbana estava, no final do século XIX, bastante avançado e de certa forma já consolidado, tendo as duas vilas sido alvo de uma série de intervenções localizadas no seu centro. A abertura e retificação de largos e praças, o alargamento e alinhamento de ruas e a construção de edifícios notáveis, em vários aspetos dotavam as vilas dos atributos de urbanidade que buscavam. Na Povoação de São João Baptista, neste período, ainda sequer se tinha iniciado o processo de efetiva transformação urbana. Contudo, embora a mudança tenha ocorrido mais tarde na Brava, tal não implicou que não se tivessem efetuado algumas intervenções pontuais, como foi o caso da construção de alguns equipamentos, como a câmara, o mercado e o novo cemitério, assim como a realização de obras na igreja. Mas nenhuma dessas intervenções parece ter interferido na estrutura da povoação.

Neste ponto reside outra particularidade da Povoação de São João Baptista, talvez a mais importante, que tem a ver com o desenho em si da

povoação e do seu tecido que, pela sua dispersão e disposição espacial, impôs uma série de constrangimentos ao processo de transformação, fazendo com que fosse diferente das outras vilas.

Na Ribeira Grande e na Ribeira Brava ficou patente que, tanto pela vivência como por determinados elementos formais que constituíam o seu tecido, eram ambas povoações rurais. Porém apresentavam na sua estrutura uma maior densidade de construções onde foi possível detetar um centro ou um largo central com os principais edifícios, onde preferencialmente as intervenções aconteceram. No caso da Povoação de São João Baptista, admitindo também a sua intrínseca ruralidade, a dispersão das construções era tal que se tornava difícil determinar o centro da povoação.

As duas situações conjugadas, o prolongamento no tempo e a dispersão do edificado, conduziram a um processo de transformação urbana com características distintas e únicas no território.

A imagem da povoação

Da origem e do assentamento da povoação de São João Baptista, poucas referências foram encontradas até ao século XVIII. Valentim Fernandes, em 1508, refere apenas a existência de gados na ilha Brava (Fernandes, 1951). Como vimos, em 1582, Francisco de Andrade indica, na sua relação sobre o conjunto de ilhas habitadas do arquipélago, a existência de igrejas nas cinco ilhas (Santo Antão, São Nicolau, Boavista, Maio e Brava). Afirma que todas recebiam a visita anual de um pároco que ia administrar os serviços religiosos às populações, contudo pouco esclarece sobre aspetos relacionados com a povoação¹⁹⁷. Na notícia corográfica escrita, em 1784, por um anónimo que aparenta possuir bastantes conhecimentos do arquipélago, este também pouco adianta sobre a povoação, apenas referindo que a ilha Brava possuía uma única freguesia, com muito pouca gente e que eram tão pobres que não podiam sustentar um pároco (Carreira, 1985:31).

Apesar das referências serem vagas e omitirem as descrições das povoações e das suas gentes, assume-se que, a partir da segunda

197 Relação de Francisco Andrade, AGS, *Guerra Antíqua*, maço 122, fls. 180 e segs., e in António Brásio, *Monumenta Missionária Africana*, 2.ª série, vol. III, doc. 42, pp. 97-107.

metade do século XVIII, já existia um aglomerado de casas com alguma expressão. Por essa altura, após a crise de seca e fome de 1773-1775, o censo realizado vem confirmar esta hipótese, atribuindo à ilha uma população de 2.115 habitantes, distribuídos por 564 fogos, numa única freguesia, a de São João Baptista (Carreira, 1969:496).

O naturalista Feijó, durante a sua estadia na ilha Brava, em 1783, indicou que a primeira aglomeração humana da ilha começou por existir no sítio de Santa Bárbara, local situado a escassos quilómetros a leste de São João Baptista, informando que

Neste mesmo sítio dizem por tradição, os filhos daquela ilha, foi o primeiro assento da povoação que depois com o tempo se passou mais acima na planície em que hoje se vê fundada a chamada povoação de São João (Roque e Torrão, 2014:32).

A localização da Povoação de São João Baptista fica efetivamente no interior da ilha. Está assente numa achada, no interior da cratera de um extinto vulcão, a uma altitude de cerca de 500 metros e ocupa uma área de sensivelmente 40 hectares. O mesmo naturalista, no relatório da sua missão a Cabo Verde dirigido ao então ministro do ultramar, Marinho de Melo e Castro, dava conta da Povoação de São João Baptista, informando que

[...] a chamada Povoação de São João, que propriamente falando não é mais do que uma chã onde todos os anos se semeia milho abóboras e feijão donde procede à maior fartura da terra, em cuja chã se observam algumas casas aqui e ali espalhadas sem ordem, e longe umas das outras (Roque e Torrão, 2014:32).

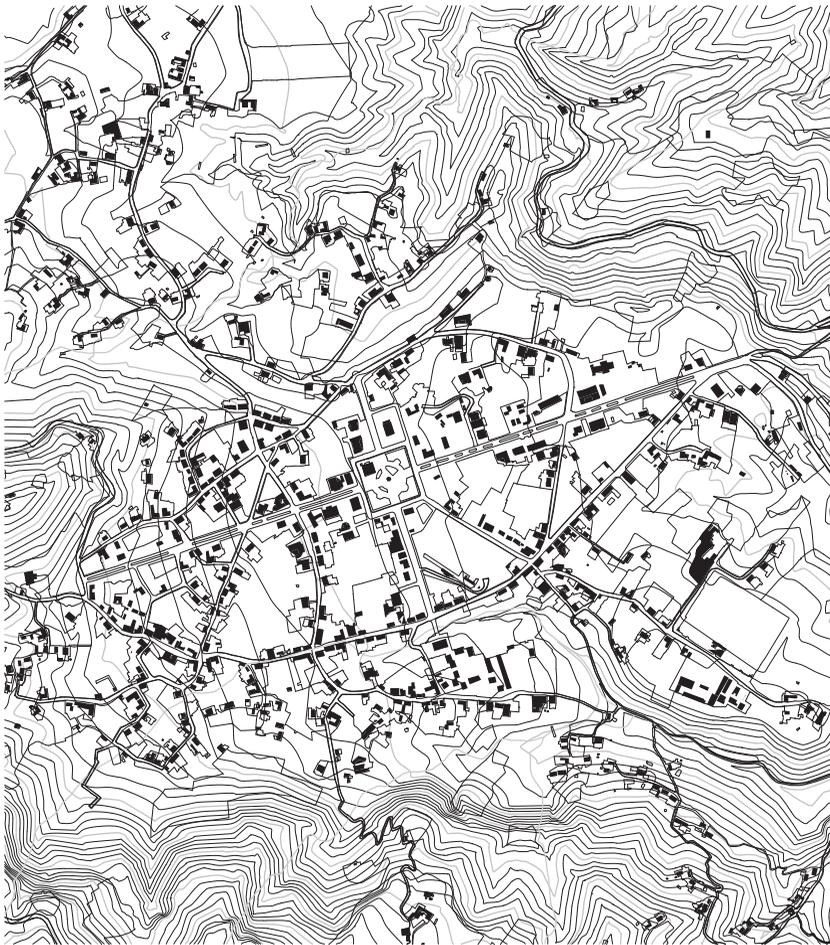
Importa aqui chamar a atenção para esta observação feita por Feijó, que define a Povoação de São João Baptista como uma área agrícola com algumas casas dispersas. Esta imagem, de certo modo ambígua, que o naturalista faz da povoação no final do século XVIII, vai ser glosada com palavras não muito diferentes pelos visitantes que se seguem.

Em meados do século XIX, em 1844, outra expedição feita às ilhas, por José Lopes de Lima, informava sobre a ilha Brava que



Figura 4.01 - Ilha Brava. Localização de Vila Nova Sintra e dos portos da Furna e Fajã d'Água.

[...] a sua principal povoação de S. João Baptista, que ocupa mais de duas milhas de terreno cultivado sobre a achada [...], não constituía um conjunto de casas mas sim, [...] uma reunião de quintas, hortas, jardins, e pomares com as casas de residência no centro: é uma vivenda deliciosa, que encanta quantos lá vão; e pode ainda dizer-se, que a ilha toda é uma horta ajardinada (Lima, 1844:41).



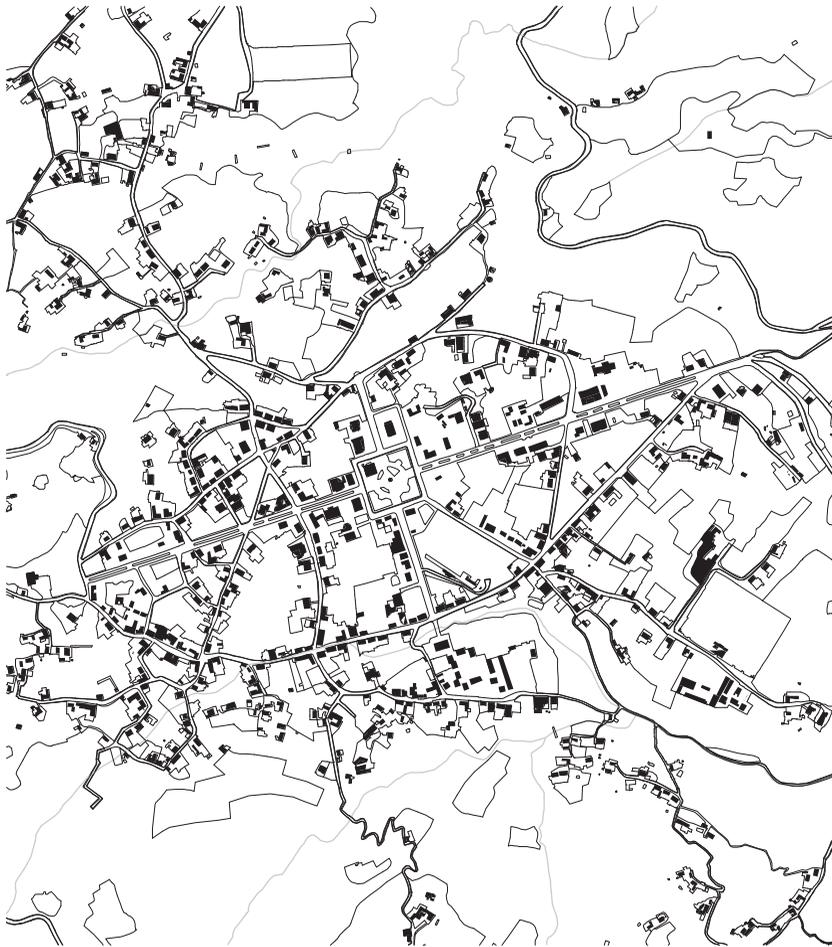
Escala: 1/10000

Figura 4.02 - Ilha Brava. Vila Nova Sintra. Planta da vila. Base cartográfica (Cabo Verde, 2010).

Opinião parecida teve Chelmicki três anos antes, em 1841, registrando que,

[...] verdadeiramente não há povoação nesta ilha; pois o que chamam de vila e é situado no cume de uma rocha, perto do porto da Furna, consiste em muitas casas, algumas bem boas, todas cercadas de jardins e hortas [...],

e reforçava ainda que “Em toda a ilha pode-se dizer, que não há um palmo de terreno, sem ser aproveitado [...]” (Chelmicki e Varnhagen 1841:92).



Escala: 1/10000

Figura 4.03 - Ilha Brava. Vila Nova Sintra. Estrutura do loteamento e área edificada. Base cartográfica (Cabo Verde, 2010).

Note-se que estas observações, feitas em tempos diferentes, reforçam invariavelmente a imagem de uma paisagem rural onde o espaço não construído impera sobre o construído. De facto, o índice de ocupação da povoação era, e ainda é, muito baixo. Isto é, a relação entre a área ocupada pela construção e a área livre é francamente menor, se a compararmos com as vilas da Ribeira Grande e da Ribeira Brava, ou mesmo com qualquer outra vila do arquipélago.



Figura 4.04 - Ilha Brava. Vila Nova Sintra. Estrutura dos arruamentos da vila. Base cartográfica (Cabo Verde, 2010).

Terá sido por esta característica que, tendo chamado a atenção dos visitantes, estes, aparentemente, terão sentido dificuldade em definir o tipo de aglomerado. Chelmicki chega mesmo a negar a existência de qualquer povoação na ilha e apenas vê casas dispersas com quintais e hortas e jardins. Repare-se que nas outras vilas, Ribeira Grande de Santo Antão e Ribeira Brava de São Nicolau, os mesmos autores acharam “ruas tortuosas, vilas sem risco” e outros atributos, mas não tiveram dificuldades em as reconhecer como povoações. Nas descrições de São

João Baptista os autores não se referem nem a ruas, nem a praças e tão pouco a alinhamentos. Isto provavelmente por tais elementos não existirem ou, eventualmente, embora existindo, não se enquadrarem dentro dos padrões habituais. Neste sentido, cabe questionar quais terão sido as circunstâncias que levaram a Povoação de São João Baptista a possuir um padrão tão diferente.

Sobre os primórdios da povoação informou Lima (1844) que os primeiros habitantes foram, à semelhança do que aconteceu nas ilhas do norte,

Escravos libertos das Ilhas de S. Tiago, e Fogo, iam nela construir as suas humildes choças, [...] cultivando pequenas porções de terra, e criando muitos porcos e aves e algum gado [...] (Lima, 1844:37).

Contudo, embora os povoadores tenham tido a mesma origem, resta saber como terá sido feita a repartição das terras na ilha Brava, particularmente na Povoação de São João Baptista. Um documento de 1845 esclarece de certo modo esta questão e traz alguns argumentos importantes para a imagem que a própria população tinha da sua povoação.

São João Baptista: povoação ou apenas talhões de terras?

Em junho de 1845, numa das sessões da Câmara, o presidente Francisco José de Sousa e os vereadores dirigiram uma carta ao então governador geral da província, Francisco de Paula Bastos, contestando o alvará que impunha o pagamento da décima dos prédios urbanos e a sua extensão às casas que possuíam cobertura em palha, localizadas nos limites internos da povoação.

Importa ter em conta que o alvará com força de lei de 27 de junho de 1808, ampliado mais tarde por outro de 3 de junho de 1809, estabelecia a obrigatoriedade do pagamento da décima de prédios urbanos em todas as vilas e povoações notáveis do reino. A sua implementação no arquipélago só se começou a fazer na década de 1830. Nesta circunstância, a cobrança fazia-se para os edifícios que possuísem cobertura de telhas. No caso do arquipélago o alvará abarcava, além das referidas casas com coberturas em telha sitas na povoação, também as com coberturas em

madeira¹⁹⁸. Nos anos quarenta, a implementação e ampliação do âmbito do alvará provocou mal estar nos munícipes da freguesia de São João Baptista, que alegavam falta de meios para arcar com o imposto, levando a câmara a intervir e contestar a medida.

Na carta dirigida ao governador, o presidente da câmara explicava, como preâmbulo, a difícil situação em que se encontrava a população de Brava destacando a pobreza que ali reinava e argumentando que o pagamento da décima só viria piorar mais a vida dos habitantes que teriam

[...] não só pagar destas, [das casas com cobertura em telhas e em pau], como se pretende pôr em prática o pagamento também das cobertas de palha sendo este o maior número delas que possuem estes habitantes pela sua suma pobreza¹⁹⁹.

E não achando justa a aplicação do imposto, apresentava o presidente o seu argumento contestando a legalidade da implementação do alvará na Brava;

No concelho da ilha Brava não há povoação alguma, quanto mais para merecer o nome de notável, são uns talhões de terras dadas por aforamento em fateusim de que se paga o competente foro, escolhendo o aforante um local que lhe praz para fazer a sua casa de vivenda na porção de terreno que lhe foi aforado, deixando duas varas a três para caminho para serventia de gente e cavalgaduras a que se chama caminhos conselheiros. Logo, portanto, não tendo arruamentos gerais nem estradas reais, não há povoação alguma, nem pequena, quanto mais notável, nem por isso considerada, e devem ser isentos do pagamento da décima por este motivo²⁰⁰.

O documento é deveras interessante. Note-se que o presidente da câmara começa por negar a própria existência de uma povoação na ilha. A ideia de povoação que ali está subjacente é de um aglomerado de edificações dispostas de forma a constituir um conjunto uniforme de edifícios, com ruas e praças definidas, à semelhança do observado nas

198 Um tipo de telhas em madeira que era importada da América muito usada nas ilhas do norte.

199 AHNCV, SGG caixa 133, maço n.º 3, doc. 6. Correspondência recebida da câmara municipal da Brava de abril a dezembro de 1849. Carta da câmara municipal da ilha Brava, dirigida ao governador da província, contestando o pagamento do imposto da décima sobre as coberturas de madeira e palha.

200 *Idem*.

vilas de Santo Antão e São Nicolau. Situação que supostamente não se observava em São João Baptista. Ali, segundo o documento, tratava-se de um conjunto de edificações rurais, dispersas no espaço, que não chegavam a constituir uma unidade coesa, no verdadeiro sentido da palavra, e isso devia-se à forma como foi conduzido o processo de distribuição de terras. O próprio documento indica que cada um era livre para escolher a melhor e a mais conveniente localização para erigir a sua vivenda.

Importa antes de mais entender o alcance da afirmação do presidente. O facto de cada morador ter tido supostamente a liberdade de escolher o sítio que melhor lhe aprouvesse para fazer a sua vivenda não explica se essa liberdade era aplicada apenas para a disposição da vivenda dentro do seu talhão, isto é a sua localização, ou se a liberdade de escolha era também aplicada à própria orientação do talhão em si.

Cabe então chamar a atenção para o procedimento da entidade que supervisionava o processo de distribuição de terras. Com efeito, esta operação não era feita ao acaso, obedecia a determinados parâmetros e regras e era realizada na presença de funcionários da câmara, que mediam o lote e estabeleciam o valor do foro a pagar pelo munícipe e, em seguida, fazia-se a marcação no terreno dos respetivos alinhamentos do edifício. Eram estas as formas de atuar observadas em praticamente todas as vilas do arquipélago, a partir da década de trinta de 1700. Aparentemente, na Povoação de São João Baptista, não foram cumpridos estes procedimentos, ou foram apenas parcialmente, uma vez que efetivamente houve parcelamento e distribuição de talhões e o que aparentemente não se efetuou foram os alinhamentos dos edifícios, provavelmente por se tratar de casas de fazenda, como o próprio documento indica. A outra situação que se observa na análise do documento, é a inexistência de referências ao loteamento, em vez disso, foram referidos talhões de terra. São indicações que indiciam a intenção de estabelecer ali não uma povoação, como o observado nas vilas de Santo Antão e São Nicolau, mas apenas uma comunidade rural.

Em seguida, o documento assinala os procedimentos tidos no estabelecimento dos caminhos. A única condição que os regulava era a obrigatoriedade dos habitantes deixarem livre duas a três varas de terreno (2,20 a 3,30 m), entre os talhões, para permitir a passagem de pessoas e cavalgaduras. Estes espaços, designados de “caminhos

conselheiros,” são os únicos espaços públicos que o documento menciona, não tendo sido feitas menções a ruas, praças, largos ou qualquer outro elemento urbano que pudesse indiciar alguma urbanidade. Este dado é significativo na medida em que o argumento de não ter nem “arruamentos gerais nem estradas reais” era determinante para não ser povoação.

E por fim, para reforçar a ideia de ruralidade que o presidente queria tanto transmitir, terminava a sua reclamação informando ao governador da província que

[...] as casas de vivenda e como são térreas e fazendeiras, umas cobertas de telhas vãs de barro, outras da chamada telha de pau não podem nunca ter o nome de propriedades urbanas, são casas rústicas e muito mais rústicas as cobertas de palha, por tanto, umas e outras não estão sujeitas a pagamento de décima alguma²⁰¹.

É necessário ter em conta as diferentes leituras que se podem estabelecer do documento e que podem ser tendenciosas, no sentido de reforçar, ou mesmo forçar, uma imagem rural da povoação. É evidente o interesse político por parte da câmara em apresentar uma imagem de certa forma desfocada, insistindo nas difíceis circunstâncias do município, para acentuar ainda mais a condição de pobreza dos habitantes da Brava, que, contudo, era verdadeira. Também não é menos verdade que, com manipulação ou sem ela, o próprio tecido da povoação revelava a sua intrínseca ruralidade, condição que o presidente da câmara quis reforçar no documento enviado ao governador para evitar a aplicação da décima na Povoação de São João Baptista.

A nossa preocupação na leitura do documento foi efetivamente a de colocar o foco nas questões formais da povoação com o objetivo de entender a sua estrutura. Percebe-se que o autor do documento revela conhecimentos profundos da realidade da Brava, o que se evidencia no vocabulário preciso e correto que utiliza para apresentar a imagem rural da povoação. Para completar a sua estratégia de reforçar a ruralidade de São João Baptista, o presidente da câmara coloca em confronto dois modelos de aglomerados, o rural de São João Baptista e outro, diferente, supostamente não rural, existente no porto da Furna, dentro da mesma ilha.

201 *Idem*.



Figura 4.05 - Ilha Brava. Vila Nova Sintra. Vista Geral da vila, c. 1960. Foto (ANTT, PT-TT-AGU-002-009701).



Figura 4.06 - Ilha Brava. Vila Nova Sintra. Vista Geral da vila, c.1960. Foto (ANTT, PT-TT-AGU-002-022026).

O sítio da Furna localiza-se a nordeste da ilha, a poucos quilómetros da povoação de São João Baptista, no interior de uma baía abrigada onde foi construído o mais importante ancoradouro da ilha. Atraídos particularmente pelo comércio marítimo e pelas atividades ligadas ao porto, importação e exportação, foi-se formando uma comunidade que, no século XIX, veio a constituir uma pequena povoação. Com a

instalação do porto, o sítio foi ganhando importância e, ao longo do século XIX, já possuía um razoável conjunto de equipamentos, uma alfândega, armazéns, posto fiscal e um reduto defensivo, o que lhe conferia uma imagem diferente da sede do concelho.



Escala: 1/5000

Figura 4.07 - Ilha Brava. Porto da Furna. O edificado e a estrutura viária. Base cartográfica (Cabo Verde, 2010).

Furna é referida no documento pelas suas características dissemelhantes da povoação de São João Baptista e particularmente pela sua estrutura específica, onde, segundo o presidente, o imposto da décima melhor se enquadraria. Efetivamente, no desenho da Furna podem ser observados alguns elementos que a colocam numa tipologia formal com uma estrutura diferente da encontrada na povoação de São João Baptista, e que se aproxima mais da imagem urbana. E é com essa intenção que o presidente da câmara invoca no documento estas características “urbanas” da Furna, como forma de contrapor e reforçar ainda mais a ruralidade da povoação principal da ilha. Furna funciona, no seu discurso, como uma espécie de antítese de São João Baptista, sendo considerada o único lugar na ilha, onde eventualmente a aplicação da décima faria sentido



Furna, Brava, Cabo Verde.

G. Hastings, Whitley Bay, Eng., No. 4172

Figura 4.10 - Ilha Brava. Porto da Furna. Vista da povoação e do porto. Postal. Editor: G.Hastings, England, s/d.

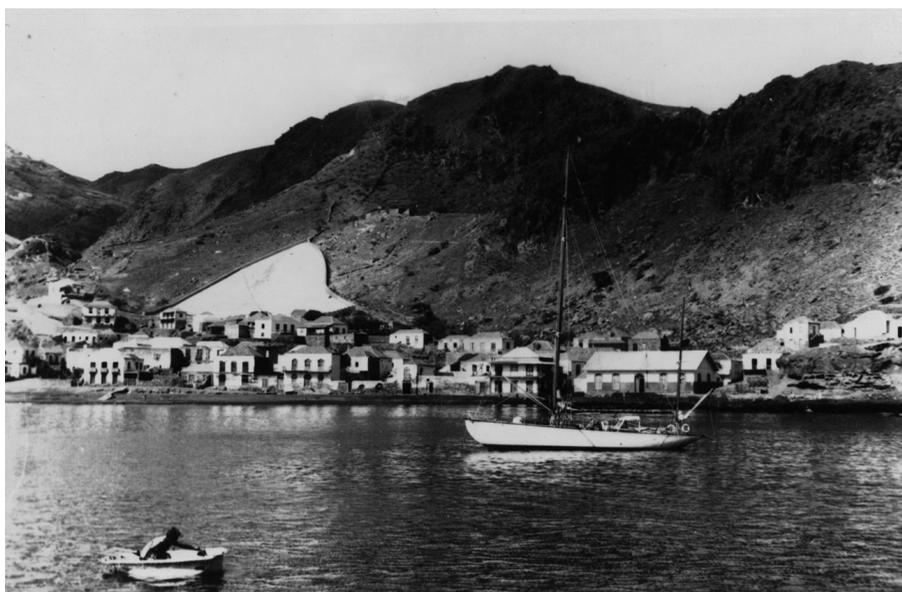


Figura 4.11 - Ilha Brava. Porto da Furna. Vista da povoação, c.1960. Foto ANTT, PT-TT-AGU-002-022024.

[...] não por que a sua urbanidade as obriguem a tal, porque as casas que ali se acham edificadas quase todas são cobertas com a tal telha de bocados de pau e todas terreiras, mas porque estão edificadas em terreno unicamente

próprio para fazer casas e não pagam foro, e estão por alguma maneira em linha, de arruamento, e em um porto aonde se dirigem todos os negócios e mercados anualmente, parece que estas casas estão sujeitas ao pagamento da tal décima²⁰².



Figura 4.12 - Ilha Brava. Porto da Furna. Vista da estrutura das habitações, c. 1960. Foto ANTT, PT-TT-AGU-017018.

Note-se a diferença do discurso utilizado para o sítio da Furna e para a Povoação de São João Baptista. Na referência que o documento faz à Furna é invocada a sua “urbanidade”, vocábulo que não se enquadrava na Povoação de São João Baptista. Na Furna, apesar das edificações serem na sua maioria térreas, elas possuem todas coberturas de telhas, de barro ou de madeira. Constatou-se também que as casas foram construídas segundo um traçado que obedeceu a determinadas regras impostas pelo alinhamento dos edifícios. Os edifícios foram construídos em terrenos

202 *Idem*.

próprios, isto é, com loteamento de dimensões apropriadas para construções urbanas e “em linha de arruamento”, o que supostamente não aconteceu em São João Baptista. Embora o documento em momento algum se refira às dimensões dos talhões, estes tendem a ser de maiores dimensões relativamente aos lotes urbanos.

Há ainda o pormenor de, além de invocar os aspetos formais das duas povoações, referir-se à população da Furna como vivendo essencialmente de negócios e mercados do porto e não de atividades agrárias, como acontecia na maior parte dos casos na ilha. Definitivamente, Furna não é uma povoação rural, a sua estrutura contém elementos reguladores do seu desenho e as atividades dos seus moradores vem reforçar essa condição, são comerciantes e não agricultores, o que lhe faz aproximar mais de um modelo urbano, se comparado com a Povoação de São João Baptista. Tudo isto é muito interessante e revela que, apesar do isolamento e da efetiva falta de meios da população da ilha, não lhe faltavam os referenciais imagéticos e de certo modo conceptuais da ruralidade e da urbanidade. Referenciais estes que, de resto, se mostravam capazes, inclusive, de eventualmente manipulá-los a seu favor nas discussões políticas. Voltaremos a este aspeto mais adiante.

As transformações paulatinas nas povoações da ilha

A localização periférica da ilha Brava poderá justificar a ausência ali de mecanismos de administração e gestão de espaços, durante muito tempo. Até 1823 a ilha foi sempre administrada por um feitor e constituía um só concelho com freguesia única, a de São João Baptista. Depois de 1823, passou a ser governada por um comandante militar nomeado pelo governador (Barcellos, 2003:341) e só em 1825 tinha população suficiente para se constituir a segunda freguesia, a de Nossa Senhora do Monte, que efetivamente foi criada em 1826, na parte sudoeste da ilha.

Com efeito, não é de se supor que o próprio núcleo da povoação de São João Baptista tenha tido um crescimento significativo. A câmara apenas considerou necessário estabelecer o nome das ruas em 1900²⁰³. Este dado é também porventura relevante da resistência

203 AHNCV, SGG caixa 136, maço n.º 10, doc. 17. Cópia da ata da sessão extraordinária de 19

à transformação, ou tão somente da morosidade do processo. Tendo em conta o documento com a indicação dos topónimos podemos apresentar a imagem da forma urbana até ao final do século XIX.



Figura 4.13 - Ilha Brava. Vila Nova Sintra. Lugares de referência. Base cartográfica (Cabo Verde, 2010).

A povoação de São João Baptista estruturou-se segundo três eixos. Dois deles, o de São João e o de São Sebastião, tinham um ponto de partida comum na Cruz Grande, lugar localizado a leste, que representava o principal ponto de acesso ao povoado e de ligação

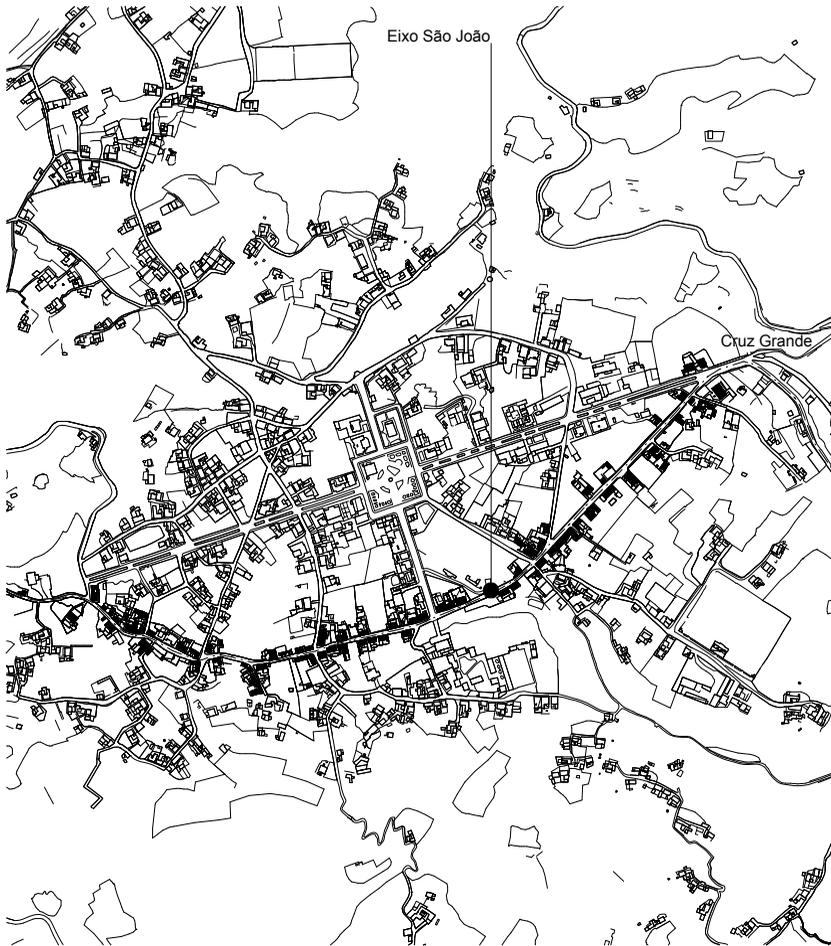
de outubro de 1900 da câmara da Brava onde foi aprovada a nomenclatura das ruas da povoação.

com o porto da Furna. No seu percurso, a estes dois eixos se vão associando novos troços e estes vão mudando consecutivamente de topónimo até ao Pé da Rocha, ponto que ligava à estrada para a freguesia de Nossa Senhora do Monte e porto da Fajã d'Água, onde ambos se voltam a juntar. O terceiro eixo era a rua Direita que fazia a ligação transversal entre os dois eixos referidos.

O primeiro eixo, designado por rua de São João, segue em direção sudoeste, formando de certo modo o limite sul da povoação. Descreve um arco de elipse terminando no cruzamento onde se encontrava a casa de Eugénio Mercês. A partir deste ponto, a rua mudava de nome, e passava a ser Rua do Calvário. No mesmo ponto, sofria uma inflexão e seguia em direção oeste terminando perto do lugar do Pé da Rocha. Ao longo desta via estruturante da povoação concentrava-se a maior parte dos edifícios. Era onde se encontravam alguns sobrados e casas importantes, praticamente todas do final do século XIX e início do século XX. É de supor que esta foi a primeira via constituída na povoação.

O segundo eixo estruturante da povoação também partia do lugar da Cruz Grande seguindo no sentido contrário ao eixo de São João em direção noroeste. O primeiro troço deste eixo era a rua São Sebastião que partia da Cruz Grande e terminava no Largo da Igreja. O segundo troço, a partir do Largo da Igreja, mudava de nome, passando a ser rua da Igreja até ao cruzamento com a rua que vem do Cutelo das Mentiras. Neste cruzamento, a rua sofre uma inflexão em direção a sudoeste e adquire o nome de rua do Arrobas até ao cruzamento com a rua Direita, onde volta a adquirir um novo nome, rua do Caldas e termina no entroncamento com a Ladeira do Laia.

O terceiro eixo, a rua Direita, orientada no sentido norte – sul, atravessava o corpo da povoação fazendo a ligação entre os eixos de São João a sul e a rua do Arrobas a norte. Ao longo destas ruas encontravam-se as ditas vivendas de um só piso, com quintais e jardins, separadas por muros e sebes vivas. Eram a parte da povoação que foi dividida em talhões razoavelmente grandes e que era atravessada por uma série de caminhos dispostos de forma a permitir a comunicação entre todas as propriedades. Nesta área da povoação notava-se a maior dispersão das construções, ao contrário das observadas na rua de São João que se encontravam dispostas segundo o percurso traçado pelo eixo da rua e cujas frentes se alinhavam a este eixo.



Escala: 1/10000

Figura 4.14 - Ilha Brava. Vila Nova Sintra. O eixo São João. Base cartográfica (Cabo Verde, 2010).

Neste desenho, a ideia de um centro dissolve-se e perde-se no corpo da povoação. Se porventura fosse necessário estabelecer um lugar central, segundo os padrões observados nas vilas das outras ilhas, provavelmente estaria localizado no largo da Igreja, onde em determinada altura se fez também construir a casa da câmara e cadeia, como veremos. Mas a própria estrutura orgânica da povoação contraria e nega a existência



Escala: 1/10000

Figura 4.15 - Ilha Brava. Vila Nova Sintra. Os eixos de São Sebastião e da Rua Direita. Base cartográfica (Cabo Verde, 2010).

de um lugar central, na medida em que os elementos que deviam fazer parte deste centro estavam, de certa forma, fragmentados e distribuídos por várias áreas. O próprio largo da Igreja ocupava um lugar periférico, no limite nordeste da povoação. Era ao longo das ruas de São João e Santana onde a vida acontecia. A rua de Santana encontrava-se no prolongamento da rua Direita, para sul. Era ao longo destas duas ruas

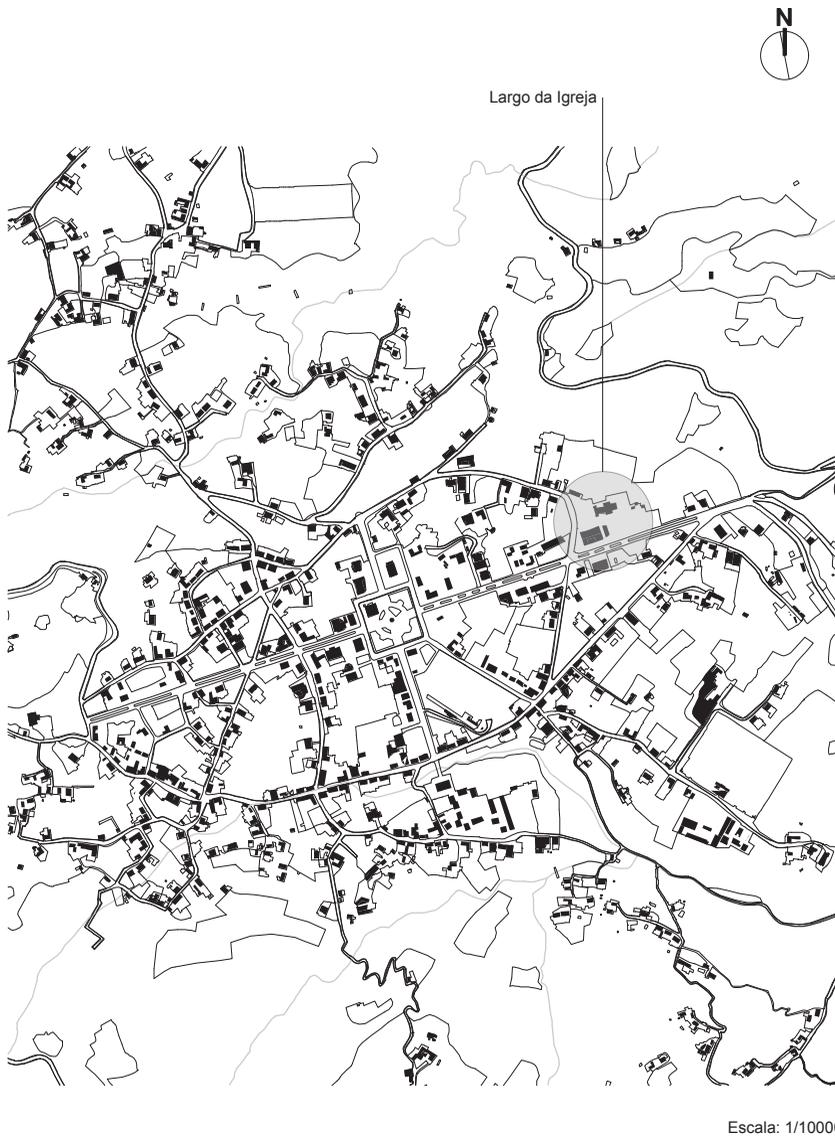


Figura 4.16 - Ilha Brava. Vila Nova Sintra. Localização do Largo da Igreja. Base cartográfica (Cabo Verde, 2010).

que estavam localizadas as principais casas, o comércio e os prédios mais relevantes. Eram, provavelmente, o lugar de maior “urbanidade” da povoação. O elemento por excelência que em várias vilas do arquipélago indiciava algum grau de urbanidade era a rua Direita. Aqui ela parecia bastante discreta assegurando apenas a ligação entre os dois eixos estruturantes que, cabe notar, desenhavam uma espécie de grande elipse à volta do planalto onde se localizavam as ditas casas “dispersas”.

Contudo, embora não se tenha determinado um lugar central à volta da qual tudo gravitasse em São João Baptista e onde pudessem ter lugar as intervenções para a transformação da imagem rural da povoação, elas não deixaram de ocorrer. Como se tem observado nos casos da Ribeira Grande ou da Ribeira Brava, os principais atores dessas intervenções eram as câmaras. Podiam também ocorrer por iniciativa dos próprios moradores. Algumas vezes obtinha-se, para determinados equipamentos, o apoio das Obras Públicas, cuja vocação não era este tipo de intervenção, mas sim trabalhos no âmbito das infraestruturas. A povoação de São João Baptista não constituiu exceção à regra. Esse tipo de intervenção aconteceu muitas vezes de forma discreta e praticamente despercebida. Isto deveu-se sobretudo à falta de meios dos moradores e particularmente à incapacidade da câmara de gerar receitas que permitissem suportar os encargos de tais intervenções. Mas, apesar das limitações, iam sendo executadas algumas obras e, aos poucos, a povoação de São João Baptista ia adquirindo alguns equipamentos importantes.

As ações dos engenheiros das Obras Públicas

Em setembro de 1849, a câmara da Brava informava por carta ao governo da província a aquisição de um terreno na povoação onde pretendia instalar a praça do mercado e em anexo apresentava o regulamento para o seu funcionamento. Tal como nos outros mercados do arquipélago, o regulamento previa o horário de funcionamento, os artigos permitidos, a higiene e limpeza, etc. Determinava-se que a praça ia funcionar no largo da Igreja, onde já existia a casa da câmara e cadeia, “[...] no largo da cadeia desta povoação é o único local para a venda de todos os artigos comestíveis [...]”²⁰⁴.

Note-se que, apesar de todas as contrariedades, a estrutura dispersa da povoação, a pobreza dos moradores e a falta de espaço público, a câmara ia adquirindo alguns terrenos para a construção de equipamentos que não havia na povoação e a intenção parece ser de concentrar estes

204 AHNCV, SGG caixa 133, maço n.º 6, doc. 9. Carta do presidente da câmara da Brava dirigida ao governo da província, informando da aquisição de um terreno para a instalação do novo mercado da ilha. Brava, 10 de setembro de 1849.

equipamentos num único lugar.

Quanto às infraestruturas maiores, o grosso das obras estava a cargo do gabinete das Obras Públicas. Contudo, tendo em conta a localização periférica da ilha, muitas obras infraestruturais ainda não tinham sido feitas e sequer existiam projetos. Nesse sentido, havia urgência na abertura de novas estradas e na manutenção das existentes. Particularmente as que asseguravam a ligação ao porto da Furna e ao lugar de Santa Bárbara, onde se localizava a nascente da Fonte do Vinagre, a principal fonte de abastecimento de água potável à povoação. A fim de dar início a estes projetos foi destacado para a ilha Brava o engenheiro Januário Correia de Almeida. Em 1858, o engenheiro apresentou o primeiro relatório relativo à sua atuação no território, submetendo à aprovação do governo geral da província os projetos necessários. Segundo ele, era imperativo construir um novo edifício para alfândega no porto da Furna, dar início à construção de uma fonte no lugar do Vinagre e de um cemitério em São João Baptista²⁰⁵.

Previa-se para o edifício da alfândega uma construção com um único piso, com espaços dedicados à abertura e verificação das mercadorias, uma sala para o expediente e outra destinada aos guardas. A casa da verificação das mercadorias dava acesso a um pátio que, por sua vez, ligava a dois grandes armazéns. A fachada principal do edifício era marcada por dois vãos de acesso encimados por um frontão e duas janelas simétricas nos extremos do edifício, com uma cobertura de duas águas em telha.

O projeto para o novo cemitério consistia na deslocalização do antigo e a construção de um novo, com o local a ser indicado pela câmara após os estudos correspondentes. Pelo menos até 1838 o cemitério que se encontrava em funcionamento estava localizado nos arredores da igreja, depois de ter sido retirado do seu interior, por decreto relacionado com os novos padrões de higiene pública, que proibiam os enterramentos nas igrejas, como já se referiu.

Nessa mesma altura, após estarem concluídas as obras, que se fizeram, entretanto, no mesmo local, instalou-se uma polémica entre a câmara e o bispado sobre a pertença dos rendimentos do cemitério

205 AHNCV, SGG caixa 615, maço n.º 12, doc. 41. Carta do engenheiro Januário Correia de Almeida dirigida à secretaria das obras públicas na Praia, apresentando os projetos e orçamentos para a construção da nova estrada entre a povoação e o porto da furna, a alfândega e o cemitério. No documento apenas constava o orçamento e projeto da alfândega.

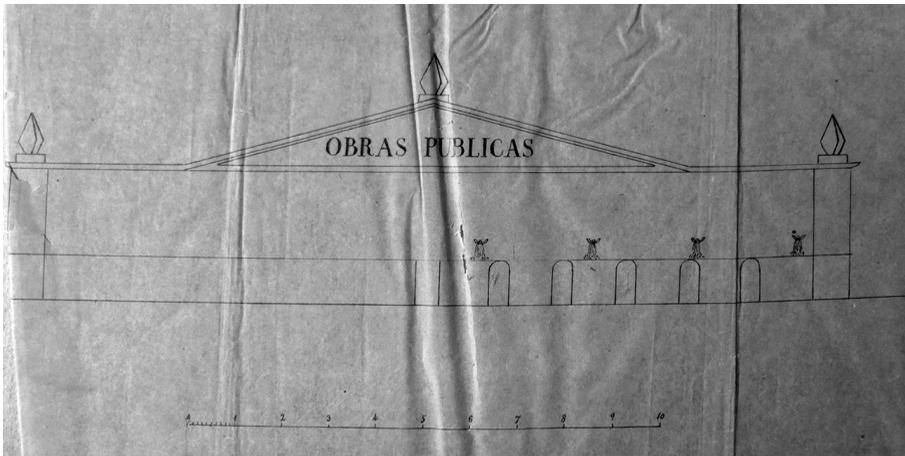


Figura 4.17 - Ilha Brava. Vila Nova Sintra. Projeto da Fonte do Vinagre. Alçado Principal. Projeto do engenheiro Januário Correia de Almeida, Obras Públicas. AHNCV.

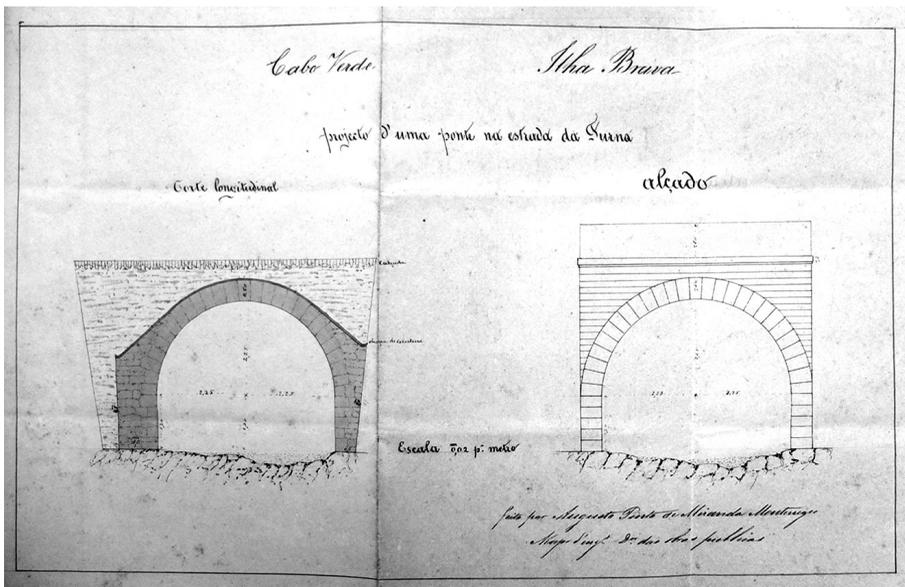


Figura 4.18 - Ilha Brava. Vila Nova Sintra. Projeto da Ponte sobre a estrada S. João Baptista - Porto da Furna. Projeto do engenheiro Augusto Montenegro. Obras Públicas. AHNCV.

e sobre a sua gestão. Na carta enviada para o governo da província, a fim de resolver o impasse instalado, a autarquia justificava as obras que realizara no cemitério: “[para] evitar o prejuízo da saúde pública, a câmara mandou com o seu dinheiro fazer o presente cemitério com as cautelas necessárias que até hoje se tem feito e continuarão a fazer por parte desta câmara”²⁰⁶.

206 AHNCV, SGG caixa 122, maço n.º 6, docs. 25 a 29. Carta da câmara municipal da Brava informando o governo geral sobre os enterramentos e os rendimentos do cemitério. 23 de julho

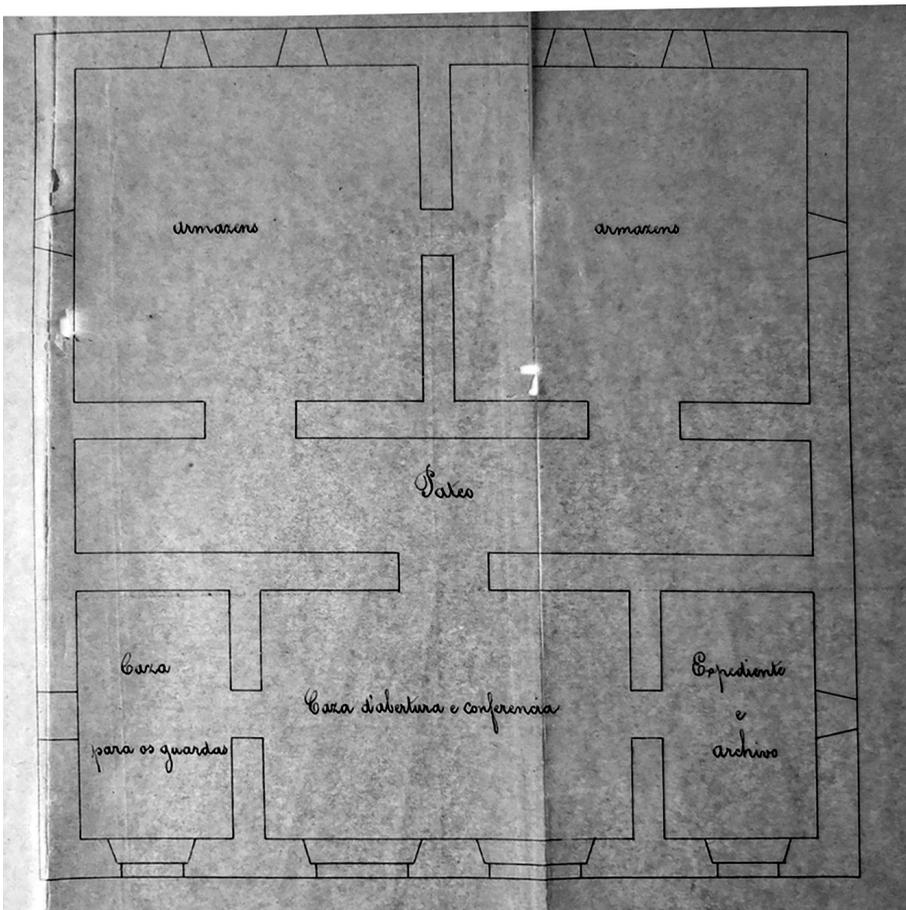
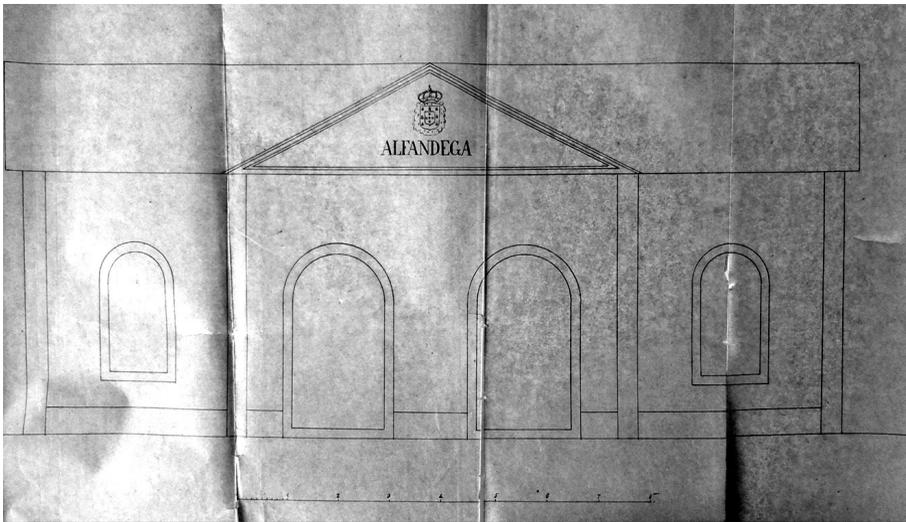


Figura 4.19 - Ilha Brava. Porto da Furna. Projeto da alfândega. Projeto do engenheiro Januário Correia de Almeida. Obras Públicas. AHNVC.

de 1838.

A preocupação da câmara residia sobretudo neste ponto, insistindo no que tinha a ver com a manutenção dos padrões de higiene pública do cemitério, por isso sugeria ser ela própria a depositária das chaves e não o pároco da igreja²⁰⁷. Mas a polémica sobre a gestão do antigo e sobre a escolha do lugar para a construção de um novo cemitério vai-se alongar no tempo, voltando a reacender-se no final do século XIX, assunto ao qual regressaremos.

Aproveitando a sua estadia na Brava, a pedido da câmara, o engenheiro desenvolveu o projeto e o respetivo orçamento para a casa da câmara e cadeia, cuja localização seria o largo da Igreja. Em seguida apresentou os primeiros estudos sobre um novo traçado da estrada que ligaria a povoação ao porto da Furna²⁰⁸. A nova estrada, além de ser mais ampla, permitia melhor circulação e ao mesmo tempo suavizava os acentuados declives da anterior. Segundo Lima “[...] Em agosto de 1860 achava-se aberta e transitável a estrada na extensão de 3 quilómetros com 5 metros de largura, tendo uma grande parte já calçada e murada lateralmente” (Lima, 1844:263).

Em agosto de 1861, foi substituído o diretor das Obras Públicas dando lugar a um novo diretor, o engenheiro António Ferreira Quaresma, que achou importante fazer algumas alterações aos projetos elaborados pelo seu antecessor. As alterações sugeridas tinham a ver com questões relacionadas com a higiene pública e sobretudo com o abastecimento de água. Consistiam particularmente na separação da utilização da água entre animais e pessoas. Também a localização da fonte era questionada, pois estaria sobranceira a uma rocha pouco firme e passível de desabar. E, por fim, propunha-se a criação de um depósito suplementar que permitisse fornecer água de forma ininterrupta aos moradores quando a fonte estivesse em trabalhos de limpeza e manutenção. O engenheiro Quaresma justificava as omissões no projeto do seu antecessor pela “[...] economia obrigada por falta de fundos municipais e mesmo o pouco conhecimento prático da localidade das atuais nascentes prescindisse à confeção do aludido projeto”²⁰⁹.

207 *Idem*.

208 AHNCV, SGG caixa 122, maço n.º 6, doc. 41. *Idem*.

209 AHNCV, SGG caixa 615, maço n.º 15, doc. 82 a 87. Carta do major engenheiro à secretaria do governo geral da província, apresentando o projeto e o orçamento da Fonte de Vinagre na ilha Brava. Faz uma descrição detalhada do projeto. Brava 25 de agosto de 1862.

Com efeito, a proposta apresentada pelo engenheiro António Ferreira Quaresma contemplava um conjunto de desenhos realizados pelo seu antecessor, o engenheiro Januário Correia de Almeida e completava-os com um anexo ao orçamento com descrição bastante pormenorizada dos trabalhos a serem executados. Fornecia detalhes da forma de transporte da água e da disposição dos canais, bem como as respetivas dimensões e acabamentos, que, entretanto, tinham sido por ele alterados.

Em outubro de 1866, dá-se nova mudança do diretor das Obras Públicas da província, cargo a partir de então exercido pelo engenheiro, João Carlos Vaz Soares que, após tomada de posse, viajou para as ilhas do sotavento, passando algum tempo na Brava e Fogo para melhor se inteirar do estado das obras. Fiscalizou as obras em curso na Brava e elaborou um relatório sobre o estado delas, focando particularmente os erros e omissões e as possíveis soluções e melhoramentos a serem adotados. A fiscalização incidiu sobretudo nos projetos do engenheiro Januário Correia de Almeida, de cujas obras, ainda pouco tinha sido realizado, por não haver consenso na sua execução. No relatório do engenheiro, além das referidas obras, constavam as estradas da ilha, a fonte do Vinagre, a alfândega e as obras de remodelação da igreja matriz que entretanto estavam decorrendo²¹⁰.

Em 1870, foi destacado para o arquipélago outro engenheiro, Augusto Pinto de Miranda Montenegro, novo diretor das Obras Públicas, que também se deslocou à ilha Brava para fiscalizar as obras e elaborar outros projetos²¹¹.

Dessa visita resultou a elaboração do projeto para a construção de uma ponte na estrada que ligava a povoação ao porto onde se previa, no lugar da antiga ponte em madeira, uma nova, em alvenaria, vencendo um vão de 4,50 m. O projeto da ponte foi submetido à aprovação do Governo Geral juntamente com o de reabilitação da casa da câmara e cadeia que se encontrava em mau estado de conservação.

No projeto da casa da câmara e cadeia o engenheiro previa “[...] melhorar tanto quanto possível as condições higiénicas da cadeia e a decoração da administração e câmara”²¹². Na memória descritiva do

210 AHNCV, SGG caixa 615, maço n.º 15.

211 AHNCV, SGG caixa 616, maço n.º 4, doc. 25. Projeto de uma ponte na estrada da Furna seguida de memória descritiva e desenhos da ponte. Brava, 15 de setembro de 1870.

212 AHNCV, SGG caixa 616, maço n.º 4, doc. 15. Carta do diretor das Obras Públicas major engenheiro Augusto Pinto de Miranda Montenegro, ao Governo Geral, apresentando o projeto e orçamento para as obras de reabilitação da casa da câmara e cadeia na Brava. O documento contém

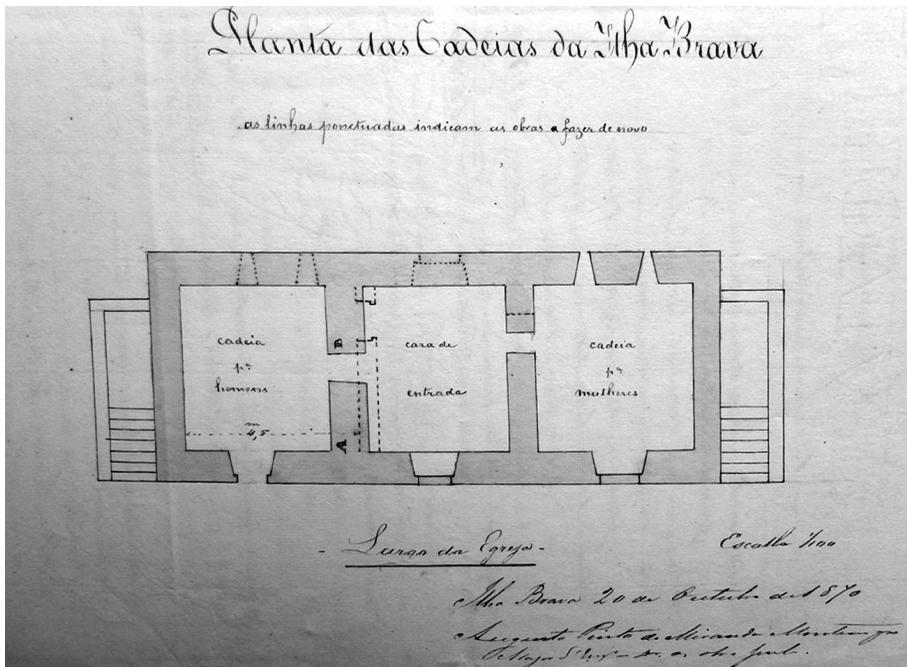


Figura 4.20 - Ilha Brava. Vila Nova Sintra. Planta da cadeia. Projeto do engenheiro Augusto Montenegro. Obras Públicas. AHNCV.



Figura 4.21 - Ilha Brava. Vila Nova Sintra. Igreja de São João Baptista. Foto (Pires, 2013).

projeto lamentava o estado do edifício, dizendo que

o orçamento e a planta do piso térreo do edifício seguida de completa descrição do edifício e dos procedimentos a ter em obra. Brava 21 de outubro de 1870.

Encontrei a casa em tão más condições que em verdade me parece pouco razoável gastar com ela qualquer quantia a não ser a absolutamente precisa para melhorar tanto quanto possível as condições higiénicas da cadeia e concluir as obras feitas no 1.º andar²¹³.

Era um edifício de dois pisos em que no piso térreo funcionava a cadeia. Esta era composta por três compartimentos, todos com entrada de luz, mas era abafada e pouco ventilada, segundo as descrições do engenheiro na memória descritiva. As obras previstas consistiam em adelgaçar as paredes de suporte, que eram demasiado espessas, como forma de ganhar mais espaço. No segundo piso funcionavam a câmara e a administração do concelho. Este piso encontrava-se em melhor estado de conservação precisando apenas de se rebocar e estucar os três gabinetes que ali existiam, limpar a cobertura e pintar os vãos. A falta de meios para a execução das obras no edifício da câmara e cadeia levou a que, por iniciativa do juiz de direito, fosse lançada uma subscrição para que os moradores contribuíssem para a dita²¹⁴.

Em 1871, o engenheiro apresentou um orçamento para as reparações que deviam ser feitas na alfândega da Furna, projeto da autoria do engenheiro Januário Correia de Almeida, em 1858. O engenheiro Montenegro justificava na carta o aumento do orçamento previsto

[...] que sucedeu que sempre quando se mexe em casas velhas; estava tudo em pior estado do que parecia e por isso a despesa foi maior não só porque foi preciso maior quantidade de madeira, mas porque foi substituída a telha de pau por telha de barro [...]²¹⁵.

Nessa circunstância, encontravam-se também em curso as obras da casa da câmara e cadeia, bem como as de remodelação da igreja matriz²¹⁶.

213 *Idem*.

214 AHNCV, SGG caixa 134, maço n.º 4, doc. 5. Correspondência recebida da câmara municipal da Brava de fevereiro a dezembro de 1870. Várias cartas e ofícios elaborados pela câmara da Brava sobre o projeto, orçamento e as obras de remodelação do edifício dos Paços do Concelho.

215 AHNCV, SGG caixa 616, maço n.º 7, doc. 69. Carta do engenheiro Augusto Pinto de Miranda Montenegro dirigida ao governo da província apresentando o orçamento para as obras de remodelação do edifício da alfândega no porto da Furna. Brava, 12 de junho de 1871.

216 AHNCV, SGG caixa 134, maço n.º 5, doc. 21. Correspondência recebida da câmara municipal da Brava de 1871. Ofício do governador da província, com ordens para fazer deslocar à ilha do Fogo o pedreiro que estava a realizar as obras no edifício da câmara e da igreja. 28 de fevereiro de 1871.

As obras de remodelação da Igreja de São João Baptista consistiram na demolição total da capela-mor da igreja, no reforço das paredes laterais e na construção do telhado²¹⁷. Em 1874, o diretor do gabinete de Obras Públicas, engenheiro Manuel Rafael Gorjão, informava no seu relatório que as paredes já tinham sido rebocadas, guarnecidas e estucadas e que já se tinha aplicado o soalho da capela-mor, da sacristia e de parte do corpo da igreja. Encontrando-se também finalizadas as obras no altar²¹⁸.

Note-se que foram várias as intervenções que se determinou fazer nos principais edifícios públicos da povoação: a casa da câmara e cadeia, a igreja e as mais urgentes obras de infraestruturas. Embora tenham sido identificadas como urgentes, e algumas tenham sido iniciadas, é também evidente que levavam anos a serem concluídas. Obras iniciadas em 1858 pelo engenheiro Januário Correia de Almeida ainda continuavam em curso em 1874 supervisionadas pelo engenheiro Manuel Rafael Gorjão. Essa situação deve-se em parte, quer à situação periférica da ilha, quer à falta de meios da câmara.

O imposto 3% *ad valorem* e um novo dinamismo

Em setembro de 1873 a câmara reunia em sessão ordinária para submeter à discussão as condições de implementação do imposto 3% *ad valorem* na Brava, imposto que já funcionava desde 1858 em Santiago e mais tarde na ilha de Santo Antão. O imposto incidia sobre as importações e exportações e as suas receitas eram exclusivamente dedicadas a financiar obras. Até 1873 era facultativo para cada ilha, de 1873 em diante passou a ser obrigatório em todo o arquipélago. A sua aplicação na Brava constituiria um novo estímulo para as obras necessárias na ilha. Foi com esta intenção que a câmara se reuniu. O vereador Vera Cruz explicava o grande impulso que o imposto dera à modernização da cidade da Praia, bem como aos melhoramentos das estradas em Santo Antão e que a sua implementação na Brava iria contribuir para os investimentos e modernização que a ilha tanto precisava.

217 AHNCV, SGG caixa 617, maço n.º 1, doc. 15. Ofício do encarregado de obras Caetano Lopes da Costa Cabral, dirigido ao diretor das Obras Públicas da província, apresentando um orçamento suplementar para as obras da igreja de São João Baptista. 10 de fevereiro de 1872.

218 AHNCV, SGG caixa 617, maço n.º 3, doc. 1. Relatório das Obras Públicas da província, apresentando ao governador geral da província. 31 de julho de 1874.

Contudo, a implementação do imposto na Brava impunha algumas particularidades que tinham a ver com a sua cobrança. As dificuldades em escoar as exportações da ilha e a falta de infraestruturas, estradas, portos e alfândegas, obrigava os comerciantes a importar e a exportar as mercadorias a partir dos portos de Santiago, onde o imposto era efetivamente cobrado, ficando Santiago a usufruir dos dividendos, sem que os moradores da Brava tivessem qualquer benefício proveniente do imposto. O vereador Vera Cruz alertava assim para o caso da ilha:

[...] pequena e pobre, fornece-se em pequenas faturas dos diversos géneros que consome já despachados quase exclusivamente da cidade da Praia donde esses géneros já sobrecarregados com os impostos de 3% *ad valorem*, imposto de consumo que lá não é consumido mas sim nesta ilha, ficando portanto os seus habitantes sobrecarregados sem dele recolherem as vantagens²¹⁹.

Tal situação era injusta, considerava o vereador, e sugeria, na carta dirigida ao Governo Geral, que se fizesse “[...] remeter alguma quota do produto dos 3% *ad valorem* que foi cobrado nas outras ilhas, especialmente na cidade da Praia, para a Brava”²²⁰.

Embora o imposto tenha sido abolido a partir de 1883²²¹, a sua implementação na Brava, a partir de 1873, contribuiu para dar maior dinamismo às obras e intervenções na ilha. Neste mesmo ano, reatou-se o processo de mudança e construção de um novo cemitério, que já tinha sido iniciado quase duas décadas antes.

A localização do novo cemitério

Em junho de 1873, a câmara começou a desenvolver negociações com um proprietário para a aquisição de um terreno junto à capela de Santo António para a construção do cemitério solicitando ao governo da

219 AHNCV, SGG caixa 135, maço n.º 1, doc. 18. Carta do presidente da câmara da Brava dirigida ao governador geral da província, contendo cópia da ata de 17 de dezembro de 1873. Na ata constava a representação da câmara solicitando a implementação na ilha do imposto de 3% *ad valorem*.

220 *Idem*.

221 AHNCV, SGG caixa 135, maço n.º 9, doc. 1. Correspondência recebida da câmara municipal da Brava de janeiro de 1884 a novembro de 1885. Abolição do imposto de 3% *ad valorem* pelo decreto de 14 de dezembro de 1882.

província a devida autorização. Esta capela situava-se a norte da povoação, no prolongamento da rua Direita em direção ao sítio Pau da Bandeira. O terreno localizava-se “por detrás da capela de Santo António, e contígua à mesma capela”²²². O proprietário queria efetuar uma permuta com outro terreno localizado fora da povoação. A câmara considerou tratar-se de um bom negócio, sobretudo pela falta de terrenos nas cercanias da povoação que cumprissem as regras para o estabelecimento de um cemitério. Além disso, pesava ainda a favor o facto do terreno possuir já uma capela, onde se poderiam realizar as cerimónias fúnebres sem que fosse necessário construir uma nova.

Como já foi referido, os enterramentos continuavam a realizar-se no antigo cemitério, nas proximidades da igreja matriz. Esta situação vinha sendo contestada sobretudo depois da instituição da lei que impedia os enterramentos dentro das localidades. Desde 1869, que o delegado de saúde e o pároco vinham alertando a câmara para a situação em que se encontravam os dois cemitérios da ilha advertindo para a insalubridade provocada por se encontrarem ambos mal localizados. A câmara, confrontada com a contestação, alegava falta de meios para efetivar a mudança dos cemitérios.

Há muito que está destinado até o local para a construção dos cemitérios, [referindo-se a câmara também ao cemitério da freguesia da Nossa Senhora do Monte], existindo planta para os mesmos e capela, que por falta de meios, não tem feito, o que fará logo que os haja²²³.

Contudo, em junho de 1874, a situação piorou devido a um acidente que se deu no cemitério de São João Baptista. Em consequência das obras de remodelação que decorriam na igreja matriz, que obrigou à demolição de parte do muro do cemitério, fez com que cães vadios entrassem e profanassem uma campa. O acidente causou grande discussão entre a câmara, o delegado de saúde e o pároco da freguesia que trocaram várias acusações entre si, obrigando à intervenção do governador geral que, determinando que a câmara devia “[...] prestar a

222 AHNCV, SGG caixa 134, maço n.º 7, doc. n.º 18. Cópia da ata da sessão da câmara da Brava de 21 de maio de 1873, sobre a aquisição do terreno para a construção do cemitério.

223 AHNCV, SGG caixa 134, maço n.º 3, doc. 97. Correspondência recebida da câmara municipal da Brava de abril a dezembro de 1869. Ofício do delegado de saúde alertando para a necessidade de se construir um novo cemitério fora da povoação. 27 de outubro de 1869.

devida atenção a um objeto tão grave, manda que proceda sem perda de tempo à construção de um novo cemitério [...]”²²⁴.

A câmara refutou todas as acusações que lhe foram feitas e informou que já tinha adquirido o terreno, faltando apenas elaborar o orçamento para que a obra avançasse. Uma vez mais o presidente alegava a falta de meios para a concretização do projeto. Mesmo assim, a câmara emitiu um ofício solicitando a presença do administrador do concelho, do delegado de saúde e do pároco para assistirem ao exame do local e do terreno previsto para a construção do cemitério²²⁵.

Apenas em 1884 foi aprovado o projeto e o respetivo orçamento. Na mesma reunião foi decidido o pedido de autorização ao Governo Geral para se contrair um empréstimo para o financiamento das obras²²⁶.

Em março do mesmo ano, a câmara pedia ao Governo Geral que considerasse urgente e declarasse de utilidade pública a expropriação do terreno onde seria implantado o novo cemitério²²⁷. Na mesma data é aprovado o orçamento e autorizado o empréstimo para o cemitério. Em abril do mesmo ano, a secretaria do governo da província solicitava informações mais detalhadas sobre o processo querendo saber

qual a posição e a porção de terreno a expropriar, o seu valor aproximado, e onde situado, enviando também o parecer do delegado da junta de saúde desta ilha sobre a escolha do terreno para a edificação do novo cemitério e no segundo uma nota de altitudes das duas localidades sobre que há divergência para a escolha do novo cemitério, e bem assim da povoação principal, pedindo igualmente a orientação dos três pontos designados²²⁸.

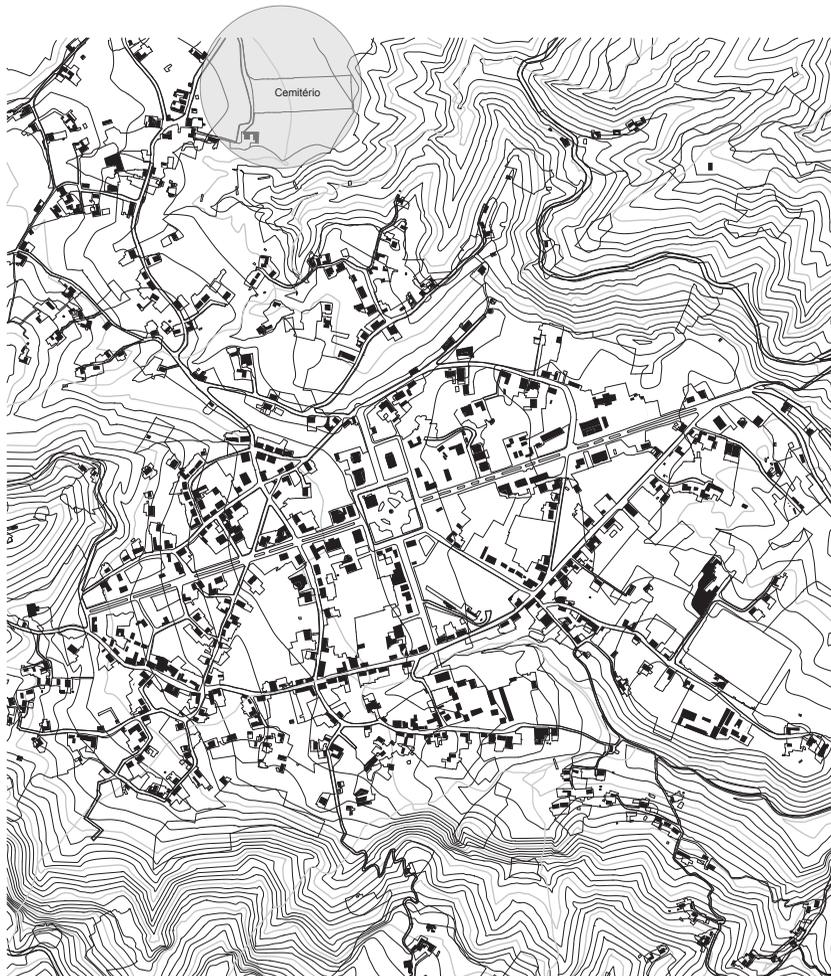
224 AHNCV, SGG caixa 135, maço n.º 1, doc. 5. Correspondência recebida da câmara municipal da Brava de janeiro a dezembro de 1874. Cópia da ata de 2 de junho de 1874, relatando o acidente dado no cemitério de São João Baptista na Brava.

225 *Idem*.

226 AHNCV, SGG caixa 135, maço n.º 9, doc. 1. Correspondência recebida da câmara municipal da Brava de janeiro de 1884 a novembro de 1885. Parte da ata da sessão de 12 de fevereiro de 1884. Aprovação do projeto e orçamento para a construção do cemitério na ilha Brava.

227 AHNCV, SGG caixa 135, maço n.º 9, doc. 2. Correspondência recebida da câmara municipal da Brava de janeiro de 1884 a novembro de 1885. Carta da câmara municipal da Brava dirigida ao secretário geral do governo da província solicitando que declarasse urgência e de utilidade pública a expropriação dos terrenos para a construção do cemitério. Brava, 15 de março de 1884.

228 AHNCV, SGG caixa 135, maço n.º 9, doc. 7. Correspondência recebida da câmara municipal da Brava de janeiro de 1884 a novembro de 1885. Aprovação do pedido do empréstimo e levantamento da verba para a construção do cemitério na ilha Brava. Brava 17 de março de 1884.



Escala: 1/10000

Figura 4.22 - Ilha Brava. Vila Nova Sintra. Localização do Cemitério. Base cartográfica (Cabo Verde, 2010).

A intenção da câmara sempre foi de construir o cemitério na parcela de terreno junto à capela de Santo António, sobretudo por ser mais barato e pela sua localização (cerca de 400 m. de povoação e a uma altitude de cerca de 420 m.). Mas, além desse lugar foram sugeridos mais dois: o primeiro na Ponta da Achada, (cerca de 400 m. a sudeste da povoação e uma altitude de cerca de 440 m.); o segundo na Cova Joana, lugar situado a sudoeste da povoação a altitude de quase mil metros. Foi de imediato eliminada esta última hipótese, por “o caminho que lá conduz, é muito acidentado e tornar-se-ia extremamente penoso

a subida transportando um cadáver²²⁹. Sobre a orientação dos dois terrenos em disputa, a câmara informava que

[...] o terreno de Santo António fica a NNO da povoação principal, e o da Ponta da Achada a SSE, que os ventos predominantes sopram entre norte e leste, achando-se portanto a povoação principal, com relação aos locais indicados, colocada entre eles²³⁰.

Um dos vereadores, antigo presidente da câmara, informou que, em agosto de 1878, tendo-se deslocado à ilha Brava o delegado de saúde do Fogo, a mando do governador geral da província para avaliar os terrenos e o local que julgasse mais conveniente para a construção do cemitério, este optara pelo sítio da Ponta da Achada.

Também segundo a apreciação do delegado então em funções, Santo António não seria o local mais adequado, porque além de ficar próximo do sítio de Lém, onde existiam casas que estariam sujeitas a receber as emanações do cemitério, também

[...] o seu nível é inferior ao da povoação principal, mandando a lei e a higiene que os cemitérios sejam situados em lugares altos, onde se não acumulem os produtos gasosos da fermentação pútrida, deve pois ser reprovada, não obstante ser de natureza apropriada à decomposição cadavérica. [...] o terreno da Ponta da Achada examinada pelo atual chefe de serviço de saúde em 30 de agosto de 1878, é incontestavelmente o que tem mais vantagens para o fim apontado atenta a uma situação a Sotavento, da povoação principal, e estar mais elevado que ela. É verdade que há neste lugar algumas casas, mas o que é também certo, é que são em número muito inferior do sítio de Lém [...]²³¹.

Como não havia consenso quanto à localização do cemitério, posto que o delegado de saúde achava ser melhor o sítio da Ponta da Achada e a câmara estava mais propensa a construir em Santo António, as duas propostas foram submetidas ao Governo Geral afim de decidir o lugar.

Contudo, apesar da urgência e de ter feito as devidas diligências, até

229 *Idem*.

230 *Idem*.

231 *Idem*.

1884 a câmara ainda não tinha conseguido meios para a construção do novo cemitério. Nesse mesmo ano, um negociante de nome Gouveia, que vivia na Guiné e que se encontrava em convalescença na Brava, prontificou-se a adiantar parte da verba necessária, a título de empréstimo, para se poder avançar com as obras.

O presidente informava nesta data que,

[...] o lugar escolhido era no sítio de Santo António na parte sul da capela do mesmo nome, devendo-se fazer a medição e convidar o senhor diretor das Obras Públicas a fazer a planta e o orçamento respetivo²³².

Com efeito, em abril de 1887, reuniram-se todos no terreno onde se ia construir o cemitério para realizar o respetivo termo de medição, seguindo-se o ato de expropriação, bem como a medição do novo caminho de acesso à infraestrutura²³³.

Apenas a 17 de outubro de 1897, foi benzido o novo cemitério de nome Santo António na Povoação de São João Baptista. Nele foi construída uma expansão para o cemitério judaico, com um muro de separação entre a parte católica e a não católica. No discurso de inauguração o presidente da câmara dizia que

[...] está preenchida uma das lacunas queurgia se fizesse, que há anos trabalho para conseguir, não foi sem sacrifício da câmara, também não está completo, mas sim bom para o serviço a desempenhar²³⁴.

A questão dos alinhamentos

Até aqui foram referidas obras de infraestruturas cuja execução dependia da administração central, isto é, eram projetadas e elaboradas pelo Gabinete das Obras Públicas, embora financiadas em parte pela câmara. No entanto, ao mesmo tempo que estas obras iam acontecendo, a câmara ia paralelamente recebendo alguns pedidos de intervenção na

232 AHNCV, SGG caixa 135, maço n.º 10, doc. 21. Correspondência recebida da câmara municipal da Brava de janeiro de 1884 a novembro de 1885. Ata da reunião da câmara de 7 de julho de 1887.

233 *Idem*.

234 AHNCV, SGG caixa 136, maço n.º 10, doc. 22. Benzimento do novo cemitério na Brava.

povoação, para emissão de licenças de construção, de alinhamentos de prédios e reconstrução de edifícios que se foram intensificando a partir do terceiro quartel de 1800. Tratavam-se de pequenas intervenções, se comparadas com as feitas na Ribeira Grande em Santo Antão e na Ribeira Brava em São Nicolau, e o seu efeito no tecido da povoação era reduzido, passando quase despercebidas. Mesmo assim iam pontualmente marcando e moldando a estrutura da povoação, bem como a própria paisagem.

Sobre este aspeto é interessante ter em conta um caso ocorrido em março de 1877. José de Sousa, proprietário residente na povoação, pretendia reconstruir uma casa que possuía na rua de Santana na povoação de São João Baptista, pelo que requereu à câmara que procedesse ao alinhamento da mesma com a casa já existente de Maria Godinho, também moradora, que era contígua à sua propriedade. A câmara deferiu o pedido e enviou o processo para o vereador responsável e no dia e na hora indicados efetuou-se o alinhamento da propriedade. Ao ato compareceram os representantes da câmara e o interessado, ficando registado no auto de alinhamento que,

[...] nesta ilha Brava e rua denominada Santana, achando-se presente, o vice-presidente da câmara Teófilo José Neves Leitão e o fiscal da mesma Vicente António Martins, o requerente José de Sousa, e o pedreiro António Fernandes, comigo, o escrivão da câmara, para se aplicar o alinhamento de uma propriedade de casa que pretendia reconstruir pela demolição de uma propriedade que pertencia a seu sogro João Baptista Denha e proceder-se ao competente alinhamento em virtude do despacho retro, se alinou a mesma casa com a casa de D. M.^a do Espírito Santo Godinho, por isso que não se podia fazer o alinhamento com a casa de Manuel da Silva Denha, por essa ter sido construída sem alinhamento²³⁵.

Em agosto do mesmo ano, José da Silva Denha e João Gomes Madeira, ambos residentes e proprietários na povoação de São João Baptista, vizinhos de José de Sousa, contestaram o alinhamento estabelecido pela câmara da casa de José de Sousa. A câmara indeferiu o processo por achar que o alinhamento tinha sido feito em conformidade com a lei.

235 AHNCV, SGG caixa 135, maço n.º 3, doc. 12. Cópia do pedido de alinhamento que José de Sousa requereu à câmara da Brava em 5 de março de 1877.

Não convencidos da decisão da câmara, recorreram à administração do concelho alegando que a câmara não tinha respeitado os procedimentos de alinhamento de duas casas que ladeavam as suas propriedades e que o alinhamento estabelecido pela câmara resultava em alguns prejuízos, nomeadamente estéticos, que diminuía o valor das propriedades.

[...] pelo o alinhamento dado pela mesma às casas de José de Sousa e Joaquim de Oliveira, na rua de Santana, fundamentando os suplicantes na sua queixa que o alinhamento fora feito muito fora dos feitos pela câmara municipal dos biénios anteriores resultando uma grande deformidade na rua, que por isso diminuía muito o valor das propriedades, ficando a rua muito próxima à margem de uma ribeira sem paredes de suporte²³⁶.

A partir da queixa apresentada à administração do concelho esta notificou a câmara através de um ofício chamando-a atenção para o facto de que

[...] as duas casas novas de Joaquim de Oliveira e de José de Sousa, edificadas entre as de D. M.^a Godinho e Manuel Denha e outros não conservam o alinhamento destes nem tem alinhamento ou simetria entre si, sobressaindo às do Joaquim de Oliveira 2,78 m, formando um ângulo reto com a frente da de Manuel Denha. O que tudo produz um efeito horrível, não só em detrimento do embelezamento da rua que é a principal da povoação mas também em prejuízo das do requerente²³⁷.

E mais alertava o ofício, sempre baseado no documento apresentado pelos queixosos, que naquele caso as casas existentes de D. Maria Godinho e de Manuel Denha é que deviam servir de balizas às duas casas novas uma vez que eram as mais antigas, e que além do mais, o seu alinhamento tinha sido determinado pela própria câmara, que as retificou em 1865, afastando-as um pouco do alinhamento da rua para compensar a inflexão da mesma naquele ponto. E toda essa operação

236 AHNCV, SGG caixa 135, maço n.º 3, doc. 10. Ofício da administração do concelho da Brava, informando a câmara municipal do requerimento enviado por José da Silva Denha e João Gomes Madeira. 10 de agosto de 1877.

237 AHNCV, SGG caixa 135, maço n.º 3, doc. 9. Carta do administrador do concelho para o governador geral da província, sobre o alinhamento das casas de Joaquim Oliveira e de José de Sousa na rua de Santana em São João Baptista. 10 de agosto de 1877

tinha sido elaborada em conformidade com um plano de alinhamento da rua traçado pelo engenheiro Januário de Almeida na altura em que este tinha estado na Brava, a pedido da própria câmara²³⁸.

Tendo-se reunido em sessão extraordinária em agosto de 1877, para dar resposta ao ofício do administrador do concelho, a câmara novamente refutou as acusações dos queixosos afirmando que “os alinhamentos referidos foram feitos com toda a legalidade”²³⁹.

Note-se que os queixosos acusavam a câmara de ter alterado o alinhamento das casas, o que efetivamente tinha acontecido, mas apenas no lugar onde a rua descrevia um arco. Não sendo possível seguir em linha reta, e para resolver o impasse, a câmara decidiu recuar os dois prédios cerca de dois metros, tentando contrariar a irregularidade da curva. O efeito do recuo teria resultado no impedimento da vista da rua dos prédios dos queixosos, situação que a câmara negava dizendo

Que a queixa de se lhe tirar a vista é falsa, porque não só em frente não se edificou propriedade alguma, [o que os donos dos terrenos podiam fazer se quisessem], e mesmo porque a casa dos queixosos ficam à esquerda, na mesma linha dos prédios construídos de novo e um pouco mais recuado do alinhamento geral, porque o alinhamento da rua, do seu princípio há muitos anos, foi mal traçada em linha reta e sim muito curva. Que se a câmara visse que o alinhamento não estava como devia, decerto não consentia, porque esta câmara é muito independente no cumprimento do que a lei lhe incumbe não conhece senão autoridade superior a ela e mais ninguém²⁴⁰.

Mais importante do que a própria polémica gerada pelo caso, interessa sobretudo chamar a atenção para o facto de, apesar da já referida dispersão das edificações, tal não impedir que houvesse um conjunto de intervenções com vista a imprimir alguma regularidade ao tecido da povoação. A par com a rua de São João, a rua de Santana era a que possuía maior concentração de casas e onde as questões de alinhamentos terão surgido em mais de uma ocasião. Tanto assim

238 *Idem*.

239 AHNCV, SGG caixa 135, maço n.º 3, doc. 15. Parte da ata da sessão de 1 de agosto de 1877, para apresentar o ofício do secretário geral sobre a queixa de José da Silva Denha e João Gomes Madeira, contra o presidente e o vice-presidente da câmara, sobre o alinhamento das casas de José de Sousa e Joaquim de Oliveira.

240 *Idem*.

que houve efetivamente a necessidade de se estabelecer um plano de alinhamento, que foi projetado pelo engenheiro Januário Correia de Almeida, em 1865, para esta área da povoação ou simplesmente para esta rua.

Foram poucas as situações encontradas na povoação de São João Baptista que indicassem com clareza os processos de alinhamento e regularização de ruas e prédios. No entanto, na pequena povoação da Furna os pedidos para a concessão de terrenos para construção de casas dentro do plano preestabelecido de alinhamentos das construções eram muito mais comuns e frequentes.

Em 1877, os senhores José de Azevedo e António Pedro, moradores na Furna, solicitavam à câmara o aforamento de um terreno para a construção de casas num terreno baldio. A câmara não deu seguimento ao pedido por achar que como se tratava de terrenos baldios e não de terrenos do município não os podia aforar, apesar de considerar “[...] ser muito útil para o estado e para o município a edificação de prédios”²⁴¹. Aconselhou então os requerentes a encaminharem os seus pedidos à administração do concelho por ser esta a entidade que geria os terrenos baldios que não pertenciam à câmara.

Em 1884, Francisco Arcângelo, pescador e morador na Furna, pedia à câmara a concessão de um terreno para construir a sua habitação. A câmara, respondendo ao pedido, informava que era de

[...] parecer que no local por ele escolhido não pode ter lugar tal concessão porque necessariamente iria embaraçar o trânsito entre a praia onde habitualmente se faz o embarque e desembarque e a praia designada de Quileta onde se costuma arrastar os botes de pesca²⁴².

Contudo no mesmo despacho a câmara indicava que

existe um terreno baldio pertencente ao estado onde pode sem inconveniente ser concedido ao requerente, suficiente para a construção que pretende [...]²⁴³.

241 AHNCV, SGG caixa 135, maço n.º 3, doc. 7. Pedido de aforamento de terrenos baldios na Furna. 30 de novembro de 1877.

242 AHNCV, SGG caixa 135, maço n.º 3, doc. 55. Brava 25 de junho de 1884.

243 AHNCV, SGG caixa 135, maço n.º 3, doc. 55. Brava 25 de junho de 1884.

Na Furna observou-se existir maior cuidado na distribuição dos lotes para a construção de que em São João Baptista. A fiscalização dos procedimentos relativos ao alinhamento das ruas e ao estabelecimento das cotas dos prédios pareciam ser, na Furna, mais controlados.

Como foi o caso do morador da Furna que, em novembro de 1887, fechou uma rua pública construindo um muro de pedra seca. A câmara requereu autorização da administração do concelho da ilha Brava para proceder judicialmente contra o infrator²⁴⁴. A câmara, mal detetou a irregularidade, atuou com as medidas permitidas por lei embargando a obra, que ainda estava em curso, e aplicando a multa devida por transgressão de postura.

A discussão das posturas

Em fevereiro de 1894, resultante do desempenho positivo da economia da ilha, a câmara pede que esta seja elevada à categoria de concelho de 1ª classe, o que efetivamente obtém.

[...] em atenção à sua população, à sua agricultura, ao seu comércio e indústria, à instrução dos seus habitantes e ao movimento do seu porto e alfândega, [...] é elevado a 1.ª classe, para todos os efeitos legais, o concelho da ilha Brava, da província de Cabo Verde²⁴⁵.

Catalisada pela elevação do concelho à primeira categoria e pelo processo de mudanças em curso na povoação, a câmara convocou, em 1895, uma reunião com os quarenta maiores contribuintes do concelho a fim de deliberarem sobre um pedido de empréstimo destinado a fazer mais melhoramentos na povoação. A autorização teria de ser dada pelo conselho da província, mas antes a câmara queria ouvir a opinião dos maiores contribuintes da ilha. O empréstimo destinava-se essencialmente a ser aplicado no cemitério, nas fontes e distribuição de águas e em investimentos na povoação e

244 AHNCV, SGG caixa 135, maço n.º 10, doc. 22. Carta da câmara dirigida à administração do concelho da Brava solicitando autorização para atuar contra o morador André Sena de Avelar que vedou uma passagem pública. 22 de novembro de 1887.

245 *Diário do Governo* n.º 99 de 20 de fevereiro 1894, pag. 63.

nas vias públicas. A câmara perspetivava o pagamento do empréstimo com a instituição do “imposto de um por cento *ad valorem* sobre os géneros importados para o consumo e do aumento para dez por cento da taxa de contribuição predial”²⁴⁶. Os impostos criados assegurariam a amortização dos juros e o restante do empréstimo seria assegurado pelas receitas da câmara. Os quarenta aprovam a instituição do imposto de 1% sobre os géneros importados, mas dão parecer negativo sobre o aumento das contribuições prediais, por acharem que tal sobrecarregaria muito o povo.

Para que estas medidas com vista à modernização fossem mais eficientes e obtivessem um maior impacto e, sobretudo, para que diminuíssem as infrações ao código de posturas, que estava desadequado, a câmara decidira apresentar um projeto de revisão do código de posturas municipais do concelho.

Esse projeto de revisão, que foi submetido a apreciação do Governo Geral em maio de 1887, foi feito sobre a cópia de um antigo código de posturas, do qual não conseguimos determinar nem a data, nem a origem. Contudo, nas rasuras e alterações feitas no documento, aponta-se sempre como referência “a ser feito à imitação do código de Paul em Santo Antão”²⁴⁷, o que é, em si, interessante.

Na carta de apresentação do projeto de revisão, dirigida ao Conselho da Província, o presidente da câmara destacou que, na falta de um técnico competente para o fazer, o projeto tinha sido elaborado por ele próprio. Escusando-se das eventuais faltas e omissões, reforçava a ideia de que o projeto estava desenhado à medida das condições da Brava defendendo que,

[...] taxas e penas impostas, nesta reforma, são em harmonia à índole e aos recursos deste povo, para não ser letra morta, em outro qualquer município, serão insuficientes²⁴⁸.

246 AHNCV, SGG caixa 136, maço n.º5, doc. 5. Carta da câmara municipal da Brava, dirigida ao presidente do conselho da província, pedindo autorização para contrair empréstimo, para melhoramentos na povoação. Fevereiro de 1895.

247 AHNCV, SGG caixa 135, maço n.º 10, doc. 14.2. Código de posturas municipais. 31 de maio de 1887.

248 AHNCV, SGG caixa 135, maço n.º 10, doc. 14. Carta da câmara dirigida à secretaria do governo geral, apresentado o projeto de revisão do código de posturas municipais da Brava. 31 de maio de 1887.

São várias as questões que o novo código aborda, que vão desde os aspetos relativos a higiene pública, ao funcionamento do mercado, ao comércio, etc.. Vejamos os artigos relacionados com a gestão de espaços na povoação.

No capítulo 2, secção n.º 1, artigo 9º, definem-se os limites da povoação de São João Baptista, ao mesmo tempo que começa a ser criada uma nova leitura do seu espaço.

Entenda-se por povoação principal desta ilha, a aldeia de São João Baptista que compreende, toda a extensão do terreno desde o sítio da Cruz Grande, Cutelo Sebastião, Cutelo das Mentiras, Minhoto, Santo António, São Pedro e Lém; Pau de Bandeira, Achada Losna, Calvário, Pé da Rocha, Jaimanda, Santa Ana e Ponta da Achada²⁴⁹.

São João Baptista surge aqui como sendo uma aldeia, o que parece ser um lapso, ou a manutenção de uma redação anterior. De todos os modos, é referida como povoação principal e a sua área abrange já para além dos eixos que antes mencionámos.

O artigo n.º 10 da mesma secção trata das edificações e reedificações:

Todo aquele que pretender edificar, reedificar ou alterar qualquer prédio urbano nas povoações de São João Baptista, Santa Bárbara e Furna, [prédios] que confinem com a viação pública, é obrigado a apresentar à câmara municipal o plano da obra que se pretende efetuar e solicitar o devido alinhamento e a cota de nível [...] ²⁵⁰.

Enquanto no documento original referia-se a “propriedades nas povoações”, a expressão foi rasurada, passando à designação de “prédio urbano”.

No artigo n.º 11 passa-se a proibir a utilização de coberturas em palha ou colmo nos edifícios construídos nas já referidas povoações. Sobre a higiene pública, o documento informa que cabia à câmara manter limpas as ruas e caminhos da povoação de São João Baptista e da Furna. Nas

249 AHNCV, SGG caixa 135, maço n.º 10, doc. 14.1. Projeto de reforma do código de posturas da câmara municipal do concelho da ilha Brava, aprovado pela mesma em sessão de 31 de maio de 1887.

250 *Idem*.

restantes povoações esta tarefa cabia aos moradores. É interessante, uma vez mais, chamar a atenção para o documento original que utilizava expressões como “caminhos rurais”, “proprietários” ou “agricultores”, que foram rasurados e retirados do novo código.

Na apreciação geral dos artigos dispostos nessa revisão do código de posturas nota-se a intenção de não só retirar das povoações de São João Baptista e da Furna qualquer referência à sua origem rural como também a vontade de modernizar as povoações e dotá-las de uma nova imagem.

Os Paços do Concelho

Este processo de modernização não se interrompe com a chegada do novo século. Em 1901, perspectiva-se a compra de um novo edifício para os Paços do Concelho. Em agosto desse ano, o conselheiro do governo da província autorizava a câmara a adquirir um edifício sito na rua de São João Baptista para o efeito²⁵¹. Foi autorizada verba até dois mil reis, pagos em duas prestações. A câmara avaliou o edifício em 1.800 reis, por achar que teria de gastar mais nas obras de adaptação para os serviços dos Paços de Concelho²⁵².

Contudo, a compra deste edifício não se chegou a realizar porque em outubro do mesmo ano foi colocada uma segunda hipótese de compra de um outro edifício que era mais adequado à função. Uma proprietária e seu filho, ambos residentes em São João Baptista, disponibilizam uma casa para venda na povoação. A casa localizava-se na rua Direita e, segundo a câmara, “é melhor e mais espaçosa que a anterior”²⁵³. E mais adiantava que “este prédio está edificado no melhor ponto desta povoação, é bem construído, mas precisa efetuar-se alguns reparos”²⁵⁴. Em janeiro de 1902, a câmara

251 AHNCV, SGG caixa 137, maço n.º 2, doc. 23.

252 AHNCV, SGG caixa 137, maço n.º 1, doc. 20. Ata da sessão ordinária da câmara de 13 de agosto de 1901. Autorização da verba para a compra de um edifício para servir de Paços de Concelho.

253 AHNCV, SGG caixa 137, maço n.º 3, doc. 9.13. Cópia da ata da sessão da Comissão Municipal de 15 de outubro de 1901, sobre a aquisição do edifício da D. Clementina de Jesus Teixeira, sito na Rua Direita, para a instalação do edifício dos Paços do Concelho.

254 AHNCV, SGG caixa 137, maço n.º 3, doc. 9.12. Cópia da ata da sessão da Comissão Municipal de 1 de abril de 1901, na qual a comissão municipal analisou a proposta apresentada por D.

aceitou por unanimidade fazer o negócio com D. Clementina e seu filho para a aquisição da casa que haveria de servir de Paços do Concelho e, em setembro de 1903, solicitava autorização para mudar as suas instalações do antigo para o novo edifício da câmara, ainda por acabar²⁵⁵. Em maio de 1904, foi efetuado o pagamento da última prestação e em seguida foi feita a escritura da compra²⁵⁶. E quase quatro anos depois do início das negociações entre a câmara e a secretaria geral da província, no dia 15 de maio de 1904, dava-se início à primeira sessão de trabalhos no novo edifício já completamente acabado²⁵⁷.

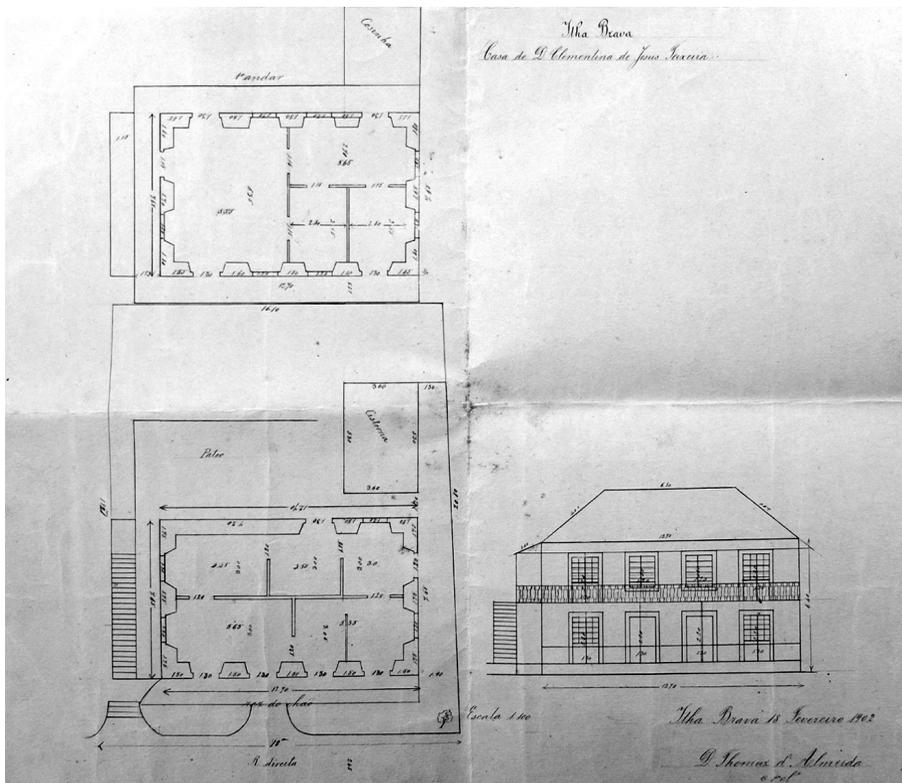


Figura 4.23 - Ilha Brava. Vila Nova Sintra. Projeto da casa onde a Câmara pretendia instalar o edifício dos Paços do Concelho. Desenho de D. Thomaz de Almeida, 1902. Obras Públicas. AHNCV.

Clementina de Jesus Teixeira para a venda da sua casa.

255 AHNCV, SGG caixa 137, maço n.º 3, doc. 9.11. Cópia da ata da sessão da Comissão Municipal de 2 de julho de 1901, na qual a comissão municipal convidou a D. Clementina de Jesus Teixeira e seu filho Francisco Tulbakaim afim de apresentarem as condições para a venda da sua casa.

256 AHNCV, SGG caixa 137, maço n.º 4, doc. 3. Carta da Comissão Municipal, dirigida ao Conselho da Província, remetendo o traslado da escritura da nova casa dos Paços do Concelho. Brava, 11 de maio de 1904.

257 AHNCV, SGG caixa 137, maço n.º 4, doc. 4. Carta da Comissão Municipal, dirigida ao Conselho da Província, remetendo a cópia da ata da sessão de 15 de maio de 1904, referindo a instalação da

O porto da Furna

Repare-se que se está efetivamente numa nova fase e que as mudanças parecem ser mais pró-ativas. No caso da Furna houve, no período em causa, um grande incremento do movimento do seu porto, tanto no número de pessoas quanto no volume de mercadorias, o que implicou na necessidade de adaptar as posturas, tendo em conta sobretudo a melhoria da higiene urbana.

Nesses anos voltaram-se, portanto, a discutir os regulamentos e as posturas para o porto da Furna, incidindo especialmente na regulamentação da circulação de animais sem dono nas vias públicas. Situação essa que criou alguma polémica por alguns vereadores não estarem de acordo com as medidas, por as acharem demasiadas severas. Diziam expressamente que “os povoados desta ilha são todos aldeias, não se pode usar do rigor de uma cidade”²⁵⁸.

Cabe aqui chamar novamente a atenção para o modo como esse binómio rural *versus* urbano é por diversas vezes convocado (e eventualmente manipulado) pelos representantes das povoações da ilha. Dependendo dos interesses em causa, elas são invocadas no seu discurso como sendo mais ou menos rurais ou urbanas. Além disso, é significativo ter em conta o carácter de resistência às transformações que se vincula quase sempre à reivindicação de ruralidade. Regressaremos ainda a esta questão.

De todos os modos, a ambiguidade na redação de algumas das posturas resultava muitas vezes na má interpretação da lei pelos fiscais. A câmara, consciente da situação, entendia que o código de posturas tinha “[...] deficiências que precisa ser alterado, não só pela incompetência do seu autor, como por ser o primeiro código sem termos”²⁵⁹. Foi nestas circunstâncias que, em 1902, requereu à Secretaria Geral da Província uma nova revisão do código de posturas particularmente para a Furna, tendo

comissão no novo edifício dos Paços do Concelho.

258 AHNCV, SGG caixa 137 maço n.º 4, doc. 9. Cópia da ata da sessão de 2 de setembro de 1903 da Comissão Municipal, dirigida ao Conselho da Província, remetendo o projeto de regulamento para a aldeia da Furna.

259 *Idem*.

[...] em atenção ao grande aumento do comércio marítimo na Furna, julga urgente pedir ao excelentíssimo conselho da província a resolução do projeto do regulamento do porto da Furna, sem a qual, não pode haver ordem [...]²⁶⁰.

Também o administrador do concelho da Brava, em carta dirigida à Secretaria Geral da Província, enumerava as irregularidades, incongruências e as ambiguidades que o código de posturas apresentava, tendo em conta sobretudo o incremento do comércio naquele porto.

O comércio desta ilha está hoje centralizado neste porto, portanto há em todos os meses do ano grande afluência de gente a esta povoação. É certo que é mais frequentado nuns meses do que noutros. Os meses de mais afluência são outubro e novembro por causa da chegada dos navios da América conduzindo passageiros e cargas; nos meses de março a junho, por causa da saída dos navios para América conduzindo passageiros, e grande afluência de banhistas, nos meses de agosto e setembro, por causa da grande procura de géneros alimentícios que sempre faltam nesta ilha nestes meses, exatamente os meses de menor concorrência ao porto da Furna, são os meses de dezembro e fevereiro porque, já o povo não precisa de géneros alimentícios, porque os tem da produção da própria terra²⁶¹.

Cabe referir que toda essa polémica que envolveu a atualização do código de posturas na Brava é tardia se comparada com as outras ilhas, como se viu para o caso de Santo Antão ou São Nicolau. Nessas ilhas, o código já vinha sendo discutido e atualizado desde a primeira metade do século XVIII e no final do século XIX já tinham ambas códigos de posturas estáveis e adaptados às realidades locais de cada ilha. Na Brava essa discussão começou só em 1887 com a apresentação do projeto de revisão e no início do século XX ainda se discutiam os artigos que deviam constar no código e a forma de os aplicar. Essa instabilidade é em parte reflexo das condições económicas e sociais da própria ilha.

260 AHNCV, SGG caixa 137, maço n.º 4, doc. 9.9. Cópia da ata da sessão extraordinária da Comissão Municipal, dirigida ao Conselho da Província, pedindo urgência na resolução do projeto de regulamento para aldeia da Furna 16 de janeiro de 1903.

261 AHNCV, SGG caixa 129, maço n.º 5, doc. 8. Carta do administrador do concelho da Brava, dirigida à secretaria geral de administração do concelho sugerindo algumas alterações ao código de posturas municipal. 1 de outubro de 1902.

No início do século XX, a Brava foi abalada com um forte sismo que destruiu alguns edifícios e parte das estradas do concelho. A esse fenómeno juntou-se ainda a crise da irregularidade das chuvas no arquipélago desde 1897, provocando a falta de produtos agrícolas e a fome que se prolongou nos anos de 1903 e 1904. Esta situação acarretou a deslocação de pessoas das ilhas de Santiago, Maio e Fogo para a Brava, o que contribuiu para piorar ainda mais as condições de vida, já de si difíceis com a crise de febre e de enterite instalada. Em setembro de 1904, com receio da crise provocar mais mortos, o presidente da câmara pedia auxílio ao Governo Geral.

Os habitantes desta ilha há oito anos seguidos, devido à falta de produtos agrícolas pela estiagem, tem feito o que podem; porém este ano, tem-se agravado muito mais pela vinda das ilhas de Maio, Santiago e Fogo, sobrecarregando este concelho [...]²⁶².

Só em 1911 as Obras Públicas retomam os trabalhos de manutenção das estradas, bem como das construções que se encontravam paradas devido à crise de estiagem. Após um levantamento feito ao estado das estradas da Brava, a administração do concelho informava a Secretaria Geral das Obras Públicas, criticando a forma em que se faziam as reparações das mesmas, consistindo sobretudo em construí-las sobre trilhos antigos em vez de se desenhar novos traçados.

[...] tais reparações raramente resistem às torrentes de agosto e setembro, e com o dinheiro gasto com elas, dentro dos últimos vinte anos poder-se-ia ter dotado a ilha de novas estradas [...]²⁶³.

Em virtude dos períodos de estiagem e de surtos de epidemias, a administração do concelho indicava no seu relatório a necessidade de se empregarem nas obras os mais necessitados de todas as aldeias, contratando também mulheres para ajudarem²⁶⁴.

262 AHNCV, SGG caixa 137, maço n.º 4, doc. 15. Cópia da ata da sessão extraordinária da comissão municipal da Brava de 18 de setembro de 1904, dirigida à Secretaria Geral do Governo em que a comissão o estado sanitário e a crise alimentícia na Brava pedindo socorro.

263 AHNCV, SGG caixa 137, maço n.º 10, doc. 11.8. Relatório das condições das estradas da ilha Brava. Maio de 1901.

264 *Idem*.

A toponímia

Na sessão da câmara de 14 de fevereiro de 1911 foi apresentada a nova nomenclatura das ruas da povoação de São João Baptista. O projeto foi elaborado pelo vogal nomeado pela comissão municipal, João Maria Feijó, e consistia essencialmente na mudança de nomes das principais ruas, para nomes de personalidades, na sua maioria saídas da implantação da república em 1910.

A rua de São João, a principal artéria da povoação, mudou de nome para a rua 5 de Outubro, a rua do Arrobas mudou para a rua Almirante Reis, a rua Direita mudou para a rua da República e outras adotaram nomes como, Miguel Bombarda, Teófilo Braga, etc.²⁶⁵.

O período decorrido entre 1911 e a década seguinte foi marcado por uma série de vistorias e avaliação de intervenções feitas pelas Obras Públicas nas estradas da ilha. Por essa data foi requisitado aos serviços um técnico para proceder a avaliação dos trabalhos a executar nas estradas²⁶⁶. Em 1914 começaram as obras para a abertura do troço da estrada São João Baptista - Nossa Senhora do Monte.

Neste mesmo ano, um grupo de cidadãos do concelho junta-se em comissão dirigindo uma carta à câmara municipal da Brava pedindo que esta intercedesse junto ao governo da província a fim de tomar medidas de apoio aos cidadãos face à grave crise de fome que a província atravessava. A representação informava o governo

Que devido à falta de chuva em toda a ilha na estação própria, agosto e setembro, originou e causou que todas as propriedades rústicas, coisa nenhuma produziram em consequência de uma seca completa que destruiu e assolou todas as propriedades rústicas deste concelho [...]²⁶⁷.

Além da crise severa, que durava há mais de um ano, e para que se evitassem calamidades, apresentavam os moradores esta representação para que fossem tomadas algumas medidas. Ao mesmo tempo, o

265 AHNCV, SGG caixa 137, maço n.º 1, doc. 13. Sessão da câmara de 14 de fevereiro de 1911.

266 AHNCV, SGG caixa 137, maço n.º 10, doc. 11.5. Resposta das Obras Públicas ao pedido de reparação das estradas na Brava. 13 de abril de 1911.

267 AHNCV, SGG caixa 630, maço n.º 3, doc. 149. Representação dos habitantes da Brava ao Governo Geral, sobre a situação de fome que se vivia na Brava por falta de chuva em 1914.

O plano

No final de 1920, tomou posse uma nova comissão municipal formada por João Baptista Faria, como presidente, José Maria Feijó, no cargo de vice-presidente e restantes vogais, apoiados pelo administrador do concelho, João Leite Arteaga Souto Maior, que se dispuseram a levar avante um projeto pensado pelo presidente da comissão para a modernização da Brava. Tratava-se de um plano abrangente, que compreendia várias dimensões: política, económica e urbana e que na sua asserção pretendia reverter a situação de isolamento da ilha imprimindo mais dinamismo à sua economia e acrescentando à ilha até então agrícola, uma nova dimensão, o turismo de saúde e lazer.

O plano exigia profundas alterações na estrutura da povoação e sobretudo na mentalidade dos seus moradores, que nem sempre estiveram de acordo com a ideia de João Baptista Faria e da sua equipa. Além disso, tinha ainda a comissão de solucionar o problema da falta de dinheiro da pequena câmara da Brava para o grande investimento que o plano exigia.

A ideia foi apresentada ao governador da província Manuel Firmino de Almeida Maia Magalhães que se encontrava na ilha no início de agosto de 1920, por ocasião da residência do governo na ilha Brava. Por essa data, João Baptista Faria teria esboçado as suas ideias e discutido com o governador geral as suas intenções de proceder a melhoramentos na povoação e ambos terão decidido que seria necessário elaborar um plano que pudesse dar corpo ao projeto. Em conformidade com o acordado, a câmara nomeou uma comissão composta pelos cidadãos mais qualificados da ilha, encabeçada pelo administrador do concelho, João Leite Arteaga Souto Maior, que se encarregou de desenvolver os estudos necessários e apresentar num curto espaço de tempo um parecer²⁶⁸.

A proposta foi apresentada pela comissão ao governador ainda antes do final do ano de 1921 e foi por ele aprovada e submetida à apreciação do Gabinete de Obras Públicas para dar o seu parecer, que também não viu inconvenientes para a sua aprovação. A intenção do presidente da câmara era, através de melhoramentos na povoação, tentar encontrar

268 AHNCV, SGG caixa 138, maço n.º 1. Resposta da comissão Municipal à nota n.º 544 da secretaria do governo, sobre os melhoramentos na povoação. 3 de novembro de 1921.

saídas possíveis para a crise que se tinha instalado particularmente na agricultura.

Os objetivos gerais do plano pretendiam dotar a povoação de uma nova imagem, de características mais modernas e cosmopolitas, pensando na receção de turistas estrangeiros e nacionais que procurassem a ilha para descanso, tratamentos e curas através das águas medicinais e também para usufruírem do excelente clima que a Brava proporcionava. O presidente expressava a sua intenção na carta dirigida à Secretaria Geral da Província apresentando as virtualidades da Brava e do seu clima como algo que se devia explorar.

Possui ela um bom clima cuja salubridade é bem conhecida e reconhecida por todas as autoridades sanitárias que aqui tem estado; possui magníficas águas, também de reconhecido mérito, quer como águas de mesa quer como agente terapêutico; e possui igualmente aprazíveis lugares, precisando estes apenas os melhoramentos e retoques que só a mão do homem inteligentemente guiada poderá realizar²⁶⁹.

Dizia ainda que as condições climáticas que a ilha oferecia, relativamente às outras do arquipélago, caracterizavam a Brava como uma espécie de estância de cura para os males causados pelo clima nas outras ilhas. Com efeito, a utilização da ilha como lugar de repouso durante o período das águas, já vinha sendo prática desde o século XIX, chegando mesmo a Brava a servir de sede do governo geral, precisamente no tempo em que os governantes costumavam transferir o governo para outras ilhas para escaparem das febres palustres da Praia²⁷⁰.

O presidente justificava o seu plano como uma das formas para reverter a situação da economia assente na agricultura, incerta e deficitária, complementando-a com outra atividade baseada no turismo, bastando para isso, implementar os melhoramentos que o plano previa. Na mesma carta explicava o quadro geral do estado da agricultura que, pelos sintomas que descrevia, estaria a aproximar-se do fim de um ciclo. A intenção do plano era precisamente potencializar a emergência de um novo ciclo que, segundo ele, deveria ser dominado particularmente pelas atividades comerciais.

269 *Idem*.

270 Ver referências a esta situação no capítulo 1.

Esta ilha foi outrora essencialmente agrícola, chegando mesmo a exportar cereais em grande quantidade; mais tarde passou a produzir apenas para o consumo da sua população, e atualmente a mesma vive quase exclusivamente de géneros importados e do dinheiro estrangeiro, o que prova que vai gradualmente perdendo o seu aspeto agrícola para assumir um caráter comercial, como bem o demonstram as estatísticas aduaneiras²⁷¹.

O quadro apresentado pelo presidente é talvez um pouco otimista. A Brava sempre foi de facto uma ilha que viveu da agricultura e como tal estava muito dependente do regime das chuvas, bem como todo o arquipélago. Nos períodos de seca, quando as chuvas eram irregulares, a ilha normalmente entrava em crise, instalando-se a fome e provocando baixas na povoação. A situação criada pela estiagem, também, desde muito cedo, alimentava uma forte emigração dos habitantes da Brava para a América Norte que, na maior parte das vezes, deixavam ao abandono as propriedades, contribuindo de certo modo, para a desertificação da ilha e a baixa de produtividade. Este facto tornou-se evidente quando a comissão apresentou em julho de 1921, uma lista contendo os nomes dos cidadãos sujeitos às expropriações que o plano de João Baptista Faria previa. Confirmou-se que dos quarenta proprietários indicados na lista cerca de 40% não se encontravam na povoação²⁷². Ou tinham emigrado, ou encontravam-se temporariamente ausentes da ilha. Apesar do documento não adiantar qualquer localização desses proprietários, acredita-se que a maioria teria imigrado para outras ilhas do arquipélago ou para a América do Norte, deixando a Brava cada vez mais desertificada. Seria este o quadro que a comissão encontrou quando tomou posse e que resolveu avançar com o seu plano, tentando revertê-lo. Isto é, tirar a Brava do isolamento e transforma-la numa ilha próspera e procurada para o turismo de lazer e saúde e não viver exclusivamente das incertezas da agricultura.

Enquanto a agricultura ia diminuindo de intensidade tanto pela

271 AHNCV, SGG caixa 138, maço n.º 1, doc. 1. Carta da comissão municipal dirigida à Secretaria Geral do Governo, em resposta ao pedido de esclarecimento sobre o novo plano de melhoramentos na Brava. 3 de novembro de 1921.

272 AHNCV, SGG caixa 138, maço n.º 1. Resposta da comissão municipal ao ofício da comissão legislativa que pretendia saber mais pormenores sobre o plano de melhoramentos na povoação de São João Baptista. Brava, 28 de outubro de 1921.

irregularidade de chuvas quanto pelo abandono das terras, aumentavam as receitas do comércio marítimo. O incremento das atividades comerciais assinaladas neste período, decorriam do grande número de navios que frequentavam o porto de Furna, sobretudo os norte americanos, que muitas vezes faziam escala nos portos da ilha para descanso da tripulação e abastecimento de água e géneros, aproveitando também para comerciarem com os locais. Esse movimento comercial e a cobrança do imposto sobre a importação e exportação de produtos consumidos na ilha gerou um aumento das receitas fiscais da câmara, com o qual a comissão contava para avançar com o plano de reestruturação.

O plano previa dotar a povoação de um certo número de infraestruturas e equipamentos modernos, como a instalação de uma estação de correios, uma estação de rádio e comunicações, iluminação pública, canalização e distribuição de águas, esgotos, etc.. A sua implementação requeria um enorme investimento para a pequena câmara da ilha. A introdução destes equipamentos exigia proceder a alterações na estrutura vincadamente dispersa e orgânica da povoação, que parecia não ser de todo compatível com a ideia que o plano previa. Nesse sentido, impunha-se praticamente um novo desenho que se sobrepusse à malha antiga, desconstruindo-a e dando lugar a uma nova vila de características mais modernas, à semelhança do plano pensado para a Praia e executado pelo governador Lencastre nos anos trinta de oitocentos²⁷³. A sobreposição da malha antiga por um novo desenho, pelo menos na parte central da povoação, daria a imagem de ordem e alinhamento que supostamente faltava à Povoação de São João Baptista.

Na prática, a intenção era romper definitivamente com a estrutura das quintas, quintais e caminhos comunitários e a esta estrutura orgânica sobrepor uma grande alameda arborizada com um separador central. Uma praça geométrica marcaria o centro, onde se exibiriam os edifícios mais emblemáticos da povoação. A inspiração formal e estética da avenida provinha, seguramente, dos *boulevards* da reforma urbana promovida por Haussmann em Paris, entre 1852 e 1870, que geraram uma das mais importantes linhagens tipológicas do urbanismo moderno,

273 Plano levado a cabo pelo governador Albuquerque na tentativa de tornar a vila mais ventilada e saudável. Consistiu particularmente na secagem dos pântanos nos arredores da Praia, dotar a vila de água canalizada e em substituir as casas com coberturas em palha, por telhas, na abertura e alargamento de ruas, construção de largos e praças e a canalização de água. O plano começou a ser executado por volta de 1831 (Barcellos, 2003d:238).

salvaguardando, naturalmente, as enormes diferenças de escala e contexto entre Paris e São João Baptista. Importa trazer para o caso a referência mais próxima no contexto português das transformações urbanas da Lisboa do final da monarquia, em especial, as Avenidas Novas nos finais do século XIX e primeira metade do século XX²⁷⁴. Poder-se-á ler também no plano ecos da própria tradição do urbanismo colonial português e do papel que nele desempenham as praças enquanto elementos de vincada marcação identitária do urbano²⁷⁵.

O principal elemento do plano era a construção de uma longa avenida, com cerca de um quilómetro, que atravessaria a povoação de leste a oeste e, aproximadamente no meio, seria introduzida uma praça quadrangular de grandes dimensões, onde funcionaria o centro da localidade. Note-se que dado o carácter de dispersão da povoação foi sempre difícil determinar-lhe um centro e uma das questões que o plano resolvia era essa, dotando-a de um centro inventado, desenhado, literalmente, no seu centro geométrico. O centro estava previsto para ser precisamente no cruzamento da avenida com duas novas ruas, formando uma cruz, onde se construiria uma praça quadrada de 100 m. de lado.

O centro que o plano previa era totalmente diferente dos da Ribeira Grande de Santo Antão ou da Ribeira Brava de São Nicolau. Ali os centros urbanos foram sendo criados ao longo de muitos anos, modelados através de sucessivas intervenções no espaço e desenhados sobretudo à dimensão e às necessidades dos seus moradores. Enquanto que o centro pensado para São João Baptista era um espaço criado a partir de um desenho abstrato, que só posteriormente receberia os prédios que deveriam estar alinhados com a avenida e as novas ruas. A sua configuração em nada deveu ao que já existia no lugar. Muito pelo contrário. O seu desenho sobrepõe-se, completamente, ao que antes existia (ou que não existia, segundo quem o desenhou).

No esquema geométrico pensavam e chegavam à avenida e à praça, além das novas ruas projetadas, outras, que resultariam de pequenas obras de regularização e ampliação dos antigos “caminhos conselheiros”, de forma a permitir o acesso fácil e rápido às várias zonas da povoação.

274 Sobre este assunto consultar Raquel Henriques da Silva (1986).

275 Sobre o assunto ver, entre outros: Orlando Ribeiro (1994); José Manuel Fernandes (1996); Walter Rossa (2010).

Previa-se que as áreas da povoação marcadas pelos novos arruamentos, pela praça central e pelas ruas retificadas deveriam estar sujeitas a um regulamento próprio, que obedecia a um determinado tipo de construção com alinhamentos desenhados, absolutamente diferentes das áreas antigas da povoação²⁷⁶. A faixa central da avenida, a praça e as suas áreas limítrofes, estariam obrigatoriamente sujeitas a um plano de arborização, ajardinamento e iluminação pública. À partida, nestas áreas não seria permitida a construção de casas rústicas, típicas da povoação, apenas sobrados e edifícios urbanos à semelhança da capital Praia.

A implementação deste novo modelo sobre o antigo iria consumir uma área de cerca de 33.000 m², de terras produtivas, que seriam ocupadas pelas ruas, avenidas e praça, e provocaria uma perda anual de cerca de 20.000\$00 em receitas provenientes da produção de frutas e cereais, segundo os moradores que contestavam o plano desenhado pela comissão municipal²⁷⁷.

Além da dimensão espacial, o plano também abrangia uma dimensão política e regional que contemplava duas mudanças especialmente significativas.

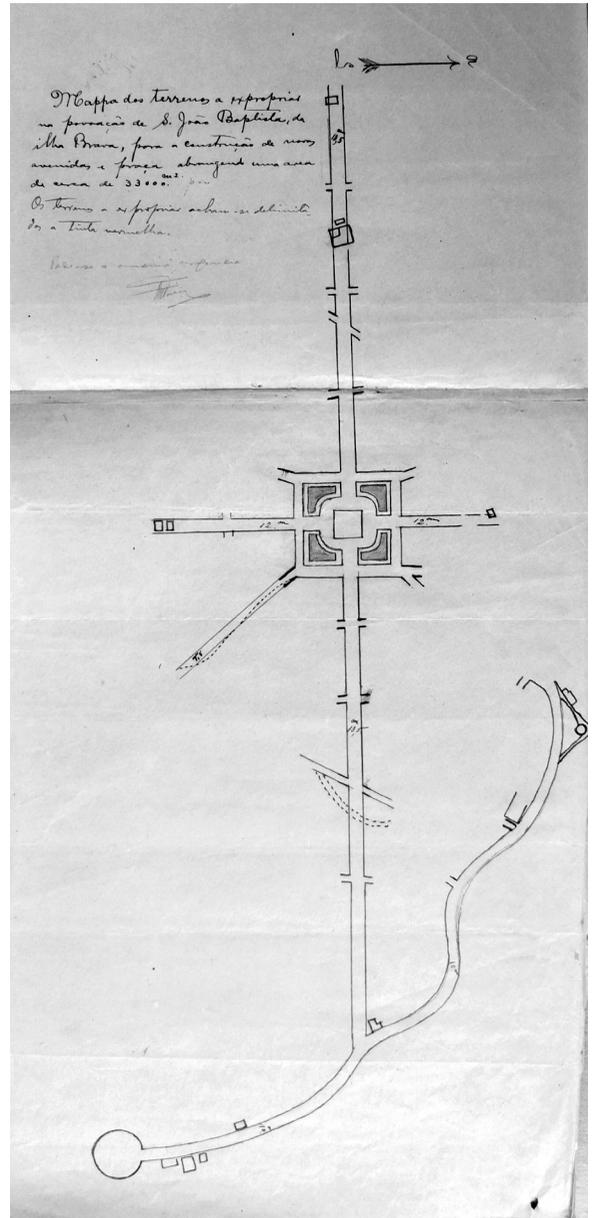


Figura 4.25 - Ilha Brava. Vila Nova Sintra. Esboço do plano para a avenida, praça e novas ruas. Desenho de José Delgado Freire desenhador das Obras Públicas. AHNCV.

276 AHNCV, SGG caixa 138, maço n.º 7, doc. 27. Resumo da deliberação tomada pela comissão municipal na sua sessão de 11 de abril de 1922.

277 AHNCV, SGG caixa 138, maço n.º 1. Representação dos moradores da povoação dirigida à secretaria geral da província, pedindo que não se proceda às expropriações previstas no plano da comissão municipal para São João Baptista. 28 de outubro de 1921.

Para acompanhar as alterações espaciais previstas para a povoação, impunha-se dar um novo estatuto à capital e sede do concelho da Brava. A elevação da povoação de São João Baptista à categoria de vila foi sugerida pelo próprio João Baptista Faria, em outubro de 1921²⁷⁸.

A segunda alteração aconteceu logo a seguir a São João Baptista ter sido elevada à categoria de vila. Tratou-se da mudança de nome sugerida pela comissão municipal. Parecia que o topónimo São João Baptista não era o mais adequado para a nova vila, e muito menos consentâneo com a nova imagem que se pretendia dar à capital da Brava. O nome sugerido pela comissão foi Vila de Nova Sintra, alegadamente pelas semelhanças à vila de Sintra, situada nos arredores de Lisboa²⁷⁹.

Segundo a comissão, na nova vila tudo parecia assemelhar-se a Sintra, as casas, o clima e a própria paisagem construída com a arborização. Não deixa de ser interessante que este imaginário da paisagem romântica e europeia de Sintra tenha sido reivindicado pelos moradores da árida e tropical ilha Brava. Uma verdadeira metamorfose. Mas esta imagem não foi consensual. Logo após a divulgação da intenção da mudança de nome, um grupo de moradores manifestaram-se contra a ideia. A própria comissão municipal propôs que, se não houvesse acordo, submeteria o caso à consulta popular.

[...] por constar que este nome, merece a simpatia e aprovação de muitos dos municípios, dando-se a maior publicidade a este facto, afim de ver se aparece alguma oposição até à próxima sessão. Caso não haja oposição alguma, será o nome definitivamente adotado, e havendo-a, será a questão submetida a um plebiscito [...]280.

Apenas Francisco Tubalkaim Teixeira e José Baptista dos Santos, ambos proprietários na povoação, votaram contra a mudança de nome. No resumo da ata da sessão da comissão municipal de 17 de janeiro de 1922, já constava o nome de Vila de Nova Sintra embora provisoriamente, por ainda não ter sido auscultada a opinião dos moradores da ilha.

278 AHNCV, SGG caixa 138, maço n.º 7, doc. 15. Resumo das deliberações tomadas pela comissão municipal na sua sessão ordinária n.º 4 de 1921.

279 AHNCV, SGG caixa 138, maço n.º 7, doc. 15. 18 de outubro de 1921.

280 AHNCV, SGG caixa 138, maço n.º 7, doc. 32. Resumo da sessão ordinária da comissão municipal de 17 de abril de 1922.

No dia 1 de fevereiro do mesmo ano, passaria a definitivo o novo nome da vila, quando a comissão resolveu “por unanimidade, adotar definitivamente o nome de “Vila de Nova Sintra”, à capital desta ilha na impossibilidade de obter a expressão do voto popular [...]”²⁸¹.

Em linhas gerais era este o projeto que a comissão municipal pretendia implementar na povoação de São João Baptista. O processo não foi muito longo, desde a conceção da ideia até à aprovação do plano, passou cerca de um ano. A confirmar este período, no início de 1922, a comissão votava na sua sessão ordinária a atribuição de um subsídio diário de 3\$00 ao desenhador destacado pela delegação de Obras Públicas da província, José Delgado Freire, que já se encontrava na Brava, para “prestar a esta comissão o auxílio profissional necessário na fixação gráfica precisa dos novos arruamentos e praça”²⁸². Em maio de 1922, a câmara na sua sessão de 12 de maio, votava o pagamento de treze dias de trabalho, efetuado pelo desenhador das Obras Públicas que elaborou um esboço do plano de reestruturação da Vila da Nova Sintra²⁸³. Note-se, e isto é importante reforçar, que o plano foi efetivamente pensado em termos abstratos pela comissão, o desenhador apenas transpôs para o papel os desígnios por ela indicados.

Contudo, apesar do plano estar desenhado e aprovado, havia dois obstáculos que a comissão municipal teria de contornar para a sua realização. O primeiro tinha a ver com a expropriação das terras para as construções da praça, das ruas e da avenida, particularmente as propriedades dos moradores que se recusavam vender os seus terrenos, ou ainda, os que pediam preços exorbitantes que a comissão municipal não podia comportar. Embora se tratasse de situações previstas na lei, a comissão não tinha competência para declarar os terrenos de utilidade pública, tendo que para tal recorrer ao Governo Geral, a quem competia essa declaração.

O segundo obstáculo tinha a ver com o pedido de empréstimo que a comissão municipal necessitava para as obras e o pagamento dos terrenos a expropriar. Era necessário a comissão apresentar um plano parcelar de

281 AHNCV, SGG caixa 138, maço n.º 7, doc. 26. Resumo da sessão ordinária da comissão municipal, de 1 de fevereiro de 1922.

282 AHNCV, SGG caixa 138, maço n.º 7, doc. 26. Resumo da sessão ordinária da comissão municipal, de 1 de fevereiro de 1922.

283 AHNCV, SGG caixa 138, maço n.º 8, doc. 21. Resumo da sessão ordinária da comissão municipal, de 12 de maio de 1922.

pagamento e uma hipoteca. O valor que a comissão necessitava era de 50.000\$00, pagos em parcelas de 5.000\$00 por ano. Previa o pagamento em dez anos e a hipoteca seria o valor do imposto de 3% *ad valorem* que rondava os 20.000\$00 anuais. A mesma situação sucedia para contrair o empréstimo à banca, que carecia de autorização do Governo Geral da Província. Mas antes disso, teria a comissão municipal de ouvir a opinião sobre o assunto dos dez maiores contribuintes do concelho.

Seriam estas as principais dificuldades que a comissão municipal teria de resolver para efetivamente implantar o plano de remodelação. Entretanto, logo após a divulgação do plano, formou-se um grupo de moradores que estavam determinados a impedir que este se executasse por acharem que lhes era prejudicial. A sua contestação foi firme.

A Contestação

A mudança do nome, as expropriações de terras, a perda de terrenos agrícolas e da própria identidade rural da povoação, tudo fez com que o processo de implementação do plano não fosse pacífico, pelo contrário, foi bastante polémico, desde o início.

Um grupo de proprietários, sobretudo aqueles cujos terrenos estavam assinalados como passíveis de serem expropriados para dar lugar à passagem da avenida, à construção da praça e das ruas novas, juntaram-se e apresentaram uma representação ao Governo Geral da Província protestando contra o plano. As principais razões alegadas eram o prejuízo decorrente da diminuição de áreas de cultivo e o risco de perda da própria identidade da povoação.

O grupo dos contestatários era encabeçado por Francisco Tubalkaim Teixeira, que, como vimos, também se opunha à mudança de nome, e João Joaquim Tavares, igualmente proprietário em São João Baptista. Em conjunto redigiram uma representação ao governador da província que continha cento e sessenta assinaturas de proprietários residentes na povoação contestando a implementação do plano pensado por João Baptista Faria.

Na representação dirigida ao governador da província em 28 de outubro de 1921 os signatários começaram por explicar o propósito do seu protesto dizendo que,

Deliberou a Comissão Municipal abrir na Povoação de S. João Baptista uma longa avenida, com uma praça central e ruas emergentes, a qual atravessará do Caminho Novo à Cruz Grande, tendo-se para isso de proceder a expropriações de diversas propriedades, incluindo prédios urbanos e terrenos de cultura em grande extensão.

Ora tendo conhecimento os signatários que, nos termos da Base 51, do decreto n.º 7008, de 9 de outubro de 1920, que não são executórios, sem aprovação do Exmo. Conselho Executivo, as deliberações da Comissão Municipal da ilha Brava sobre a conveniência de ser declarada a utilidade pública ou a urgência das expropriações e sobre o empréstimo a contrair para o custeio de tais obras, veem, com o devido respeito, expor a V. Exa. os altos inconvenientes que resultarão da efetivação do desígnio da Comissão Municipal²⁸⁴.

Note-se que a intenção dos signatários era impedir a aplicação do estatuto de utilidade pública aos terrenos privados onde iriam passar os arruamentos e a praça projetada. O decreto que referem limitava os poderes da comissão municipal para a determinação deste estatuto cabendo a decisão no arquipélago apenas ao Governo Geral da Província. O mesmo decreto também legislava sobre as autorizações de empréstimos a contrair à banca que careciam igualmente de autorização do governo da província, como já foi dito. Eram estes os dois pontos fulcrais onde assentava a contestação dos moradores que tentavam com isso retirar os alicerces que sustentavam o plano da comissão.

Nesse sentido, toda a contestação foi feita na base de um discurso que desvalorizava os aportes “modernos” e invocava os valores históricos e morais da manutenção da imagem rural da povoação para os seus moradores. Note-se como é apresentado o discurso sobre as desvantagens económicas do plano para a povoação.

De toda a pequena ilha Brava é a Povoação de São João Baptista, o local que, pela sua frescura, melhores condições oferece de produtividade agrícola, pois o interior e o litoral só mediante copiosas chuvas poderão ter uma produção abundante devido à irregularidade conhecida das condições meteorológicas do arquipélago.

284 AHNCV, SGG caixa 138, maço n.º 1. Carta dos signatários da representação dirigida ao governador da província, tentando impedir a realização das obras que o plano da comissão municipal previa para São João Baptista. Brava 28 de outubro de 1921.

Com as projetadas expropriações, que serão em grande número, em alto grau, ficará abalada a economia de muitos habitantes desta ilha e, conseqüentemente, por uma lógica e natural reflexão, a vida econômica local.

A abertura de uma avenida do Caminho Novo à Cruz Grande, em todo o comprimento da Povoação, representará um importante cerceamento de terrenos destinados a cultura do café, árvores de fruto, cereais, e legumes, e, assim, traduzirá uma profunda diminuição da sua capacidade produtiva²⁸⁵.

Mas os signatários da carta também apontam as suas armas no intuito de tentar desacreditar as intenções da comissão perante as entidades governativas, sobretudo na função turística a atribuir à Brava. E, neste sentido, colocavam a questão de modo a confrontar os benefícios em oposição às compensações que se obteria com o plano. Ou seja, valeria a pena expropriar as terras, diminuir a área agrícola da povoação, por causa de um turismo incerto? Os contestadores do plano não viam grandes ganhos com a troca.

Não os enxergam os signatários. Não supõem que a abertura de uma longa avenida seja o motivo de afluência a esta esquecida ilha de elementos estranhos que venham aqui deixar o seu oiro, para que assim se tornasse um fator de desenvolvimento comercial, nem vêm probabilidades seguras de que aqui, se realizam melhoramentos tais que esta ilha se torne um ponto obrigatório de turismo ou estação destinada ao tratamento de certas doenças pela criação de um sanatório, sendo certo que não muito longe daqui existem outros pontos que pela exuberância das suas belezas naturais, pelos seus recursos próprios, pelas comodidades que proporcionam, em uma palavra, pelo adiantado da sua civilização, possuem incontestavelmente, elementos de atração que esta ilha não poderá nunca possuir, por férrea que seja a vontade de qualquer comissão municipal, já pela sua natural deficiência de elementos de vida, de recursos naturais, já pela tradicional ausência de iniciativa dos nossos governos²⁸⁶.

285 AHNCV, SGG caixa 138, maço n.º 1. Carta dos signatários da representação dirigida ao governador da província, tentando impedir a realização das obras que o plano da comissão municipal previa para São João Baptista. Brava 28 de outubro de 1921.

286 *Idem*.

A imagem que os contestadores dão do plano é um dado importante a reter. Consistia em reduzir tudo apenas à construção de uma avenida, não invocando quaisquer outros melhoramentos que esta poderia trazer para os moradores. A sua leitura do plano é quase irónica, ridicularizando as pretensões da comissão municipal que fazia figura de provinciana diante de outros locais que tinham muito mais a oferecer que a Brava. O interessante é que os contestatários afirmam que tais locais tinham mais vantagens competitivas “pelo adiantado da sua civilização”, coisa que, segundo a sua opinião, a Brava “nunca poderá possuir”. Na realidade, o seu argumento é de certo modo contraditório, na medida em que são eles que vaticinam uma impossibilidade de mudar o quadro da ilha, que era a intenção do plano. Há na contestação um carácter reacionário que importa ter em conta.

Um outro argumento invocado tinha a ver com a importância de 50.000\$00 que a comissão pretendia pedir a título de empréstimo à banca. Os signatários achavam a quantia escassa para a envergadura das obras e como tal previam que haveria de ser o povo a pagar através de impostos. Diziam que,

[...] o quantitativo para tal fim preciso elevar-se-á a muito mais, dada a valorização dos terrenos nesta Povoação, sendo verdade que serão necessários cerca de 40.000 metros quadrados de terreno para a abertura da avenida, praça e ruas.

Há ainda a ponderar que o custo das obras em questão não se limitarão ao das expropriações, visto que para o complemento da abertura da avenida, praça e ruas, será necessária a aquisição do material para a iluminação e embelezamento, o que também representará grande dispêndio, dada a atual carestia de toda a espécie de material²⁸⁷.

Tendo em conta sobretudo a relação entre as terras a serem adquiridas para a execução do projeto e o preço pretendido pelos proprietários, os signatários consideravam que a quantia pedida em empréstimo não cobriria sequer as expropriações e muito menos as obras. Seria, portanto, prudente não autorizar o empréstimo. Afirmavam que seria mais aconselhável investir em obras de melhoramentos na povoação do que na construção da praça e da avenida,

287 *Idem*.

[...] tais como a iluminação decente da Povoação, o melhoramento das ruas existentes, o seu calcetamento, a reconstrução das Fontes do Vinagre, Lavadura, da Fajã d'Água e Fontinha de Braga, o melhoramento dos caminhos [...], e até a canalização das águas do Encontro, sabido que se luta com sérias dificuldades para a obtenção de águas para o consumo na Povoação, sobretudo nos anos em que não chove, e para que se abolisse o sistema das cisternas, pouco recomendável pelos princípios da higiene²⁸⁸.

Além dos custos inerentes, reclamavam também dos aspetos estéticos do plano. Segundo os signatários da carta, a implementação do projeto seria responsável pela completa descaracterização da povoação. A imagem da povoação rural, com as casas rodeadas de jardins, hortas e árvores de fruto é uma vez mais invocada. A nova estética que o plano protagonizava não era compatível com esta figura idílica, ao contrário, seria destruidora não só da beleza como da própria identidade da povoação.

E ainda se conduzirmos o assunto para o domínio da estética, muito haveria que dizer e que ver se a verdadeira estética da Povoação de São João Baptista residirá na irregularidade das suas habitações e das suas ruas ou se estará em uma disposição simétrica que lhe viria a imprimir o corte geométrico duma avenida com uma praça central e ramificações em forma de raios de círculos.

A beleza desta povoação está precisamente na sua assimetria.

Pretender simetrizá-la é pretender privá-la da sua graça natural, é querer dar o caráter citadino a uma aldeia, é querer compatibilizar duas coisas que, por sua natureza, são incompatíveis.

Atravessada a Povoação por tão numerosas vias ficará esfacelada, passará a ser uma terra vulgar e banal, desprovida dos encantos naturais que lhe emprestam o tom poético da sua paisagem e tornam proverbial a sua formosura²⁸⁹.

Note-se que este aspeto é bastante significativo. Os signatários não apenas contestavam os valores estéticos do plano, mas viam a beleza precisamente no seu oposto. Identificam os alinhamentos e a simetria que a comissão pretendia dar às construções na praça e avenida como

288 *Idem*.

289 *Idem*.

algo descaracterizador e inestético, reivindicando, como padrão de beleza, a assimetria imposta pela dispersão das casas e quintas.

Os signatários da carta defendiam que esta era a beleza natural da povoação de São João Baptista, que pretender “simetrizá-la” era “privá-la da sua graça”, era destituí-la dos encantos que sustentavam a sua “proverbial formosura”. Diziam ainda que fazer as ruas previstas implicaria tornar a “terra vulgar e banal”. A estes argumentos associava-se, uma vez mais, o dado essencial, latente em toda a sua argumentação, que se manifestava por via do contraste entre os *topoi* rural e urbano, a que já se referiu e que é especialmente significativo. Afirmavam literalmente que “querer dar o carácter citadino a uma aldeia, é querer compatibilizar duas coisas que, por sua natureza, são incompatíveis”.

Podemos, evidentemente, voltar a ver aqui o sinal reacionário, que antes referimos, que impunha um ideal de imobilidade à povoação, não admitindo quaisquer mudanças como boas. Um ideal que preferia o estatuto de aldeia ao de cidade e que assim clama ao dizer que a elevação à vila (e a mudança de nome) era também uma má escolha “pelos inconvenientes que ela traria, pois, acarretaria exigências que trariam grandes prejuízos”²⁹⁰. Mas é necessário também considerar a hipótese contrária. Pois em alguns aspetos os argumentos da contestação são de certo modo tão válidos como os da comissão, na medida em que veiculam leituras críticas aos discursos do modernismo nascente que eram tão atuais naquela conjuntura como os outros. Em termos internacionais, veja-se, por exemplo, o impacto da obra de Camillo Sitte e, no ambiente nacional, o papel desempenhado por Raul Lino²⁹¹. Ou seja, o que importa chamar a atenção é para a efetiva atualidade da discussão vivenciada na Brava. Voltaremos a esta questão.

Em novembro de 1921, praticamente um mês depois da representação enviada pelos moradores que contestavam o plano da comissão, uma nova representação foi feita por outros moradores que apoiavam o plano de João Baptista Faria. Encabeçada por Luís Fernandes Camacho e Álvaro de Sena Martins juntaram cento e

290 *Idem*.

291 São recorrentes no discurso de Raul Lino as expressões que denunciam a sua dificuldade em aceitar o carácter despojado da arquitetura modernista que ele lê depreciativamente como engenharia. Na análise que Pedro Vieira de Almeida faz da obra, ele apresenta em especial a cronologia dos anos trinta e quarenta, na vida e trabalho de RL, como marcada por alguma instabilidade e, sobretudo, pela dificuldade em lidar com a linguagem seca e despojada que ele tenta experimentar, mas que lhe é estranha (Almeida, 1970:172).

cinquenta e duas assinaturas de moradores que apoiavam a comissão municipal.

Constando aos abaixo assinados, residentes e contribuintes deste concelho, que se inaugurou uma surda campanha de insídias e falsidades e se movem interesses e empenhos para que se não execute o plano de melhoramentos que se acha superiormente aprovado e essa comissão se empenha em realizar nesta povoação, vem os mesmos manifestar a sua solidariedade com a digna comissão municipal [...] ²⁹².

Apesar de todos os constrangimentos e dificuldades apresentados, por volta dessa data o plano já estava em andamento. Já se tinham feito negociações para a expropriação de alguns troços de terreno e já tinham sido iniciadas algumas infraestruturas.

A Execução

O projeto pensado pela comissão municipal da Brava para a povoação de São João Baptista, pela sua natureza, dimensão e custos, não podia ser executado de uma só vez. Enquanto se aguardava pelas decisões finais, isto é, o pedido do estatuto de utilidade pública para os terrenos privados e a autorização para contrair o empréstimo, a comissão decidiu avançar com algumas fases do projeto que não careciam de autorização superior uma vez que o projeto já tinha sido aprovado.

Nesse sentido, a comissão municipal resolveu avançar com a reestruturação do sistema fiscal no concelho, particularmente no aumento de algumas contribuições municipais. Tinha aprovado e submetido ao Governo Geral uma proposta que, entre várias ações, previa um aumento do imposto sobre os bens de consumo importados que eram taxados a 3%, passando para 6%, e o aumento do imposto municipal sobre a contribuição predial e industrial que passaria a ser de 15% ²⁹³. Estes eram precisamente os impostos municipais que mais receitas geravam ao município, que seriam usados como forma

292 AHNCV, SGG caixa 138, maço n.º 1. Representação dos proprietários e residentes na povoação de apoio à Comissão municipal. Brava, 1 de novembro de 1921.

293 *Boletim Oficial do Governo Geral de Cabo Verde*, n.º 35 de 24 de agosto de 1920. p. 357.

de angariar dinheiro para financiar as primeiras ações. Em seguida, tratou a comissão de novamente remodelar as posturas municipais para servirem de sustentáculo legal às ações previstas a serem feitas na povoação.

Tratando-se de um projeto em que a vertente do turismo e lazer ocupava um lugar de destaque era imperativo resolver alguns problemas, particularmente no domínio da higiene urbana e do saneamento na vila. Era preciso proceder a melhoramentos para evitar as frequentes epidemias que se abatiam sobre a região. Não se podia transformar a ilha numa estância de turismo de saúde e lazer, sem primeiro melhorar as condições básicas de saúde pública. A implementação de um novo sistema de tratamento de esgotos, o saneamento público e a distribuição de água à vila eram as obras mais urgentes e necessárias. Para as realizar, a comissão não carecia de autorização superior, mas apenas da verificação das condições técnicas de execução por parte do Gabinete das Obras Públicas. Os fundos necessários para suportar as obras vinham dos cofres da própria da câmara, sem precisar recorrer a qualquer tipo de empréstimo.

A intenção da comissão era implementar um novo sistema de esgotos, à imagem do existente em qualquer cidade moderna, como forma de substituir as antigas fossas sépticas existentes nas propriedades dos moradores, que eram pouco eficientes, sobretudo pela sua má execução. O novo sistema, além mais avançado, deveria ser mais abrangente de forma a cobrir toda a área da vila. Este projeto foi aprovado numa das sessões camarárias, e depois submetido à apreciação da secretaria geral que, por sua vez, pediu a opinião dos serviços das Obras Públicas para o analisar e dar o seu parecer.

A comissão acolheu a sugestão das Obras Públicas e na sessão da câmara de 18 de outubro de 1921 decidiu-se levar avante as alterações previstas nas posturas municipais, de forma a funcionarem em conformidade com as novas exigências do plano²⁹⁴. Aprovou-se ainda a construção de uma cisterna no largo Marquês do Pombal, antigo largo da Igreja, para o abastecimento de água à povoação, bem como um plano de arborização que contemplava não só a plantação de mais árvores, como também

294 AHNCV, SGG caixa 138, maço n.º 7. Deliberações tomadas pela comissão municipal na sua sessão de 18 de outubro de 1921.

a criação de viveiros na ilha, para cobrir as necessidades²⁹⁵. E por fim, para controlar e inspecionar os serviços, foi nomeado um responsável pelo pelouro da fiscalização da higiene urbana, limpeza e iluminação da via pública²⁹⁶.

Mas antes disso, em 19 de abril de 1921, foi aprovado na sessão ordinária da câmara o pedido de autorização para contrair um empréstimo bancário para suportar as respetivas obras. Todavia, antes de ser submetido à apreciação do Governo Geral, a lei impunha escutar os dez maiores contribuintes do concelho, para opinarem e darem o seu parecer sobre o assunto.

Nessa sequência, em 6 de maio do mesmo ano, a comissão convocou uma reunião com os dez maiores contribuintes do concelho, para os ouvir acerca do empréstimo que se pretendia fazer à banca para as obras. Desse conjunto de dez elementos, cinco pertenciam ao grupo dos maiores pagantes da contribuição predial e os restantes, eram da contribuição industrial. Após a comissão ter colocado o seu projeto e as condições em que pensava contrair o empréstimo, seis dos contribuintes acordaram sem oposição com os termos apresentados, reforçando o seu apoio ao projeto e à comissão municipal.

Dos quatro contribuintes que não concordaram com os termos do empréstimo, um deles, João José Pereira, achou que com a implementação do projeto e a contração do empréstimo, inevitavelmente acabariam por resultar num aumento de impostos no concelho, razão porque votou contra. Os três restantes, opuseram-se terminantemente ao projeto e a qualquer tipo de pedido de empréstimo por acharem que a Brava não tinha “meios suficientes para melhorar o que é de maior utilidade, quanto mais abrir avenidas”²⁹⁷.

Segundo a opinião destes contribuintes, seria mais útil para a povoação e para os moradores que se realizassem obras de melhoramentos nas fontes e na abertura e manutenção de caminhos na ilha do que propriamente na construção de avenidas. E reforçando a indignação contra o projeto, eram de opinião que ele nada traria de útil, lembrando à comissão

295 AHNCV, SGG caixa 138, maço n.º 7, doc. 23.

296 AHNCV, SGG caixa 138, maço n.º 7b. 21 de outubro de 1921.

297 AHNCV, SGG caixa 138, maço n.º 7. Ata da reunião dos dez maiores contribuintes. 6 de maio de 1921

Que avenidas não é só dizer temos avenidas; há muitas outras coisas que exige a avenida e que não é preciso explicar; o passado e o presente já vimos e estamos a ver; e o futuro? Diz o ditado quem vai adiante não olha atrás. A capital da província é a Praia, ali não tem avenidas, São Vicente uma ilha rendosa, a câmara é rica, não tem também avenida! e a Brava um ilhéu por assim dizer, pobre, não pode sustentar vinte ou trinta indigentes por dizer que a comissão não tem dinheiro e quer forçosamente destruir casas de pessoas pobres sem recursos para viverem, e desapropriar muitos e muitos que precisam das suas propriedades, para a cultura²⁹⁸.

Note-se que os argumentos são similares aos apresentados pelos signatários da carta de contestação ao plano, de que eles próprios faziam parte. Apesar da contestação e da opinião contrária desses quatro contribuintes à realização das obras, a comissão resolveu avançar com o pedido, expressando a vontade da maioria dos membros na reunião.

Em 14 de julho de 1921, a mesma comissão submeteu ao conselho legislativo da província o referido pedido de autorização para contrair um empréstimo à banca para suportar os custos das expropriações e das obras apresentando as respetivas garantias. A hipoteca dos rendimentos provenientes do imposto de 3% *ad valorem*, a lista dos proprietários e dos terrenos que deviam ser expropriados e a opinião dos dez maiores contribuintes da Brava faziam parte dos documentos apresentados ao conselho legislativo com o fim de obter a referida a autorização do pedido de empréstimo.

Enquanto aguardava pela resposta do Governo Geral, a estratégia delineada pela câmara para esta fase consistia em intervir na antiga rede viária da povoação constituída pelas antigas ruas e caminhos, alargando-os e regularizando-os, na medida do possível. Nesse sentido, a comissão começou por comprar todos os terrenos possíveis de adquirir por onde passavam as ruas que iam ser regularizadas e aqueles cujos proprietários não tinham levantado qualquer objeção em vender. Por se tratar, na maior parte dos casos, de pequenas porções de terreno de valor reduzido, na sua maioria não constituíram maiores problemas de aquisição, nem em termos legais, nem para o orçamento que a câmara dispunha.

Na sessão de 15 de julho de 1921 foi aprovada a aquisição das primeiras parcelas de terrenos e autorizado o pagamento a dois indivíduos das

298 *Idem*.

respetivas importâncias pedidas pela venda dos seus terrenos para alargamento das ruas da República e de 31 de Janeiro²⁹⁹. O mesmo já se tinha passado em junho do mesmo ano, com os herdeiros de José Armando Ferreira, que venderam à câmara uma propriedade que possuíam no Calvário para a abertura da avenida, e a esses outros se lhes seguiram³⁰⁰.

Em agosto do mesmo ano, em resposta ao pedido de empréstimo, a comissão legislativa sugeria prudência à comissão municipal e advertia que o projeto, pela sua dimensão e pelas implicações que resultavam da sua implementação, era um assunto de extrema importância e que precisava de mais dados e esclarecimentos para emitir a sua opinião. A comissão legislativa indagava sobre as vantagens que traria a construção da avenida para a população, ou em que condições esperaria a comissão honrar os seus compromissos e ainda, em que condições se fariam as expropriações dos terrenos. A comissão legislativa não escondia o seu desagrado pelo projeto e não se coibiu de deixar claro que era de opinião que

[...] o assunto pela sua importância precisa de ser bem esclarecido sob o ponto de vista das necessidades e vantagens que possam advir da abertura das avenidas projetadas, da possibilidade de solver o compromisso, e das condições das expropriações dos terrenos, etc. Contudo, na leitura de tudo, a impressão de que da abertura das avenidas não resultarão vantagens económicas ao município e nas circunstâncias atuais, será de bom senso, aplicar o dinheiro público em obras de reconhecida utilidade³⁰¹.

Em resposta ao ofício, em 3 de novembro de 1921, a comissão municipal voltava a apresentar o projeto e explicar em pormenor as suas intenções esclarecendo alguns aspetos que pareciam estar ainda pouco claros. Explicava que o projeto tinha sido autorizado pelo governador geral da província e aprovado. Em anexo seguiam os desenhos elaborados pelo desenhador das obras públicas José Delgado Freire.

299 AHNCV, SGG caixa 138, maço n.º 7, doc. 13. 6 de setembro de 1921.

300 AHNCV, SGG caixa 138, maço n.º 7, doc. 23. 15 de junho de 1921.

301 AHNCV, SGG caixa 138, maço n.º 7, doc. 1. Nota da resposta da comissão legislativa ao pedido da comissão municipal da autorização para contrair o empréstimo para a abertura das ruas, avenida e praça em São João Baptista.

No final do ano de 1921, era finalmente publicado no *Boletim Oficial*, de 3 de dezembro de 1921, a declaração de utilidade pública e urgente expropriação dos terrenos necessários e aprovado o empréstimo para as despesas.

Tendo a comissão municipal do concelho da ilha Brava deliberado em sua sessão de 19 de abril do corrente ano realizar na povoação de São João Baptista vários melhoramentos, como sejam a abertura de algumas ruas e de uma avenida; [...] considerando que a realização dos mencionados melhoramentos muito virá a contribuir naquela ilha para atenuar os efeitos da crise de fome que lá se está fazendo sentir.

a) que seja declarada de utilidade pública e urgente a expropriação dos terrenos necessários para a abertura das ruas e da avenida, obras cuja planta fora já aprovada pelo governo da província

Declarando de utilidade pública e urgente a expropriação dos terrenos necessários para a abertura das ruas e uma avenida na povoação de São João Baptista da ilha Brava e aprovando um empréstimo de 50.000\$00 para as despesas a fazer³⁰².

Finalmente, com a declaração de utilidade pública e urgente expropriação dos terrenos necessários à construção da avenida, ruas e praça, deu-se continuidade ao projeto. Na altura em que foi dada a autorização já se encontravam alinhadas e alargadas parte significativa das ruas antigas e já estava aberto um pequeno troço da avenida central.

No final do ano de 1922, com o plano em andamento, a comissão municipal registava na ata da sessão de 11 de outubro, “um voto de sentimento pela morte do presidente da comissão Dr. João Baptista Faria”³⁰³, o autor de todo o plano de reestruturação da antiga povoação de São João Baptista. Em substituição assumiu a presidência da comissão municipal o vice-presidente João Maria Feijó, seu braço direito, que decidiu levar até ao fim o projeto.

Em janeiro de 1931, Feijó era o administrador do concelho da ilha Brava. No relatório referente a 1930 acusa a irreversibilidade das transformações que já tinham acontecido na vila, sem, no entanto, dar

302 *Boletim Oficial do Governo Geral de Cabo Verde*, n.º 49 de 3 de dezembro de 1921, p. 425.

303 AHNCV, SGG caixa 138, maço n.º 8. Resumo da sessão ordinária da comissão municipal, de 11 de outubro de 1922.

qualquer indicação sobre o estado das obras. Começa em tom entusiasta, reconhecendo as profundas alterações na vila. Diz que

Uma era de felicidade e progresso começou para esta ilha, dantes votada pelas altas esferas governativas ao mais cruel ostracismo. [...]

Tudo se vai transformando na vida deste povo; uma vara mágica parece ter tocado o destino, há bem pouco tempo ainda tenebroso e lúgubre do povo bravense, convertendo esse mesmo destino numa ridente aurora de esperanças³⁰⁴.

Importa ter em conta que as obras foram sendo feitas ao longo dos anos. Não há indicações condensadas, mas são várias as informações que surgem nos relatórios dos administradores do concelho e dos representantes das Obras Públicas. Um dos indicadores importantes que os relatórios confirmam é o facto de que em 1956, ainda se proceder a obras de melhoramentos na vila.

Em 1951, a administração central solicitou aos administradores de cada concelho uma lista de obras que tinham sido executadas e quantias nelas despendidas entre 1926 e 1950. Em resposta à solicitação requerida, os administradores dos vários concelhos do arquipélago, responderam ao pedido através de um documento muito sucinto, onde apenas constava, sem muitos pormenores, o título da obra e os valores gastos. O documento não informava nem a data do início nem o fim das obras, como é costume constar nos relatórios das obras públicas. Apesar de serem parcas as informações, através dele conseguimos apurar o estado geral em que se encontravam as obras de modernização da vila, pelo menos até ao ano de 1950. A partir desta data recorreremos a alguns relatórios feitos pela administração do concelho que, de uma forma geral, informavam o estado em que se encontrava a ilha.

Tendo por base estas fontes, constatamos que, por volta de 1926, embora a avenida e a praça já tivessem o seu traçado definitivo, estando praticamente terminadas as obras da sua execução, faltava, contudo, concluir algumas obras nos eixos de acesso às mesmas e intervir em determinadas vias nas partes mais antigas da vila. No inventário das obras executadas entre 1926 e 1950, despertou-nos a atenção o nome

304 AHNCV, SGG. Relatório do administrador do concelho João Maria Feijó, dirigido à direcção da administração civil. Brava 16 de janeiro de 1931.



Figura 4.26 - Ilha Brava. Vila Nova Sintra. A praça e a avenida ainda por concluir, c. 1940. Foto ANTT PT-TT-AGU-002-022028.



Figura 4.27 - Ilha Brava. Vila Nova Sintra. A praça e a avenida ainda por concluir, c. 1940. Foto ANTT PT-TT-AGU-002-022029.

que a administração do concelho atribuiu à praça, “Praça da Pátria”, que assim permaneceu até cerca de 1930, data em que mudou de nome passando a ser designada de “Praça Eugénio Tavares”, em homenagem ao grande poeta da ilha da Brava.

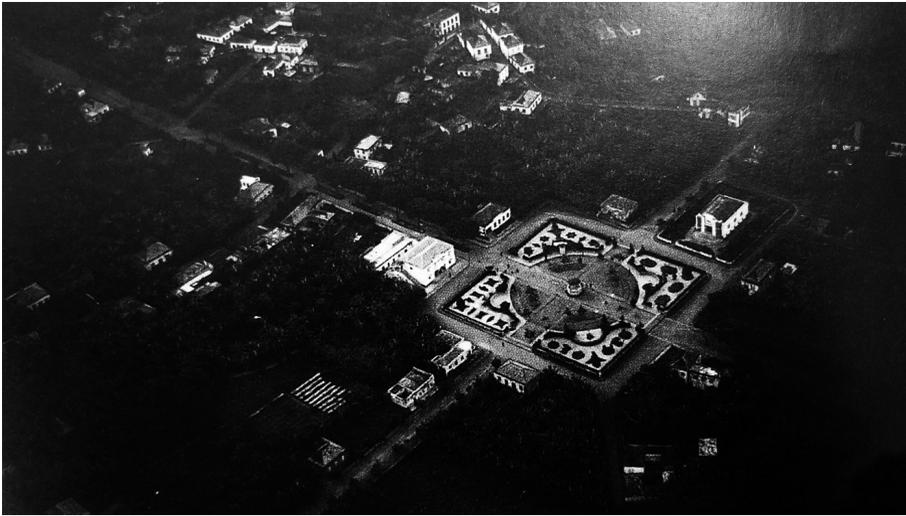


Figura 4.28 - Ilha Brava. Vila Nova Sintra. A praça e a avenida. Postal. Editor não referenciado, c. 1955.



Figura 4.29 - Ilha Brava. Vila Nova Sintra. Vista Geral da vila e da avenida, c. 1950.
Foto ANTT, PT-TT-AGU-002- 023046.

Do mesmo inventário, constavam também alguns trabalhos executados pelas Obras Públicas, envolvendo os melhoramentos nas nascentes e levadas, na retificação do curso das ribeiras e na instalação de alguns equipamentos na vila. As obras na Praça Eugénio Tavares estavam praticamente concluídas neste período, faltando apenas terminar os acabamentos do coreto, elevado numa posição central na praça e concluir

uma cisterna para a recolha e armazenagem das águas das chuvas destinada à rega dos jardins da vila. Neste mesmo período destacam-se as obras de construção de um novo mercado municipal, erigido no lugar do Cutelo, substituindo o antigo edifício previsto no século XIX para o largo da Igreja, cujas obras nunca chegaram a ser concluídas. Foi adquirido um terreno para a construção da nova escola da vila, localizada no enfiamento de uma das ruas principais que partem da praça em direção a sul, onde corre uma das ribeiras da vila. Para aceder ao edifício da escola foi construída uma ponte sobre a ribeira. No final dos anos quarenta do século XX, foi iniciada a construção de um novo edifício para albergar os serviços da Junta do Concelho procedendo-se, também por essa data, às obras de alargamento do cemitério de Santo António, que se encontrava praticamente lotado³⁰⁵.

Um outro documento analisado, o “Diário de Serviço” relativo à ilha Brava escrito, em janeiro de 1945, por Júlio José Pinheiro, delegado do governo da província, vem completar os dados do inventário, fornecendo mais pormenores sobre as obras em curso. Júlio Pinheiro reportava as suas intervenções nos diversos pontos na ilha que visitou, sem esquecer a Vila de Nova Sintra, e em particular as obras que decorriam na rua do Calvário.

[...] Continuam os serviços de abertura e calcetamento de uma rua do Calvário; os serviços são feitos pela junta local administrativa e tudo corre a contento; porém, não fica a rua completamente alinhada a direito porque as casas antigas são mal alinhadas; no entanto, fica a indicação dos sítios por onde a dita rua poderá passar no futuro, quando houver possibilidade, por parte da Junta ou dos particulares, para fazer demolições ou reconstruções. Por meio de auto recebi hoje a direção da continuação das obras do edifício da Delegação de Saúde [...]³⁰⁶.

Pela informação do delegado, sabemos que continuavam a fazer-se expropriações de terrenos. Mas, mais importante que isso, ainda se discutiam os problemas de alinhamentos de ruas na área do Calvário.

305 AHNCV, RPSAC caixa 249, peça n.º 22. Processo relativo a obras e progressos realizados durante os últimos vinte e cinco anos na Província. De abril de 1926 a maio de 1951.

306 AHNCV, RPSAC caixa 2, maço n.º 2. Cópia do diário de serviço de janeiro de 1945 assinado pelo técnico de obras Júlio José Pinheiro.

Eram provavelmente outros, diferentes dos já reportados na mesma área, que continuava a ser a mais povoada da vila, onde também a irregularidade do tecido mais se manifestava.

Em 1955, fora do período que o inventário abrangia, já inserido no contexto do projeto de orçamento previsto para o ano de 1956, a câmara da Brava apresentava em anexo ao orçamento, um relatório sobre o estado das obras na vila relativas ao ano anterior. No item dedicado às obras realizadas, constava a conclusão do edifício dos Paços do Concelho.

Conforme tínhamos referido, a praça era o local indicado pelo regulamento de construção que foi elaborado para aquela área da vila onde se previa a construção dos principais edifícios públicos. É precisamente num dos cantos da praça que se implantará o edifício dos Paços do Concelho.

Trata-se de um prédio de dois pisos, rés-do-chão e primeiro andar, cuja ligação é feita a partir de uma escada central de dois lanços. No piso superior previa-se a instalação de gabinetes e do salão nobre. No rés-do-chão estavam localizados outros gabinetes de trabalho e um pequeno pátio central ajardinado que dava acesso a um quintal, onde se encontrava o depósito de material. A configuração do edifício não incluía os serviços da administração do concelho, nem da justiça que até então tinham funcionado no mesmo prédio, contando para isso a administração do concelho com instalações próprias no recém-construído prédio da Junta. Continuavam a funcionar no edifício, além dos serviços da câmara, as instalações da polícia. Sobre os acabamentos e equipamentos destaca-se o teto do salão nobre em estuque trabalhado, as madeiras dos vãos com vidros e a pintura a tinta de óleo. O prédio estava equipado com instalações elétricas e um bloco com instalações sanitárias. Foi construído um grande reservatório em betão armado, ocupando toda a extensão da cobertura, para fornecimento de água ao edifício.

Por essa data a vila ainda se debatia com problemas relacionados com a falta de espaços para a construção, facto que o presidente da câmara indicava como principais causas a ruralidade e a grande dispersão das propriedades. Quando a câmara pretendeu implantar um projeto de casas económicas, viu-se obrigada a procurar situações alternativas, para contornar a situação. No relatório o presidente informava ao governo da

província o seguinte:

Contudo afigura-se-nos que em Nova Sintra, com o seu aspeto rural e a dispersão dos seus fogos, torna-se pouco aconselhável a implantação de casas económicas, designadamente em bairros. Uma tal implantação além de onerosa em virtude do custo relativamente elevado do terreno, teria muitos outros inconvenientes, sobretudo relacionados com a higiene. (...) A câmara deveria antes estabelecer casas económicas dispersas na área de Nova Sintra, de preferência em blocos de cerca de quatro moradias, e encarar a possibilidade de um bairro económico na povoação da Furna³⁰⁷.

Concretamente sobre as obras e os arruamentos o relatório referia que se encontravam em curso o alargamento da Rua Almirante Cândido Reis, no troço entre o adro da Igreja Matriz e o sítio do Castelo e o alargamento do troço entre o Castelo e o Cutelo. Também o largo da Igreja sofreu obras de melhoramentos, a sua forma sofreu retificações, e no seu perímetro foi construído um muro de proteção. A rua Abreu, transversal à Achada da igreja, foi alargada e calçada. Todos os passeios ao longo da avenida, que foi designada de Doutor Faria, em homenagem ao presidente falecido e principal promotor do plano, até à rua da República, foram arrançados e calçados. A rua 5 de Outubro também sofreu obras de beneficiação, foi alargada e retificada no troço entre o prédio dos herdeiros de Rafael Anahory e o caminho Neve e também no troço junto ao cruzamento com o caminho do Calvário. A envolvente do miradouro Cruz Grande foi totalmente remodelada e, por esta data, praticamente todas as artérias de Nova Sintra tinham sido beneficiadas com melhoramentos.

§

Procurou-se, neste capítulo, acompanhar as sucessivas transformações da vila no tempo e no espaço, tentando trazer o máximo de informação possível com vista a esclarecer todo o processo. Tão importante quanto elencar as intervenções e os resultados atingidos, é chamar a atenção

307 AHNCV, RPSAC caixa n.º 253, peça n.º 3. Relatório da câmara municipal do concelho da Brava que acompanha o projeto do orçamento para 1956. Documento assinado pelo presidente da câmara municipal José Pedro Godinho Gomes.

para dois aspetos que merecem ser ressaltados. Primeiro, o sentido coeso do plano, que foi concebido, discutido, desenhado e executado pela própria autarquia. Segundo, a continuidade do projeto; em 1955, mais de trinta anos depois do seu início, as obras ainda continuavam em curso.

Além da visão global das intervenções, delineada pelo presidente da comissão municipal João Baptista Faria e pela sua equipa, há um outro aspeto a não descurar, o papel dos moradores no processo. Sendo igualmente importantes quer os que assumem o desejo de mudar, essencial para a concretização do projeto, quer os que se opõem à mudança, que revelam com os seus argumentos uma louvável capacidade crítica.

CAPÍTULO V.

NOVA(S) URBANIDADE(S)

Além da costa, além do porto

Sabemos que entre os fatores determinantes para que uma povoação se instale em um ponto ou outro de um dado espaço, se incluem as condições geográficas locais, particularmente as naturais (orografia, água, clima, etc.). Contudo, como também sabemos, estes fatores, por si só, não são suficientes ou determinantes. No caso de Cabo Verde, se olharmos para o arquipélago nos dois primeiros séculos de colonização, nota-se uma clara bipolarização do espaço sobretudo de ponto de vista económico: de um lado, nas ilhas de Santiago e Fogo, impera a utilização agropecuária do espaço, dirigida ao mercado externo; do outro, nas restantes ilhas, (norte, oriente e Brava), predomina a pecuária extensiva, particularmente assente na produção de gado caprino.

Pode concluir-se, a partir desta divisão, que o sistema ecológico orientou o tipo de atividade económica a desenvolver em cada uma das ilhas. É também visível como no grupo onde se desenvolveu a agricultura emergiram povoações, ao passo que nas restantes, onde a pecuária extensiva foi a principal atividade, não se registaram concentrações de população, pelo menos no período aludido. O que significa que algumas atividades económicas, na interação que têm com o espaço onde estão implementadas, como é o caso da agricultura, favorecem a concentração da população; outras, como é a pecuária extensiva, pelo contrário, são inibidoras da concentração.

Contudo esta conclusão, direta e elementar, apenas explica parte da questão. Ao sistema ecológico, juntaram-se outros fatores que foram determinantes para que as atividades económicas se localizassem e desenvolvessem em determinados lugares. Em Santiago e Fogo, por exemplo, a permissão do comércio com a Guiné e os privilégios e isenções dados pela coroa portuguesa para quem ali se fixasse foram fundamentais para que se criassem não só as unidades de produção agrícola, visando a demanda do mercado guineense, mas também os próprios mecanismos de escoamento das mercadorias internas e, sobretudo, do controle do tráfico de escravos. O que nos leva ao porto, como centro destes processos.

Nesse binómio, o fator determinante para o aparecimento do urbano esteve efetivamente mais dependente das estruturas portuárias do que da base de produção agrícola, porque o porto foi, por excelência, o

fator de agregação e de concentração da população. Poder-se-ia alegar que, em alguns aspetos, terá sido uma concentração peculiar, na medida em que, em várias circunstâncias, esta reunião que o porto criou e favoreceu não era usufruída de forma constante, já que parte da sua população estava em trânsito; ou não era vivenciada por todos, dado que alguns estavam, no interior, a cuidar da produção agropecuária. Mas, independente disso, a vinculação ao paradigma urbano era dada pelo porto e pela atividade comercial que o porto, em si, estabelecia.

Neste sentido, cabe evidentemente concordar com Correia e Silva quando este afirma que o porto pode ser lido como o verdadeiro gerador do fenómeno urbano em Cabo Verde.

A nossa hipótese de partida é de que o porto, quando inserido nas rotas internacionais, contém uma elevada virtualidade urbana. Defendemos mesmo que a expressão cidade-porto não deixa de ser, de certo modo, pleonástica em Cabo Verde (Silva, 2007:94).

Com efeito, é-o, e os casos das cidades-porto já estudadas cabalmente o demonstram. Não é, como já se disse, propósito deste trabalho negar o papel fundamental do porto na formação urbana de Cabo Verde. Desde logo porque, mesmo as sedes de vilas que prescindem da localização costeira, como as que vimos acompanhando ao longo deste trabalho, não prescindem totalmente do porto. Em última instância, e como dado premente da própria condição insular, basta seguir os fluxos das pessoas e das mercadorias que ligam os lugares e chegar-se-á, sempre, a um porto, mais ou menos próximo.

A questão que se coloca aqui é admitir que o porto não é o único gerador dos processos urbanos no arquipélago de Cabo Verde e que o litoral não é o lugar exclusivo da urbanização. Este facto é significativo porque os casos das cidades-porto já estudados são tão exuberantes que se poderia correr o risco de ignorar outras formas de urbanismo nas ilhas, amputando a visão do fenómeno urbano em Cabo Verde.

Assume-se que as cidades-porto detêm a primazia do urbano no arquipélago, não só do ponto de vista cronológico, como do ponto de vista da própria hierarquia das escalas de urbanidade. Há mesmo um fator de centralização intrínseco às cidades-porto que conduziu, em mais de uma circunstância, à disputa pela própria capitalidade (Silva, 1998).

De facto, um dos aspetos que desde logo as caracteriza é a necessidade de afirmação contínua da sua capacidade de polarizar as relações, de estabelecer convergência para um determinado ponto, que se materializa no seu porto.

No mesmo sentido, mas numa escala ainda mais vasta, as cidades-porto atraem para o seu espaço população de outras regiões, quer das ilhas, quer do mundo. Criam espaços de forte especificidade.

[...] Especificidade na forma de organização do território (espacialidade), na configuração da sua população (perfil demográfico), na vivência social do tempo (temporalidade), nos modos de reprodução socioeconómica dos atores (estrutura social) bem como nos processos culturais que engendra (hibridação) e nas manifestações políticas que segrega (movimentos sociais) (Silva, 2007:95).

Contudo, outro dos aspetos que também não pode ser dissociado das cidades-porto é a sua intrínseca variabilidade, na medida em que dependem, tanto para o seu surgimento como para a sua manutenção, de um conjunto de circunstâncias políticas, técnicas e económicas, internas e externas, que determinam o valor estratégico do lugar onde se inserem (Silva, 2007). Além disso, há que ter ainda em conta a condição necessariamente relacional que assumem com os outros espaços com que interagem, sobretudo fora do arquipélago, o que reforça um quadro de potencial instabilidade.

Não cabe aqui rever todas as características que se podem associar às cidades-porto. Importa no entanto chamar a atenção para o que pode ser entendido como um dado basilar da sua definição: o facto de se constituírem, quase sempre, e no caso cabo-verdiano sempre, a partir de uma demanda que se criou fora delas. Se em várias circunstâncias estas demandas foram suportadas por produtos produzidos nos locais onde as cidades-porto se implantaram, no caso de Cabo Verde, os próprios produtos que sustentaram as suas principais cidades-porto não foram produtos locais (a escravatura, na Ribeira Grande de Santiago e o carvão, no Mindelo). Mas arriscamos dizer que, em Cabo Verde, essa condição não foi contraditória com a viabilização da urbanidade. Ao contrário, a ancoragem ao território das cidades-porto em Cabo Verde, também por não ter um “verdadeiro” *binterland*, fez-se reafirmando o processo de

urbanização (Silva, 2007). A cidade é, nestes casos, como se disse, ainda mais filha do porto e vive em simbiose com ele. O porto é o catalisador e a cidade é o seu produto.

Contudo, esta intrínseca vinculação da cidade ao porto, e do porto necessariamente ao mundo, implica uma determinada “exterioridade”, digamos, para a primeira leitura e vivência da condição urbana no arquipélago. Ou seja, inicialmente, a cidade em Cabo Verde foi não só pensada como vista de fora, a partir do mar que a criou e que a incluiu nas suas redes de tráficos e trânsitos. A localização da cidade era, de certo modo, não nas ilhas, mas no oceano. Neste sentido, tanto a perceção do urbano como a do próprio espaço das ilhas onde estas se inserem, (con)funde-se na macro escala do espaço Atlântico.

Poder-se-ia dizer que ao mesmo tempo que as cidades eram lidas a partir do porto, as ilhas eram lidas a partir das cidades. Existiam, portanto, como espaços referenciáveis, visíveis, as ilhas onde se fizeram vilas. As outras não “existiam”, não eram “visíveis”. É especialmente interessante ter em conta, como referimos nos capítulos anteriores, a “surpresa” manifestada pelos agentes da coroa ao constatar como naquelas ilhas onde parecia nada haver, existirem afinal inúmeras gentes e, sobretudo, indícios de uma evidente urbanidade (ou protourbanidade). De tal modo, que se viram obrigados a reconhecer e a instituir jurídica e oficialmente as vilas que, de facto, já existiam.

A surpresa revela que parte da dificuldade de ver residia não na coisa em si, mas no modo de a olhar, ou no lugar de onde se olhava. E enquanto se olhou para o urbano a partir desta leitura de fora, não se pôde ver o urbano que surgiu a partir de dentro. Mas é evidente que ele foi reconhecido. Até porque estas povoações surgiram diante dos seus olhos com a mesma pertinência de várias das que conheciam no reino, cuja génese igualmente assentava em longínquos processos de formação decorrentes de populações do interior vinculadas à agropecuária.

Dentro da terra (a relação com a agricultura)

Por detrás de um acontecimento urbano ou protourbano, há sempre um processo. As povoações das ilhas em estudo parecem surgir por “geração espontânea” na documentação. Em qualquer dos casos é

impossível esclarecer cabalmente os processos que conduziram à sua formação (do ponto de vista formal). Mas é possível discutir algumas hipóteses e, sobretudo, estabelecer algumas analogias.

Das três povoações que apresentámos, nas ilhas de São Nicolau, Santo Antão, e Brava, pode afirmar-se que elas emergem no espaço e na documentação após um longo processo de transformação social que ali ocorreu (Silva, 2002). Processo indissociável do sistema ecológico próprio de cada uma das ilhas, em grande parte responsável pela localização no espaço das atividades económicas e pela decorrente convergência ou dispersão de pessoas no território. Transversais a todas as ilhas, estes dois fatores operaram em conjunto com outros, basicamente resultantes da ação do homem e das conjunturas políticas e sociais vivenciadas no arquipélago. Tal como Amaral registou, “pode dizer-se que a agricultura constitui o fator primordial que presidiu à distribuição do povoamento” (2007:247). Ao observarmos o mapa das povoações no arquipélago, durante os primeiros quatro séculos de colonização, verificamos que estas coincidem com as manchas das áreas agrícolas, precisamente pelas qualidades congregadoras de população que a atividade provoca.

Na impossibilidade de obter dados mais precisos sobre os primeiros lugares de concentração das populações nas ilhas em estudo, só possível mediante escavações arqueológicas, tentámos, a partir de registos de narrativas de viajantes e dos sistemas ecológicos das ilhas em causa, apresentar hipóteses capazes de explicar e caracterizar as origens das povoações ali constituídas.

Em Santo Antão encontrámos no quadrante sul e leste da ilha, ao longo das terras irrigadas pelas inúmeras ribeiras que atravessam o território, as mais importantes áreas de concentração humana. O mesmo processo não se repetiu no quadrante norte e oeste. Ali, não só são raras as ribeiras, como toda a área está exposta aos ventos provenientes da costa africana, o que provoca grande erosão dos solos e um clima seco e pouco convidativo à agricultura. Nesta grande área não se instalaram povoações, pelo menos, nos primeiros séculos de colonização.

Não podemos, todavia, negar aos Marqueses de Santa Cruz, em cujo património se incluía a ilha, a imputação da escolha das terras situadas entre as ribeiras Grande e da Torre, para ali instalarem a principal povoação, a que atribuíram o nome da sua casa nobre. Nem mesmo podemos deixar de outorgar a esta casa, a responsabilidade

de, nas terras dos vales das ribeiras de Paul e Garça contribuir para convergência da população para lugares como o Cerrado, Guiné, Casas, Janela, Carvoeiros Mesa, etc. Foi justamente nesta área de Santo Antão, privilegiada do ponto de vista agrícola, que os marqueses optaram por instalar fazendas dedicadas à exploração da vinha, plantações e algodoais nas terras de sementeira e construir a principal unidade de transformação do líquen. Essas atividades fizeram convergir pessoas para estas áreas onde mais tarde se constituiria a povoação de Pombas ou Paul, cuja evolução transformaria num importante centro de produção agrícola no século XIX, a ponto de se constituir como sede do concelho, a segunda mais importante de Santo Antão. Tão-pouco podemos deixar escapar as primeiras instalações no porto da Ponta do Sol, onde os marqueses optaram por construir os seus principais armazéns de peles e urzela, com destino à Europa. Lugar onde se manteve o porto e onde emergiu a povoação da Ponta do Sol, igualmente alvo do processo de transformação urbana, ganhando o estatuto de Vila de D. Maria Pia e sede do Concelho de Santo Antão, onde ainda funciona a Câmara Municipal, como também já vimos.



Figura 5.01 - Ilha de Santo Antão. Vila da Ribeira Grande. Vista do corpo principal da vila e da Penha de França, c.1960. Foto ANTT (PT-TT-AGU-002-16518).

Em Santo Antão, coube efetivamente ao donatário (representado pelos seus feitores e agentes) a participação na escolha dos lugares de assentamento da população. O que não impede que outros fatores



Figura 5.02 - Ilha de Santo Antão. Vila da Ribeira Grande. Vista da vila, c.1960. Foto ANTT (PT-TT-AGU-002-023049).

expliquem a concentração de pessoas nos locais específicos onde se fizeram as povoações. Mas, se o ecossistema local, completado pela ação do donatário, foram determinantes para a convergência da população, a topografia ditou definitivamente a forma das povoações.

Na Ribeira Grande, antiga Santa Cruz, a principal aglomeração efetivou-se num *locus* privilegiado, entre duas ribeiras, mas com uma área diminuta disponível para a instalação da povoação. Esta situação gerou um padrão morfológico bastante comum de hiper concentração em áreas reduzidas, que tende a destinar pouco espaço para a circulação, de modo a aproveitar todo o terreno disponível. A imposição dos limites é dada pela orografia local bastante acentuada, onde sobressai, na parte oeste da povoação, um dos maciços que lhe trava o crescimento nessa direção. A leste, o limite é a ribeira da Torre, onde se localizam as melhores terras de regadio; a norte e a noroeste, a ribeira Grande. Estas condicionantes determinam o perímetro da área central da povoação, e moldam definitivamente a sua forma, confinando-a a uma pequena língua de terra firme.

A escolha de lugares de difícil geografia para o assentamento de povoações foi recorrente no âmbito do urbanismo português e em parte explica a diversidade morfológica das cidades portuguesas. Diz-nos Sérgio Fernandes que,

[...] esta diversidade dos traçados é recorrentemente consequência de um modo particular de utilização da topografia, expressa na capacidade de ajustamento às condições dos sítios, e na integração das suas características morfológicas no desenho da cidade (2013:38).

Este tipo de assentamento em lugares de acidentes topográficos acentuados resulta quase sempre no condicionamento da implementação de uma malha regular e, em condições extremas, pode mesmo impedir a continuidade do traçado, confinando-o ao espaço limitado e criando uma situação de rotura no tecido urbano (Fernandes, 2013:39).

Foi justamente a falta de espaço para crescer na área central que levou a povoação a galgar as duas ribeiras que a continham e a instalar-se, a norte, num acidente geográfico, no sítio da Penha de França. A leste, aconteceu o mesmo, transpondo-se a ribeira da Torre e instalando-se na pequena elevação do Tarrafal, numa planura, vizinha a uma suave depressão, sítio que evidentemente não possuía construções por ali se formar um grande charco por ocasião das grandes chuvadas. Embora não se possa estabelecer com precisão a cronologia deste processo de expansão, sabemos que terá ocorrido antes ou durante o século XVIII.

Contudo, apesar do pouco espaço disponível e da hiper concentração das construções, prevalece na área central um tipo de lote que ainda assim mantém um padrão de ruralidade. Nestas circunstâncias, o lote assume dimensões menores do que as que se observam em São Nicolau e na Brava, mas tem elementos comuns com aqueles. Com efeito, o lote ali é normalmente constituído pela habitação em si e um ou mais espaços, cobertos ou descobertos, contíguos à casa. No lote articulam-se as estruturas necessárias às tarefas domésticas com os anexos destinados à guarda de alfaias e/ou de animais.

Sublinhe-se como Chelmicki refere na sua descrição da vila que “[...] logo com as últimas casas pegam hortas, vinhas, plantações que se estendem nos vales muito para o interior ao longo das Ribeiras” (1841:17-18), aspeto quase repetido por Lima que afirma

AMARAL, Ilídio do — *Santiago de Cabo Verde*

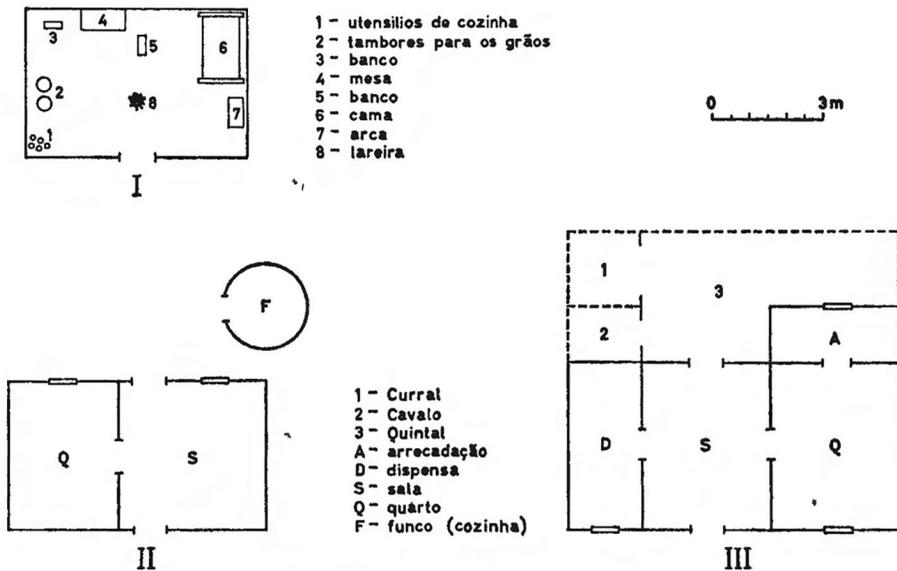


Fig. 89 — *Plantas de casas rurais de Santiago.*

Figura 5.03 - Plantas de uma casa rural. (Amaral, 2007).

que “[...] pegam logo com as casas da vila – hortas e plantações que se estendem ao longe pelos dois vales vizinhos” (1844:77). Quadro que vem confirmar a vinculação da povoação ao seu ambiente agrário.

É interessante notar como já neste desdobrar das áreas de instalação da povoação se pode observar uma pequena variação no tipo de lote, sobretudo no Tarrafal, ainda menor e onde os elementos anexos parecem ter pouca expressão. Esta variação poderá igualmente associar-se à diferente estruturação do tecido viário desta zona que, embora mantendo o padrão de estreiteza que caracteriza toda a povoação, é ali bastante mais regular, organizando-se em duas vias sensivelmente paralelas.

Na Penha de França, onde a orografia é bastante mais acentuada, os lotes voltam a diminuir, o casario é bastante compacto e os arruamentos sinuosos e apertados. No entanto, Valdez apresentou-a como o que havia “[...] de mais belo e agradável na ilha de Santo Antão” (Valdez, 1864:134). A densidade das construções é grande e não há espaço para o lote agrário se expressar. As casas são todas de pedra e cal e nenhuma delas é coberta por palha. Talvez por isso seja descrita por Lima como



Figura 5.04 - Ilha de Santo Antão. Tarrafal. Aspeto do loteamento. Base cartográfica (Cabo Verde, 2010).

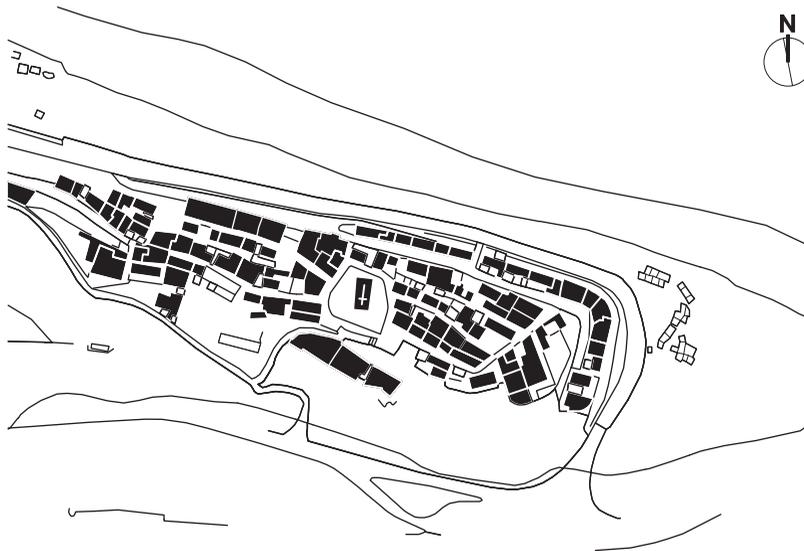


Figura 5.05 - Ilha de Santo Antão. Tarrafal. Perspetiva das ruas do Tarrafal. Foto (Pires, 2013).

“[...] o mais vistoso por haver ali muitas casas de proprietários brancos” (Lima, 1844:177). Efetivamente pela posição privilegiada que o rochedo ocupa é possível usufruir de uma excelente vista das ribeiras e de seus vales verdejantes e das montanhas que as limitam.

Importa notar que observámos este mesmo tipo de variação morfológica

no tecido viário da Ribeira Grande de Santiago, cujo processo de instalação decorreu seguramente entre os séculos XVI e XVII (Pires, 2007). São ali evidentes as áreas dos bairros de São Pedro e São Brás, em que o tecido viário é claramente dependente dos acidentes geográficos (a ribeira



Escala: 1/3000

Figura 5.06 - Ilha de Santo Antão. Penha de França. Aspeto do loteamento. Base cartográfica (Cabo Verde, 2010).



Figura 5.07 - Ilha de Santo Antão. Penha de França. Perspetiva das ruas da Penha de França. Foto (Pires, 2013).

e o relevo), tendo-se moldado a partir deles, e a plataforma onde se instalou a Sé, onde o tecido viário se pode estruturar numa malha mais regular e ortogonal (Pires, 2007). Poder-se-á estender a comparação ao próprio núcleo inicial da vila da Praia, que, instalado no “platô”, também se desenvolveu segundo uma malha regular. Este aspeto é interessante, não por qualquer originalidade, mas precisamente por confirmar a adequação das malhas viárias às configurações topográficas do terreno. Importa no entanto sublinhar que tanto na Ribeira Grande de Santiago como na Praia, os lotes serem padronizados tanto ao nível das dimensões como da disposição, com a casa ocupando a frente do lote e o quintal as traseiras (Pires, 2007). Não eram, portanto, iguais aos que aparecem no tecido das vilas aqui estudadas.

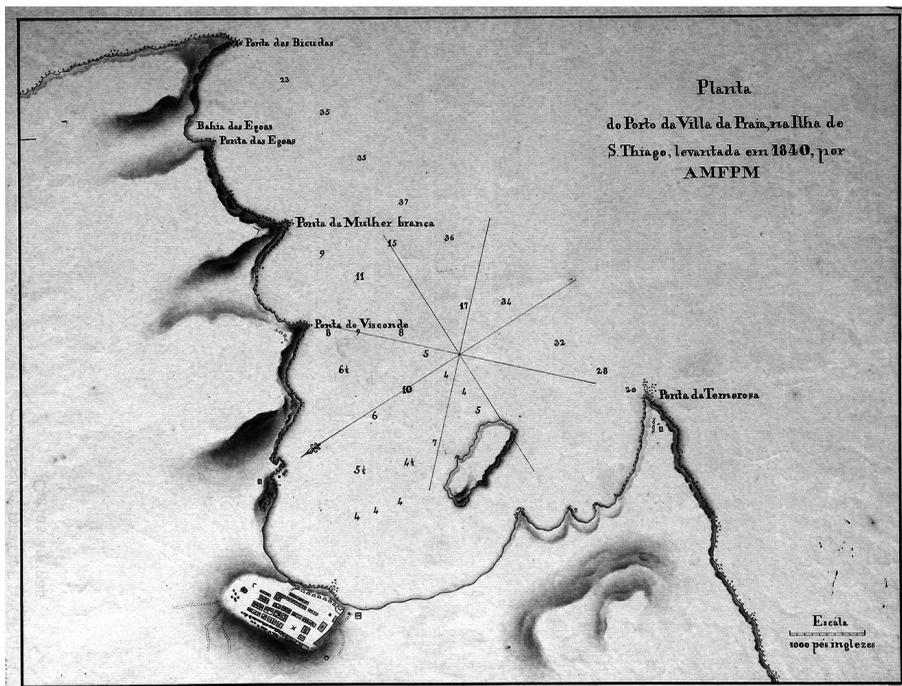


Figura 5.08 - Ilha de Santiago. Vila da Praia. Planta da Vila da Praia. (Melo, 1840).

Em São Nicolau, as ações do donatário ou dos seus representantes não terão sido tão determinantes quanto o assinalado para Santo Antão. Apoiamo-nos na divulgada suposição de que a primeira povoação se fez no sítio onde se instalou o porto, na localidade da Lapa. Contudo, como já foi dito, esta localização não resultou e foi abandonada ainda no decorrer do século XVII (Lopes Filho, 1996; Teixeira, 2004).



Figura 5.09 - Ilha de São Nicolau. Vila da Ribeira Brava. Vista de alguns edifícios. Foto (Pires, 2013).



Figura 5.10 - Ilha de São Nicolau. Vila da Ribeira Brava. Vista de alguns edifícios. Foto (Pires, 2013).

Em todo o caso, embora estejamos no campo das hipóteses, a fixação dos deslocados da Lapa no interior da ilha terá contribuído para a concentração e para a redistribuição espacial da população no vale da Ribeira Brava, onde provavelmente já se encontrava alguma população instalada, em ocupações iniciais eventualmente não contínuas. Neste sentido, a povoação da Ribeira Brava ter-se-á formado pela convergência

destes núcleos à volta de uma área central, o terreiro. O processo terá sido inverso ao da Ribeira Grande, em Santo Antão, que se expandiu do centro para a periferia. Contudo, o padrão morfológico e a estrutura viária são similares nos dois casos, com ruas muito estreitas e tortuosas, moldadas pela topografia, exceto na área do terreiro que se manteve sempre desafogado, apesar das várias transformações que observámos no respetivo capítulo.

Quanto à estrutura do loteamento, ter-se-á formado a partir da tipologia do lote de base rural que na Ribeira Brava, em São Nicolau, tinha dimensões maiores que os da Ribeira Grande, em Santo Antão. Um documento de 1840³⁰⁸, divulgado inicialmente por António Carreira (1972), dá conta da existência na Ribeira Brava de 717 foreiros, distribuídos por onze ruas. De acordo com o mesmo autor “do total de foreiros, 49 possuíam apenas hortas; e os restantes 668 casa e quintal, casa com horta, ou “terrado” e casa” (Carreira, 1972:164).

Não tivemos acesso ao documento completo, mas pensamos que se pode chamar a atenção para a característica das unidades que compunham o tecido da povoação. Estas unidades, (casa+quintal), (casa+horta), (casa+terrado), ou simplesmente horta, encontravam-se por todo o vale, ao que parece, variando apenas na dimensão das propriedades, que determinava o valor do foro a pagar.

Excetuando os edifícios de cariz público ou religioso, a maior parte do tecido da vila era constituído por esta tipologia de lote de base rural. O edifício principal localizava-se num dos lados do polígono que definia o lote e estava normalmente orientado para a rua. Na restante área localizava-se o quintal, a horta ou o terrado e as respetivas construções de apoio, gerando normalmente o que identificamos como uma espécie de casa-pátio³⁰⁹. A entrada podia estar localizada no edifício principal ou em portão lateral de acesso ao pátio, ou em ambos. A cobertura do edifício principal era usualmente de quatro águas em que, sobre

308 Arquivo dos Serviços de Administração Civil, (1840), “Relação de foreiros pertencentes ao Concelho da Ilha de São Nicolau que possuem casas e hortas nesta Vila da Ribeira Brava e da quantidade de foro que paga cada um anualmente e denominação do sítio, ou terreno”. Um documento similar é depois referido por Lopes Filho (1996), com outra denominação: “Relação dos foreiros pertencentes ao Concelho da Ilha de São Nicolau, elaborado pelo Presidente da Municipalidade Mateus António da Silva, em 1841/01/24”. Há efetivamente uma pequena discrepância entre ambos: no quadro apresentado por Carreira a Rua da Conceição possuía 153 foreiros, e a data do documento é de 1840, enquanto que no quadro apresentado por Lopes Filho, a mesma rua apresenta apenas 98 foreiros e a data é de 1841.

309 Ver capítulo 2.

uma estrutura reforçada de madeira assentavam telhas de barro ou madeira. Os outros edifícios apresentavam normalmente coberturas de duas águas, compostas por uma estrutura em madeira assente sobre as empenas do edifício, sobre a qual se colocava uma treliça de canas que recebia palha ou telhas. As próprias coberturas em quatro águas dos edifícios principais podem ter sido antes coberturas em palha. Esta variação das coberturas é interessante porque, em alguns casos, deixa visível no exterior a empena dos edifícios anexos.

Esta configuração pode ser ainda observada na vila. Na maior parte dos casos encontra-se descaracterizada, mas é possível vislumbrar as mutações que ela foi sofrendo com o tempo. O quintal e a horta, eventualmente, foram perdendo área. Elementos como a cozinha e as instalações sanitárias no exterior, foram sendo absorvidos pelo edifício principal. Este, em várias circunstâncias, ganhou um segundo piso equiparando-se à tipologia dos sobrados. Nas fachadas laterais, foram sendo erigidos muros altos, que se aproximam ao pé-direito da casa principal, de modo a ligar os lotes e permitir uma leitura de contiguidade e continuidade ao longo das ruas. Todos estes aspetos são significativos, mas o que nos importa sobretudo reafirmar é que estas mutações se fizeram deliberadamente no sentido de assumir uma condição cada vez mais urbana. Ou seja, parte importante da transformação da vila deu-se literalmente por dentro, a partir da própria tipologia do edificado. Não se chegou a mudar completamente a estrutura de loteamento, mas há uma clara acentuação e ênfase no edifício principal que, a partir da fachada e da construção em alçado da rua, forma a imagem da vila.

Na antiga povoação de São João Batista, na ilha Brava, como vimos, o peso da paisagem era tal que não se sabia definir o lugar. Seria um jardim ou campo, povoação não parecia ser. Os lotes eram certamente rurais e de maiores dimensões que os da Ribeira Brava. Embora se tenha chegado a compará-los a quintas, não seriam efetivamente muito grandes. No interior do lote, a casa, maioritariamente de um só piso, nem sempre surgia orientada para a rua. Normalmente o edifício aparece descolado do lado do polígono e pode assumir outra posição no interior do lote. Não há muitas referências a edificações anexas, mas é provável que posam ter existido. Os arruamentos, na sua maioria de traçados irregulares, ora obedeciam aos contornos impostos pela isometria das curvas de nível, ora sobrepunham-se aos limites das propriedades sem

que se pudesse estabelecer uma orientação privilegiada. Num documento já citado no capítulo respetivo identificam-se não como ruas ou estradas, mas como “caminhos de serventia”³¹⁰.



Figura 5.11 - Ilha Brava. Vila Nova Sintra. Aspetto da paisagem e habitações na vila, c.1940). Postal. Editor: Pedro Gomes.



No. 6. Brava - Cabo Verde

Trecho da Nova Sintra

Figura 5.12 - Ilha Brava. Vila Nova Sintra. Aspetto de uma rua da vila, c.1940. Postal. Editor: Pedro Gomes.

310 AHNCV, SGG133, maço n.º 3, doc. 6. Correspondência recebida da câmara municipal da Brava de abril a dezembro de 1849. Carta da câmara municipal da ilha Brava, dirigida ao governador da província, contestando o pagamento do imposto da décima sobre as coberturas de telha madeira e palha.

Na vila de Nova Sintra, tem-se, de facto, ainda hoje, a impressão de uma grande dispersão que é dada pela baixa densidade construtiva. Contudo, há zonas que apresentam uma clara concentração de edifícios e onde se evidencia a preocupação com o alinhamento e a contiguidade das frentes, em especial na Rua de São João e na Rua Direita, as mais antigas da povoação, onde há edifícios de mais de um piso. Ali os lotes parecem ganhar dimensões menores e um outro tipo, assumindo as características mais próximas dos lotes ditos urbanos, de casa e quintal, como os que estudámos na Ribeira Grande de Santiago (Pires, 2007).

Retomemos a relação que se estabeleceu entre a tipologia dos lotes e as malhas viárias. Como vimos, na Ribeira Grande de Santiago e na Praia, a estrutura viária adapta-se à orografia, sendo tendencialmente mais regular nas áreas mais planas. Contudo, a tipologia do loteamento é sempre a mesma, mantendo, inclusivamente, dimensões razoavelmente padronizadas. Nestes casos, a relação que se estabelece entre os lotes e a rua evidencia que ambos parecem constituir uma unidade de composição. Ou seja, a rua é o eixo de composição da própria estrutura de loteamento. Os edifícios, alinhados pelas suas frentes, adaptam-se ao traçado da rua ao mesmo tempo que a conformam em volumetria pela contiguidade das suas fachadas. Nas configurações dos lotes rurais de Santo Antão, São Nicolau e em especial na Brava, a definição dos arruamentos parece não ter seguido aquele critério. O loteamento parece não só anteceder os arruamentos como, em alguns casos, fazer-se independentemente deste. Do mesmo modo, a organização dos edifícios dentro do lote também não se fez inicialmente “para a rua”, mas “para dentro”, estabelecendo relações entre as construções entre si. Só depois e, ao longo do processo, é que estes lotes se vão sucessivamente conformando às ruas. Em Nova Sintra, o sistema de loteamento parece confirmar esta hipótese. Lembremos que, num dos documentos já referidos no respetivo capítulo, a Câmara da Brava reclamava do pagamento da décima de prédios urbanos, dizendo que na Brava “não há povoação alguma”. Afirmava que as terras tinham sido distribuídas em aforamento e que cada foreiro escolhia “um local que praz” para construir as suas “vivendas”. Estas eram de um só piso e “fazendeiras”, e por isso não se tratava de casas urbanas, mas sim de casas “rústicas”. Sobre a abertura de ruas ou arruamentos, também se negava a sua existência na Brava, indicando que o que mais se aproximava de uma

rua eram os “caminhos conselheiros”, que consistiam em espaços que os foreiros eram obrigados a ceder, entre os lotes, que mediam duas ou três varas de largura, destinados à “serventia de gente e cavalgadas”³¹¹.

Desta forma, a rua parece perder o seu potencial de estabelecer o alinhamento, a coerência dos edifícios e uma leitura contínua do espaço. Aqui, não se coloca o facto de serem irregulares ou intrincadas, trata-se de, rigorosamente, não serem ruas, mas outra coisa que não cabe na definição de rua, pelo menos como entendida nas cidades do ocidente.

Com efeito, os caminhos rurais estabeleciam a comunicação e a passagem entre os vários elementos distribuídos na paisagem, mas não criavam uma unidade, como deliberadamente a rua cria, afirmando-se como uma entidade urbana. Recorde-se o modo como este conceito foi claramente utilizado no discurso dos moradores da ilha Brava, sobretudo quando sugeriram que o único lugar onde seria possível encontrar esta “urbanidade” seria eventualmente no Porto da Furna. Porque ali, as edificações estavam em “linha de arruamento” e existia “um porto”. Este último aspeto é especialmente pertinente. Porque não só se relacionava a ideia de rua à cidade como implicitamente se admitia que, independentemente das relações que os portos pudessem estabelecer com o exterior ou o interior do território, eles geravam urbanidade ou, pelo menos, dispunham-se no espaço de “forma” urbana. Forma esta que se vincula a dois elementos fundamentais: a rua e o lote que para ela se volta, desenhando-a.

Este dado é crucial porque nos remete para o próprio processo de formação urbana de Cabo Verde que recebeu efetivamente esta forma urbana, por via dos portos e das cidades-porto que estão na base da sua construção territorial. Mas há que ter em conta que o processo cabo-verdiano é, de certo modo, singular.

Processo singular (tempo longo e tempo curto)

A formação urbana em Cabo Verde processou-se, como já o dissemos, em três momentos: *urbanização*, *desurbanização/ ruralização e reurbanização*. No primeiro momento, da primeira *urbanização*, o processo que ocorre é consentâneo com o que se passa no restante

311 AHNCV, SGG133, maço n.º 3, doc. 6. *Idem*.

quadro da expansão, sobretudo nas ilhas atlânticas e no Brasil (Leite, 2014; Trindade, 2013; Rossa, 2010; Fernandes, 1996). Trata-se de um quadro de urbanização que se faz tendo como base a herança urbana tardo-medieval, a que pontualmente se somam os aportes da cultura formal do renascimento. De todos os modos, trata-se de um indubitável processo de urbanização/ colonização em que aos centros urbanos, criados normalmente *ex-novo*, se vincula a ocupação e a exploração agrária das suas áreas rurais adjacentes.

O processo tendeu a ser feito em padrão “arquipelágico”, como o foi, literalmente, nos Açores e na Madeira, (Leite, 2014; Fernandes, 1996), ou no modo “descontínuo” de ocupar o território continental, como o foi no Brasil (Reis Filho, 2000). Mas o quadro ideológico, cultural, económico, etc. era, em todos os exemplos, o da Idade Moderna. A seguir a esta primeira fase, o processo continuou-se nestes territórios ou por crescimento e expansão dos núcleos anteriormente criados, ou pela criação de novos núcleos, de modo a juntar as “ilhas” de colonização, ilhas estas formadas sempre pelo binómio “cidade-termo rural” que as caracteriza (Araujo, 2010).

Em Cabo Verde, esta continuidade não ocorreu, porque o processo de urbanização inicial foi frustrado pelas vicissitudes, gerando a *desurbanização/ ruralização*, a que já referimos.

Esta desurbanização promoveu um campesinato rural, no sentido em que um conjunto considerável de pessoas passou a viver efetivamente da terra e na terra. Neste sentido, o contraste com as cidades-porto é fundamental, pois as povoações que se formaram neste contexto, que não eram vilas, (eram quando muito aldeias), não potencializavam, de facto, o porto. Usavam-no para a pesca, como modo de sustento, tal como a agricultura ou a pecuária, assim como, evidentemente, também o utilizavam como meio de acesso às próprias ilhas. Mas não na escala que a modernidade impôs, o porto das redes de comunicação, da urbanidade, colonial, a que estavam ligadas mesmo as cidades sem porto, como é o caso das vilas mineiras do interior do Brasil conectadas ao mundo através do porto do Rio de Janeiro e com isso sustentando economicamente a posição central que a cidade ocupava na rede das cidades do império (Bicalho, 2003). Ou seja, na Idade Moderna e no caso específico da expansão portuguesa, todas as cidades eram, de certo modo, cidades-porto. Na mesma altura, em Cabo Verde, não existiam cidades, ou apenas sobrevivia a Praia, assumindo os restos da Cidade Velha.

Quando se retoma o processo de *re-urbanização* há, por um lado, o reemergir da nova fase das cidades-porto, de que Mindelo viria a ser o principal exemplo, já no século XIX, mas há também os casos aqui estudados da urbanização que se processa por dentro das povoações de base rural, e que tem início no século XVIII. Com as devidas ressalvas, pode estabelecer-se uma analogia com o processo de re-urbanização vivido em Portugal durante o período da reconquista.

Em todo este processo, coube aos núcleos urbanos o papel estratégico central. Diretamente sob a alçada do monarca constituíram verdadeiros polos ordenadores, sendo neles e através deles que a coroa progressivamente reclamou a posse, controlou e desenvolveu o território ou, por outras palavras, “compôs” o reino.

Só por intermédio da cidade se logrou o enquadramento político, jurídico, económico, social e cultural das populações. Foi sobretudo a partir do mundo urbano, pela uniformidade das leis e da escrita, da linguagem e dos símbolos, dos usos e dos costumes, que paulatinamente se construiu a noção de identidade e de pertença a uma estrutura mais vasta, um reino sujeito a um poder, um rei (Trindade, 2013:17).

Também em Cabo Verde, o reconhecimento das povoações rurais e a sua transformação em vilas, logo a sua efetiva urbanização, é o dado essencial da composição do território. Mas além deste carácter estrutural e integrador do arquipélago, o próprio processo de transformação interna das povoações em vilas, também guarda importantes similaridades com os métodos já anteriormente utilizados no reino. Diz Antonieta Leite, referindo-se aos Açores, que “é nas ilhas que vão continuar as práticas urbanísticas fundacionais medievais e também as táticas colonizadoras antes experimentadas em terras da reconquista” (Leite, 2014:22).

No caso de Cabo Verde, em especial nas vilas que estudamos, não se trata, como se disse, de processos fundacionais, mas de metodologias de atuação e transformação cujo modelo urbano de referência mantém estreita relação com o que esteve na base do processo de composição urbana do reino. Um dos elementos mais importantes para tal analogia pode ser identificado no papel detido pelas posturas urbanas, tanto pela sua existência, em si, enquanto procedimento regulatório, como pelos seus próprios conteúdos, cuja genealogia se pode vincular a uma longa tradição.

Embora mais tardiamente, o processo em Cabo Verde também engendrou ensanches ou vilas novas, como é o caso evidente da Vila da Ponta do Sol, e de outros que a seguir veremos. Mas na base das transformações esteve sempre a adequação das povoações existentes ao modelo urbano, quer pela via da criação e conformação de determinados espaços como a rua direita, o Largo ou Praça, quer pela via da adição de alguns equipamentos, como Casa da Câmara e Cadeia e a igreja matriz, que constituem o que se poderia identificar como o “programa” essencial do fazer vila.

Mas o que é mais interessante é que, em Cabo Verde, essas possíveis analogias, que são, de certo modo, intrinsecamente anacrônicas, tem de ser conciliadas com outras, sincrônicas, que correspondem à época em que tal processo se deu, entre o século XVIII e sobretudo no século XIX, quando a cidade é ela própria objeto de uma análise específica. Há assim duas eventuais matrizes no processo de urbanização “por dentro” das vilas do interior de Cabo Verde, uma de longa tradição e outra profundamente contemporânea.

Cabe, por isso, ter em conta os paralelismos que podem ser estabelecidos com os processos concomitantes de transformação nas vilas da metrópole, em especial a partir da segunda metade do século XIX³¹². Além das tipologias das intervenções e processos há que chamar atenção também para o conjunto de documentos legais produzidos na metrópole, que foram eventualmente adaptados para uso no ultramar. Um deles, talvez o mais importante e decisivo, foi o decreto de 31 de dezembro de 1864, particularmente o seu segundo e terceiro títulos, “disposições relativas à construção, conservação e polícia das estradas” e “disposições relativas às ruas e edificações no interior das cidades, vilas e povoações”, que Mário Gonçalves Fernandes define como

documento basilar, pois não foi só o diploma definidor das ideias matizadoras que, em termos urbanísticos, dominaram até aos anos 30 do século XX, como também consagrou a figura do plano geral de melhoramentos, sugerindo, pela primeira vez, a ideia da elaboração de um plano para todas as povoações do país (Fernandes, 2005:109).

312 Vejam-se os estudos desenvolvidos para esta cronologia acerca de Braga (Bandeira, 2001); Viana do Castelo, Póvoa de Varzim, Guimarães, Vila Real, Chaves e Bragança (Fernandes, 2005); Vila Nova de Gaia (Pereira, 2007) e Coimbra (Calmeiro, 2014).

Trata-se de um decreto que irá definir a forma de atuar dos organismos administrativos pelo menos até 1934, data do primeiro documento legal do Estado Novo que irá regular a atuação dos planos gerais de urbanização.

Neste sentido, os processos que ocorrem nas transformações urbanas são, ao mesmo tempo, arcaicos e contemporâneos. As metodologias de remodelação seguem a longa tradição de pequenas intervenções e de processos parciais de intervenção, associadas, concomitantemente, à utilização dos regulamentos e das posturas urbanas (Trindade, 2013; Rossa, 2010). Mas isso não é contraditório com os discursos contemporâneos de embelezamento urbano do urbanismo do século XIX e com as respetivas preocupações higienistas, clamando assim pela construção dos novos cemitérios e pela introdução dos passeios públicos, das grandes avenidas arborizadas, das praças, jardins e miradouros a que a nova conjuntura obriga.

O exemplo mais paradigmático desta contemporaneidade encontramos no processo de Nova Sintra, na ilha Brava, e na criação da sua grande avenida arborizada e da praça central. A praça recebeu o edifício da câmara e ao longo da avenida estava prevista a construção de edifícios que obedeceriam a um plano previamente regulamentado. O processo situa-se, como vimos, entre 1921-1930, e alinha-se com as grandes intervenções ocorridas nos espaços urbanos de cidades como Lisboa, com a abertura das Avenidas Novas (1900-1930), ou no Rio de Janeiro, com a abertura da Avenida Central (1904).

O plano que se executou em Nova Sintra é tudo isto, mas é também, e antes de tudo, a tentativa de criação de uma unidade de leitura que não havia à escala territorial, em que a ortogonalidade do plano sobreposto é essencial para estabelecer esta leitura. Porque a cidade precisava dela para poder ser vista, para poder ser entendida como tal. Trata-se, por isso, de um caso exemplar que representa a síntese de todos os valores em causa. Em primeiro lugar, a síntese que se manifesta na sobreposição, em si, dos desenhos. Em segundo lugar, pelo próprio desenho, que também é uma síntese entre os valores da tradição do urbanismo da Idade Moderna e da Expansão Portuguesa, apresentados sobretudo pela praça central onde se fazem representar os principais edifícios e para onde convergem as ruas (repetindo o padrão indicado nas cartas de fundação de vilas no Brasil no século XVIII) e

a imagem fundadora do urbanismo da Idade Contemporânea, com os *boulevards* de Paris pretensamente transportados para a ilha Brava na sua “avenida”. Essa síntese, que confirma, de certo modo, o arcaísmo e a contemporaneidade da intervenção, pode também ser lida como mais um contributo para a discussão das características flexíveis do urbanismo da expansão portuguesa na sua longa cronologia.

Outro dos aspetos que pode ser interpretado neste mesmo sentido é a variedade dos processos que ocorrem e que, embora partilhando métodos similares, redundam em resultados diversos. Apesar de serem poucos os exemplos que estudámos nesta investigação, é significativo ter em conta os diferentes modos em que se fez a leitura do urbano e como se procurou intervir em cada caso. É interessante ver os aspetos que polarizaram as atenções em cada uma das vilas. Na Ribeira Brava, em São Nicolau, a praça foi o grande centro de convergência tanto da vivência como da imagem urbana, o que se materializou num contínuo (re)desenhar daquele espaço. Na Ribeira Grande, em Santo Antão, a questão do centro processou-se não dentro do tecido da vila, mas na escala do concelho *lato sensu*, manifestando-se na disputa pela sede da vila. Neste último caso, é especialmente interessante o facto de se ter instalado a câmara na Ponta do Sol, na vila D. Maria Pia, retomando a relação com o porto e com os padrões de regularidade da malha viária.

Tendo em conta o exemplo da Vila D. Maria Pia, não podemos deixar de recorrer, embora brevemente, a outros casos ocorridos em outras ilhas, na mesma cronologia, dos quais resultaram também a criação de novas vilas. São eles Salrei, na Boavista; Porto Inglês, na ilha do Maio, e Tarrafal, em Santiago, que não pode por sua vez dissociar-se da vila de Santa Catarina/Assomada. Salvo esta última, são todas vilas portuárias, logo litorâneas. Apesar de se tratarem de vilas *ex-novo*, algumas delas já possuíam, provavelmente, algumas construções quando receberam a nova estrutura da vila. Trata-se de vilas cujo processo foi desencadeado no decorrer dos séculos XIX e XX e que se inserem no quadro de reurbanização do arquipélago, a que temos vindo a fazer referência. Continuam presentes no seu tecido urbano os mesmos elementos definidos como “programa” básico (a igreja matriz, a casa de câmara e cadeia, a alfândega e a estrutura do loteamento), o que confirma a continuidade do processo, ao qual se juntaram outros elementos contemporâneos, como o posto fiscal, o posto de saúde, o farol etc. que obedecem já a outros padrões e novas lógicas.

Salrei na Boavista

O lugar que recebeu a mais antiga concentração de gentes na Boavista terá sido Estância, também designada de Povoação Velha, situada a sudoeste da ilha. Poderá, no entanto, não ter sido o primeiro sítio a ser habitado. Josef Kasper (1987), no relatório que elaborou da sua missão em Cabo Verde, levanta a hipótese de ter sido no porto da Farrapa ou Curralinho, também chamado de Porto Português, situado a sul da ilha, o ponto onde se instalaram os primeiros colonos.

No início do século XVII começou a ser feita a exploração do sal pelos ingleses tanto na Boavista quanto na ilha do Maio. Por volta de 1650 a atividade atraiu colonos para a ilha que, por essa data, possuía cerca de 150 habitantes. A colonização permanente terá começado por volta de 1667, altura em que recebeu o seu primeiro pároco (Kasper, 1987).

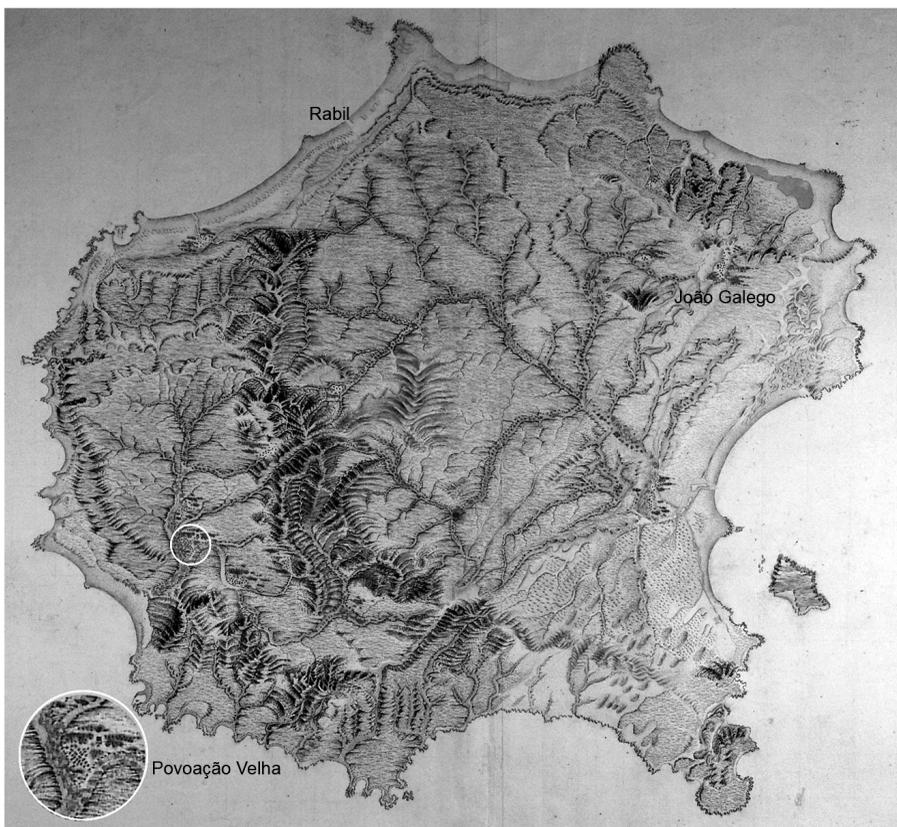


Figura 5.13 - Ilha da Boavista. Planta incompleta da ilha. (Andreas,1778a).

Em 1732, quando foram criadas as câmaras de São Antão e São Nicolau, Boavista possuía apenas 443 habitantes, número que não foi suficiente para que nela se elegeisse uma câmara, por isso, foram apenas criadas as estruturas mínimas de administração. O tráfico dos navios ingleses e americanos que procuravam a ilha desde o século XVII foi aumentando durante o século XVIII, bem como a população que, em 1775, contava com 1.256 habitantes. O que lhe valeu, em 1784, a constituição de duas freguesias, a de São Roque, localizada a oeste, hoje Santa Isabel, e a freguesia de São João Batista, situada a leste da ilha. Por essa data, já estariam assentes a maioria das povoações da ilha destacando-se a Povoação Velha, enquanto sede da freguesia, o Porto do Inglês, a noroeste da ilha e em cuja vizinhança se começava a instalar o que seria Salrei, e Rabil, situada a poucos quilómetros a norte da Povoação Velha (Kasper, 1987).

No início do século XIX, Rabil registou um forte crescimento de população, o que levou a que fosse construída ali, em 1806, por iniciativa do bispo D. Frei Silvestre, uma igreja dedicada a São Roque. A sua conclusão, em 1810, levou à transferência da paróquia da Povoação Velha para Rabil, ali ficando igualmente instalada a câmara municipal.



Figura 5.14 - Ilha da Boavista. Rabil. Igreja de São Roque de Rabil. (Kasper, 1987).



Figura 5.15 - Ilha da Boavista. Vila de Salrei. Igreja de Santa Isabel. Foto (Wolbern, 2007).

Por essa altura a povoação de Salrei encontrava-se também bastante povoada e disputava com Rabil, tanto em número de moradores, quanto em importância crescente. A povoação de Salrei gozava de uma localização privilegiada, junto a uma das salinas que produzia o melhor sal da ilha, o que lhe valeu o topónimo. Igualmente importante foi a construção de uma ponte cais de pedra mandada fazer pelo conselheiro Manuel António Martins, no início do século XIX. A ponte cais veio facilitar as operações de transporte e carregamento do sal e assim contribuir para a exportação de peles e carnes o que fez aumentar o volume de transações e o número de pessoas em Salrei. O aumento do negócio e pessoas atraiu para o local as autoridades civis, militares e fiscais, que prontamente se instalaram no porto.

O ritmo de crescimento da pequena povoação aumentava de dia para dia, situação que não passou despercebida a Chelmicki que registou o facto.

A vila de Sal - Rei que em 1812 constava de seis casas e algumas choupanas, de poucos anos para cá aumentou consideravelmente: tem grande número de casas boas, e melhora de dia em dia com a maior frequência de navios estrangeiros, tanto para tomar refrescos e negociar como principalmente

para carregar de sal (Chelmicki 1841:52).

O desenvolvimento urbano da povoação refletia uma economia em crescimento que, em pouco tempo, atraiu para a ilha vários comerciantes e homens de negócios e, em particular, algumas famílias judias provenientes de Marrocos, que ali começaram a instalar-se a partir de 1850. A eles se juntaram alguns diplomatas, como o primeiro cônsul dos Estados Unidos da América, seguido pelos cônsules da Inglaterra e Argentina que, em conjunto com as famílias mais ricas e influentes da Boavista, ocupavam-se dos negócios da ilha. Ao povo cabia o pequeno negócio, a venda de animais, carnes e peles (Kasper, 1987).

O crescimento económico da ilha e o promissor desenvolvimento urbano levou a que, em torno de 1834, Salrei fosse igualmente considerada para uma eventual instalação da capital do arquipélago, a par do Mindelo e Praia. Os defensores do projeto alegavam ser muito mais adequado construir ali as instalações governamentais e públicas, supostamente por ser mais económico, e também por ter a Boavista a melhor posição geográfica, sensivelmente no centro do arquipélago, o que favoreceria as ligações com as outras ilhas. Afirmavam, além disso, que a vila já possuía algumas das principais infraestruturas, alfândega, armazéns e muitas casas que o governo poderia arrendar para alojar os seus funcionários. E colocavam o porto de Salrei em segundo lugar, após o de Mindelo em São Vicente. Uma vez que Salrei não possuía igreja, apenas uma pequena capela, sugeriam a utilização da matriz situada em Rabil.

[...] a sua Igreja Matriz de S. Roque de Rabil é por ventura o Templo, que hoje se pode reputar mais apropriado para substituir a Catedral, e naquela aldeia há casas em que poderiam acomodar-se, mediante ligeiros arranjos, o Prelado, o Seminário, e a Colegiada (Lima 1844:52-53).

Lopes Lima, deputado de Cabo Verde às cortes e um dos defensores da capital na Boavista, comunicava à corte, em 1840, que habitavam na ilha cerca de 3.331 pessoas. Quanto a Salrei dizia que

[...] vai tomando incremento de ano para ano; e a povoação de Salrei cresce cada dia em riqueza, e em edifícios, e em importância social; e todavia não

é ela ainda nem Vila, nem ao menos Freguesia, o que é grave falta, tendo apenas uma Capela, sem Cura, e sem Sacramentos, para os quais depende da Matriz de Rabil (Lima, 1844:49–50).



Escala: 1/10000

Figura 5.16 - Ilha da Boavista. Vila de Salrei. Loteamento e estrutura urbana. Base cartográfica (Cabo Verde, 2010).

Em 1845, o Governo Geral de Cabo Verde, na sua itinerância, passou a residir na Boavista, fugindo aos “maus ares da Praia”. O governador reforçou a importância da povoação de Salrei, tanto de ponto de vista comercial quanto do ponto de vista de desenvolvimento urbano. Continuou, no entanto, a lamentar a inexistência da igreja na povoação, o que obrigava os fiéis a deslocarem-se a Rabil.

No mesmo ano de 1845, quando a população da Boavista rondava já os 7.000 habitantes, irrompeu na ilha um violento surto de febre amarela, causando inúmeras vítimas. A epidemia terá sido trazida da costa de África por um navio Inglês que atracou em Salrei espalhando-se, a partir dali, rapidamente por toda a ilha. A moléstia provocou a saída do governo para a ilha Brava, bem como dos comerciantes estrangeiros dando início a uma série de crises económicas e ao estancamento do crescimento urbano. Em 1847, dar-se-ia por terminado o surto, permitindo o regresso de alguns moradores que se tinham, temporariamente, abrigado na ilha do Sal (Almeida, 2003).

Entre 1853 e 1854 instalou-se nova crise na ilha, agora marcada pela seca e fome, vitimando novamente parte da população. Estas duas crises seguidas atiraram a Boavista para uma situação bastante difícil, obrigando parte significativa da sua população a emigrar.

Em 1873, o Dr. Aleixo Justiniano Sócrates da Costa, presidente da Câmara da Boavista e também delegado de saúde, descrevia com desalento o estado em que se encontrava a povoação de Salrei.

O que mais admira é que sendo esta ilha a primeira onde se exerceu a indústria da cal, e aquela que a faz melhor e exporta mais, se conservem os prédios tão pouco limpos e asseados. Esta circunstância e a sua natural vetustez, lhes dão uma aparência realmente contrastadora, e tornam a povoação uma espécie de vila arqueológica como sucede em Pompeia, ou, mais perto, entre as ruínas da nossa antiga cidade da Ribeira Grande (*apud*. Almeida, 2003:97).

Em 1876, no relatório que elaborou referente ao ano transato, o mesmo presidente da câmara reforçava a condição de precariedade da ilha, quando pretendeu reunir algum contributo para erigir em Salrei um monumento ao marquês de Sá da Bandeira, que entretanto tinha falecido.

Boavista é atualmente uma ilha que morre. De que morre ela? A soberba não a deixa confessar que é fome. Ela que outrora contava de 5.000 a 7.000 habitantes, procura em vão, dentro das desertas povoações, 3.000, e não os pode reunir (*apud*. Almeida, 2003:97).

Ainda assim foram feitos alguns investimentos. Em 1878, deram-se por terminadas as obras do cais e da igreja em Salrei, efetuando-se a transferência da sede paroquial de Rabil para ali, passando a nova igreja e paróquia a designar-se de Santa Isabel, a padroeira da vila (Almeida, 2003).

Um ano antes, no relatório apresentado pelo diretor das Obras Públicas de Cabo Verde, engenheiro Claudino Augusto Carneiro de Sousa e Faro, este reportava a sua visita a Salrei, lamentando o estado em que se encontrava povoação

De sua primitiva beleza, que ainda hoje atestam as numerosas ruínas que possui, conserva apenas uma excelente exposição, um magnífico e imponente aspeto exterior, uma espaçosa baía que oferece um ancoradouro seguro³¹³.

Adiante, no mesmo relatório, diz que a povoação era designada de vila, sem que para isso lhe tivesse sido dado estatuto:

A mais importante de todas as povoações é a de Salrei, conhecida pela designação de vila, sem que me conste haja oficialmente sido elevada a esta categoria³¹⁴.

Um dos pontos mais interessantes deste relatório é a descrição que faz do espaço urbano:

Encontram-se ali ruas largas e bem alinhadas, algumas praças e largos espaçosos e numerosas habitações de regular aparência. As casas que são um grande número de primeiro andar, têm quase todas espaçosos pátios interiores, notando-se na maior parte o mesmo tipo de construção. As paredes, porém, são em geral tanto interior como exteriormente mal emboçadas, o que lhe dá uma aparência de vetustez, que, junto às ruínas que se encontram

313 AHNCV, SGG caixa nº 618, maço nº 4, doc. 68. Relatório do Engenheiro Claudino Augusto Carneiro de Sousa e Faro, 18 de Julho de 1877, relativo à Ilha da Boavista.

314 *Idem*.

a cada passo, faz parecer que se está numa vila arqueológica³¹⁵.

Além do epíteto de “vila arqueológica”, certamente retomado do Dr. Sócrates, há dois aspetos especialmente importantes nesta citação: o primeiro tem a ver com a imagem que se faz da vila. Note-se que a apresentação contraria as imagens dadas pelos diferentes viajantes das vilas da Ribeira Grande, em Santo Antão e da Ribeira Brava, em São Nicolau que, poucos anos antes, eram ainda descritas como apinhadas e com ruas estreitas e tortuosas. No aspeto da salubridade urbana, também se dizia que eram pouco ventiladas e que as inúmeras casas de palha reforçavam ainda mais a sua insalubridade e pobreza. No caso de Salrei nada disto se diz. As ruas descrevem-se como largas e bem alinhadas e as habitações regulares e de boa aparência. Não há menção à insalubridade e muito menos a casas cobertas de palha. O único senão é dado pela falta de reboco no exterior, que é associado a uma espécie de ruína precoce e extemporânea, porque surge antes do tempo mas, sobretudo, porque parece injusta. Essa imagem da vila, no seu todo é, em si, muito interessante, porque revela, uma vez mais, a continuidade dos valores urbanos que a enformam, associando à regularidade das casas e ao alinhamento das ruas a boa aparência do conjunto e, no fundo, a sua própria “urbanidade”. Que é, por sua vez, reforçada pela ocupação principal dos habitantes, que se dedicavam ao comércio.

O segundo elemento significativo referido pelo futuro conde de Sousa e Faro é a caracterização que ele faz da tipologia das casas da vila dizendo que um grande número delas tinha primeiro andar, eram portanto sobrados, e que quase todas tinham espaçosos “pátios interiores”. Pensamos que se pode talvez ver aqui um indício de mais uma síntese operada em Cabo Verde entre as duas tipologias de lote que apontámos ao analisar os casos da Ribeira Grande, em Santo Antão e da Ribeira Brava, em São Nicolau. Com o significativo interesse de que, neste caso, ter-se-á feito de raiz e não por um processo de adaptação.

Note-se que também os edifícios públicos de Salrei possuíam pátios.

Do antigo quartel militar, uma parte serve atualmente de cadeia civil, e a outra compreendendo algumas casernas e um espaçoso pátio interior, está

315 *Idem*.

transformado em armazéns da alfandega³¹⁶.

A planta de Salrei, levantada pela Secretaria das Obras Públicas na ilha da Boavista, em 12 de outubro de 1888, assinada por Ernesto Soares de Andrade, quando lida em conjunto com o relatório do engenheiro Claudino Augusto Carneiro de Sousa e Faro, revela as características essenciais da vila.



Figura 5.17 - Ilha da Boavista. Vila de Salrei. Planta da Vila de Salrei. (Portugal, 1888b). BNP.

Nesta planta consta que Salrei possuía 902 habitantes, que viviam nos 160 fogos da povoação, dos quais 30 eram sobrados e 131 de rés-do-chão. Destes 161 edifícios, 151 estavam habitados e 10 em ruínas. A sua fundação é atribuída ao capitão-mor Aniceto António Ferreira que, segundo Carreira, terá chegado a Boavista entre 1756 e 1770, durante o período de administração da Companhia do Grão Pará e Maranhão (Carreira, 1987). A atribuição da fundação da vila deve-se provavelmente

316 *Idem*.

ao dinamismo demonstrado pelo capitão-mor na série de ações por ele preconizadas, particularmente a reabertura das salinas naturais e a promoção da agricultura na ilha.

Pelo que se observa diretamente da planta, tratava-se de uma vila regular, composta de arruamentos e prédios alinhados. Mas é singular o uso da toponímia urbana. A designação de “Largo de Santa Isabel” é dada para o grande espaço retangular, de dimensões consideráveis (120m. x 65m.), onde se localizava a igreja e o edifício particular onde funcionava a câmara municipal. A mesma identificação de largo (da Bela Vista) é dada para zona fronteira da vila, diante do mar e para um outro espaço localizado a norte da vila (largo de D. Fernando) onde se pode identificar uma espécie de fronteira entre dois tipos de tecido. A oeste deste pequeno largo não totalmente conformado, existe um conjunto de ruas razoavelmente paralelas, mas bastante curtas, que parecem ter sido as iniciais da povoação. Os seus nomes reforçam esta impressão (rua dos Mareantes, rua dos Nautas, rua do Espírito Santo, rua de São Augusto e rua de Santa Bárbara). A norte destas ruas, parece haver um terreno bastante acidentado, que é indicado pela cota altimétrica referenciada no desenho e pelo nome das ruas (rua dos Penedos e rua dos Penhascos). Em paralelo a costa desenvolve-se o que parece ser a área de crescimento da vila ao longo do século XIX. A rua principal denomina-se rua D. Pedro 5º, continuando na rua D. Luís 1º. Entre uma e outra surge o único espaço que recebe a designação de praça (Praça do Andrade). Esta tem desenho quadrangular e era enquadrada, na data do levantamento, por um edifício de rés-do-chão onde funcionou o quartel militar, usado como cadeia, ao lado deste um outro, de sobrado e em ruínas onde tinha funcionado a alfândega, mas que na altura só se usava o pátio como armazém e, finalmente, outro edifício, isolado e também de rés-do-chão, construído em 1884 e 1885 para a repartição fiscal, com uma das fachadas voltada ao cais. A toponímia mais intrigante é da “rua do Burgo” que se dispõe a leste do largo de Santa Isabel, com dimensões próximas deste.

A par do desenho da vila, significativamente impresso pela Sociedade de Geografia de Lisboa, importa também ter em conta a publicação, em 1897, do código de posturas de Salrei, em que é manifesta a intenção de manter a regularidade da vila. o artigo 63º prevê que

[...] todo aquele que pretende edificar ou alterar as construções que entestem com ruas ou largos da povoação, Salrei, é obrigado a apresentar previamente à câmara municipal o plano da obra que pretender realizar, afim de ser marcado o respetivo alinhamento do nível, bem como a altura do prédio, largura e altura das portas e janelas, e qual a beira do telhado³¹⁷.

Note-se como é realçada a importância do alinhamento dos edifícios, não só em plano, isto é, na planta, como também em alçado, alinhando o nível e as alturas dos prédios, bem como a largura e desenho dos vãos. Nada é deixado ao acaso e voltamos a lembrar as longínquas determinações previstas para as boticas que se mandou fazer na ribeira de Lisboa ao tempo de D. Manuel I (Carita, 1999).

As posturas de Salrei previam ainda, que “As edificações e reedificações (...) serão cobertas de telhas e paredes caiadas, ao menos por fora”, refletindo a mesma preocupação com a estética e higiene urbana recorrente em todas as ilhas. Dava-se o prazo de um ano após estarem concluídas as obras para se efetuar as pinturas. Contudo, a preocupação com a estética urbana não se esgotava no exterior, os proprietários eram obrigados a “[...] rebocar sempre que estiver em mau estado as paredes das suas casas ou quintais. 2º a fazerem cair os pátios e quintais;[...]”, ou seja, mesmo os pátios interiores das casas e os quintais estavam sujeitos à regulamentação das posturas, situação que não encontramos nas vilas do interior. Os limites da vila definidos no mesmo documento eram “toda a área que confina de norte com as salinas, de sul o mar, a leste, Boca do Porto e a oeste, Beira”³¹⁸.

Porto Inglês na Ilha do Maio

Tal como a Boavista, a ilha do Maio é baixa e arenosa, com algumas elevações na parte central. Do ponto de vista da agricultura era igualmente deficitária. As mais importantes povoações formaram-se no interior da ilha, em lugares sombreados na base dos montes, e nas pequenas planícies onde há acumulação de água quando chove, criando algum pasto e tornando possível praticar alguma agricultura

317 *Boletim Oficial do Governo de Cabo Verde*, n.º 50 de dezembro de 1897.

318 *Idem*.

de subsistência. As mais importantes concentrações de pessoas terão acontecido nos sítios de Penoso, São João e Lagoa, ao que tudo indica, formadas no início do século XVII. No final desse século, em 1699, quando o capitão inglês William Dampier parou na ilha, a caminho da Austrália, descreveu-a dizendo que,

Lá os habitantes concentram-se em três pequenas povoações, com uma capela e um padre em cada uma, e estas povoações, como fui informado, estão a 6 ou 7 milhas da estrada. Penoso é a principal povoação e possui duas capelas, São João é a seguinte, e a terceira é Lagoa. As casas são muito modestas, pequenas e baixas. Eles constroem-nas em figueira, por aqui existir (Dampier, 2005:27).

Segundo a mesma fonte, ali havia cerca de 230 habitantes, número aproximado àquele que Chelmicki e Varnhagen confirmavam existir em 1722. Estes autores afirmavam também que Penoso era a mais importante das povoações, chegando a ser a sede da freguesia da Nossa Senhora da Luz, a única da ilha. Outra opinião sobre o número de habitantes, é a de “Sampadjudo”³¹⁹, pseudónimo utilizado por um colunista do *Boletim Oficial do Governo de Cabo Verde* em 1844, que parece possuir importantes conhecimentos da história de Cabo Verde. Afirmou que a ilha

[...] não podia ter esse número, a não ser contando com os estrangeiros que ali fossem para buscar o sal, porque em princípios de 1718 apenas teria uns 60 habitantes, reunidos em um ponto (a coisa de 4 léguas donde hoje está a povoação), a que se chama Casas Velhas em comemoração da antiga habitação³²⁰.

Sem podermos contestar qualquer dos valores, interessa-nos no entanto perceber qual era o estado de ocupação da ilha por essa data, e poder identificar o lugar, ou os lugares, de maior concentração da população. Sampadjudo aponta o sítio das “Casas Velhas”, como o primeiro ponto

319 Sampadjudo é o pseudónimo de um colunista do *Boletim Oficial do Governo de Cabo Verde* que publicou neste jornal vários artigos, criticando algumas imprecisões de Chelmicki na “Corografia Cabo-verdiana”.

320 *Boletim Oficial do Governo de Cabo Verde*, n.º 66 de 6 de julho de 1844.

de concentração de pessoas na ilha. Segundo o colonista, terá sido o local onde os habitantes procuraram refúgio, fugindo das investidas dos corsários que por várias vezes atacavam o porto. Contudo, foi no porto onde acabou por se constituir definitivamente a povoação sede do concelho. Inicialmente chamado de Nossa Senhora da Luz, passou depois a Porto Inglês. Deve-se a atribuição do topónimo à ocupação inglesa da ilha no século XVII, que segundo Valdez durou

[...] até aos fins do século passado os ingleses haviam usurpado por tal forma os nossos direitos à ilha e à sua salina natural, que Portugal parecia que não tinha ali poder algum, pretextando os ingleses que a ilha de Maio lhes pertencia, por haver sido dada em dote com Bombaim à infanta D. Catarina quando casara com Carlos II, rei de Inglaterra (Valdez 1864:181).

Na segunda década do século XVIII, como medida de coação, Portugal artilhou o forte Leopoldina e mandou armar a população. Por essa altura os ingleses abandonaram a ilha.

Tal como foi referido para o caso da Boavista, a elevação da povoação à categoria de vila só surgiria muito mais tarde, praticamente no final do século XIX, início do XX. O que não impediu que a povoação crescesse. Em 1841, Chelmicki e Varnhagen descreviam-na como possuindo algumas boas casas, destacando o edifício da alfândega, que consideraram ser um dos mais bem construídos no arquipélago. Não tinham a mesma impressão relativamente ao edifício da igreja que, por essa data, estaria em ruínas:

Esta povoação que não tem nome nem categoria de vila é situada sobre um rochedo de obra de 4 braços sobre o mar, indo o terreno depois elevando-se sucessivamente. Na maior parte esta vila é um composto irregular de casas abarracadas e de pedra ensossa. A igreja sobre um alto, estava por pouco a cair, e semelhava-se mais a um pardieiro do que a um lugar de oração (Chelmicki 1841:57).

Imagem retomada por Lima, em 1844, que acrescentava alguns dados interessantes:

[...] as casas eram ali pela maior parte cobertas de palha até o princípio deste século; porém desde o tempo do Governador Chapuzet tem aquela povoação crescido em edifícios, e em asseio e polícia, e hoje todas as suas casas são de pedra, cobertas de telha, delas algumas grandes, e de boa aparência, mas a maior parte são abarracadas, e não há ali alinhamento de ruas (Lima, 1844:34).

O governador João da Mata Chapuzet (1822-1826) procurou implementar durante o seu mandato um vasto plano de melhoria das condições de salubridade e higiene das povoações e vilas do arquipélago. O plano teve maior impacto na cidade da Praia, onde o governador tentou pôr fim às casas com cobertura em colmo, abrir praças e alinhar as ruas. A sua ação em Porto Inglês todavia, não terá tido o mesmo impacto e apesar de ter conseguido substituir casas com cobertura de palha por casas de pedra e cobertura de telhas, algumas inclusivamente grandes e de boa aparência, de acordo com a informação de Lima, não deixa de ser significativo a referência que faz ao facto de grande parte ser ainda “abarracada”.

Acrescenta ainda a existência de “uma bateria chamada Presídio”, localizada junto ao quartel do destacamento, e a prisão militar. Em 1864, Valdez dá conta do crescimento da população, não fugindo muito à descrição de Lima, no que toca ao aspeto da vila.

A povoação do Porto Inglês, capital da ilha, terá 1.000 habitantes, que vivem quase todos tanto do comércio, como do transporte do sal, proveniente da salina grande natural e das salinas ou marretas artificiais (Valdez, 1864:181). A igreja paroquial que dominava toda a povoação é infelizmente hoje um monte de ruínas. As casas, que só no tempo do governador geral Chapuzet começaram a ter notável desenvolvimento, quase todas são construídas de pedra, cobertas de telha. Há algumas grandes e de bonita aparência, apesar de serem irregulares, construídas sem ordem, nem atenção a risco ou a formação de ruas. Entretanto a situação da povoação é pitoresca vista de mar, ainda que apresenta um aspeto bem menos aprazível depois de percorrida em terra (Valdez, 1864:182).

A primeira imagem que temos do Porto Inglês é o levantamento feito por Senna Barcellos, em 1900, no âmbito da Missão de Cartografia

de Cabo Verde que tinha por missão fazer o Plano Topográfico e Hidrográfico da vila. Ao confrontarmos as indicações fornecidas pelos viajantes com a planta da povoação podemos propor hipóteses para o entendimento da sua formação e evolução do tecido urbano.



Figura 5.18 - Ilha do Maio. Plano topográfico e hidrográfico do Porto Inglês. (Barcellos, 1900b).

Chelmicki e Varnhagen asseveraram que a povoação estava situada num rochedo e que era irregular e composta de casas abarracadas e de pedra ensossa. Com efeito, se observarmos a planta da vila que Senna Barcellos levantou em 1900, notamos que na parte mais alta da povoação, a leste, existe um conjunto bastante irregular de construções. Na parte mais baixa, junto ao porto, isto é, da fachada principal da igreja para oeste, o tecido urbano é bastante mais regular.

A nossa hipótese é que a primeira zona da povoação a formar-se tenha sido efetivamente a parte mais alta, onde o tecido se apresenta bastante irregular. Lembremos que Chelmicki e Varnhagen também afirmavam que a igreja estava em ruínas.

Sabemos que, em 1871, o engenheiro das Obras Públicas Augusto Pinto de Miranda Montenegro, elaborou um projeto para a igreja da povoação do Porto Inglês. No relatório que Montenegro apresentou ao



Figura 5.19 - Ilha do Maio. Vila do Porto Inglês. Estrutura urbana. Base cartográfica (Cabo Verde, 2010)

governo nesse ano, reclamava da falta de informação das autoridades de Maio sobre as obras na igreja: “nenhuma informação tenho recebido acerca da obra da igreja cujo projeto e o orçamento foi daqui remetido, em 7 de março do corrente ano”³²¹.

321 AHNCV, SGG caixa 617, maço n.º 1, documento 5. Relatório das Obras Públicas da Província, relativa a 1871, elaborado pelo engenheiro Augusto Pinto de Miranda Montenegro.

Passados dois anos, Montenegro apresentou um segundo orçamento dos trabalhos ainda por realizar e necessários para a conclusão da obra. O orçamento refere o forro por terminar, a necessidade de colocar portas e janelas, rebocar as paredes das torres e colocar vidraças, bem como fazer pinturas. Ou seja, praticamente acabamentos. Contudo, em novembro de 1875, as obras ainda não estavam concluídas esperando-se que os Serviços das Obras Públicas indicassem um pedreiro com conhecimentos para “dirigir o levantamento das abóbadas das torres”³²².

Tendo em conta estas informações, pensamos que a zona baixa terá sido “urbanizada” entre 1872, quando se construiu a igreja e, no limite, 1900, quando Senna Barcellos elaborou o levantamento da povoação. Poder-se-á pensar, inclusivamente, na participação do mesmo engenheiro nesse processo de urbanização, embora não tenhamos provas concretas. Mas veja-se como o plano das ruas entretanto abertas estabelece deliberadamente relação com a igreja.

A composição é bastante simples, a igreja é colocada no ponto mais alto e a partir dela constituiu-se um eixo que alinha com um cruzeiro colocado na parte mais baixa da povoação, junto ao mar. Para norte da igreja, na mesma cota, alinhou-se um conjunto de lotes, orientados numa rua com vista para o mar. Na zona mais baixa constituíram-se três ruas sensivelmente paralelas à de cima. A sul já existiam a alfândega (que, como vimos foi construída antes de 1841) e o forte (que se indica estar em ruínas). A planta de Senna Barcellos indica o edifício da câmara, situado a beira-mar, junto ao cais. Contudo, não sabemos em que data ocorreu a elevação oficial da povoação a vila.

O levantamento que Senna Barcellos fez em 1900 foi publicado em 1902, sem acréscimo de qualquer informação relevante. Na planta militar, publicada em 1958, é visível o crescimento da povoação para sul, até o forte, feito seguindo os alinhamentos já existentes. Continua perceptível na planta a diferença entre o tecido mais regular, da zona baixa da vila, mais próxima ao mar e o mais irregular, da zona mais alta. Atualmente, esta diferença na malha não é tão perceptível, o que indica que, ao longo do tempo, se foi procurando tornar o alinhamento das vias mais regular.

322 AHNCV, SGG617, maço n.º 4, documento 147. Informação sobre a obra da igreja que se encontrava interrompida por falta de um pedreiro para executar as abóbadas das torres. Novembro de 1875

Tarrafal na ilha de Santiago

O caso da criação da vila D. Maria II, no mangue do Tarrafal, na ilha de Santiago é, como se disse, especialmente interessante pelo paralelismo que se pode estabelecer, em termos processuais, com o caso da Vila D. Maria Pia, na Ponta do Sol, na ilha de Santo Antão.



Escala: 1/10000

Figura 5.20 - Ilha de Santiago. Vila D. Maria II. Tarrafal. Estrutura urbana. Base cartográfica (Cabo Verde, 2010).

Nesta última, como vimos, o processo de formação e afirmação só pode ser entendido em conjunto com o da vila da Ribeira Grande, pelas relações de interdependência e de complementaridades que uniram as duas localidades; no caso da vila do Tarrafal, também o seu processo não pode ser entendido de forma separada do concelho de Santa Catarina/ vila da Assomada, com que se podem estabelecer relações similares.

A Vila D. Maria II do Tarrafal, Mangue do Tarrafal ou simplesmente Tarrafal, localiza-se no litoral norte de Santiago, numa enseada onde se constituiu um porto pesqueiro, que durante algum tempo serviu como importante ponto de escoamento da produção agrícola do concelho de Santa Catarina.

O Concelho de Santa Catarina resultou da reestruturação do território imposta pela nova reforma da administração colonial de 1833, que transformou as colónias em províncias ultramarinas. Foi extinto o Conselho Ultramarino criando-se, em seu lugar, a Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar. A nova divisão territorial significou, no caso de Santiago, a extinção do concelho da Ribeira Grande, com sede na cidade da Ribeira Grande a favor dos concelhos da Praia — de que faziam parte as freguesias de Nossa Senhora da Graça, Santíssimo Nome de Jesus, São Nicolau Tolentino, Nossa Senhora da Luz, Santiago Maior e São Lourenço dos Órgãos — e de Santa Catarina, a que pertenciam as freguesias de Santa Catarina, São João Batista, São Salvador do Mundo, São Miguel e Santo Amaro Abade.

A primeira sede do concelho de Santa Catarina foi fixada na povoação de Picos (sede da freguesia de São Salvador Mundo), onde, em 1834, se instituiu a câmara municipal. Um ano depois, o Prefeito dava conta das dificuldades em encontrar terras pertencentes ao governo onde se pudesse construir os edifícios administrativos e queixava-se que

[...] neste concelho não existe terra nenhuma no domínio útil da nação, senão nos domínios do Castelo, as quais ela [a câmara] adquiriu por falta de sucessão. Não tem casa para suas sessões, nem prisão, enfim não tem coisa alguma³²³.

323 AHNCV, SGG caixa 122, maço n.º 1, doc. 1. Carta do Prefeito ao governador da província, informando das dificuldades em encontrar terreno onde pudesse construir a casa do concelho de

Em 1837, D. Maria II respondia aos apelos da câmara, doando terras nos sítios do Castelo, Achada Grande, Achada Gregório, Linho e Selada (Vieira, 1993).

Sem edifício próprio, a câmara realizava as suas sessões de forma itinerante, reunindo-se a vereação nas casas dos vários presidentes. Em 1859, face às dificuldades em encontrar terrenos e à necessidade de se estabelecer um porto para desenvolver o comércio, levantou-se a hipótese de construir a câmara no Mangue do Tarrafal. Pedido o parecer ao serviço das Obras Públicas, a resposta do técnico afirmava que,

[...] pelas informações que tenho podido colher das pessoas mais competentes, e pelas reflexões gerais que se podem aduzir acerca das vantagens de dar princípio às povoações nos portos de mar, onde o seu desenvolvimento é sempre muito mais rápido, e onde se proporcionam imensas vantagens ao comércio, principalmente quando se reúnem condições tão aproveitáveis, como consta que se dão no Porto do Tarrafal; inclino-me à opinião de que a edificação projetada no Concelho de Santa Catarina, será mais conveniente no Porto do Tarrafal, do que em qualquer outra localidade daquele concelho³²⁴.

Note-se que a argumentação privilegiava o litoral em detrimento de qualquer localização no interior, assumindo, quase por princípio, que a localização litorânea era mais vantajosa. Não precisava sequer de conhecer o local para o afirmar. No mesmo ano, o engenheiro das Obras Públicas da província, Januário Correia de Almeida, informava ao governador geral que já tinha procedido “[...] à confeção do projeto da casa municipal para o concelho de Santa Catarina satisfazendo as condições que no referido ofício eram exigidas”³²⁵.

Em 1860, a Secretaria Geral enviou o chefe dos serviços de saúde à Achada Falcão, onde funcionava entretanto a sede do concelho, e ao Mangue de Tarrafal, para estudar e elaborar um relatório sobre o lugar onde se deveria implantar a nova povoação. O relatório deveria contemplar um levantamento exaustivo das condições técnicas gerais do

Santa Catarina.

324 AHNCV, SGG caixa 615, maço n.º 12, doc. 52. Pedido feito pela Câmara de Santa Catarina em 1859, aos Serviços das Obras Públicas, parecer sobre a construção do edifício da câmara no Porto de Tarrafal.

325 AHNCV, SGG caixa 615, maço n.º 12, doc. 35. Cópia e orçamento do projeto do engenheiro Januário Correia de Almeida, da casa da câmara em Santa Catarina. 8 de junho de 1859.

local para o assentamento da povoação bem como os riscos envolvidos para a saúde pública. Da apreciação do delegado de saúde deveria poder concluir-se se

[...] haveria mais garantias de salubridade na povoação desenvolvida na Achada Falcão do que no Manguê do Tarrafal, e qual a diferença ou semelhança entre as enfermidades desenvolvidas numa e noutra localidade³²⁶.

Ao delegado competia encomendar um levantamento topográfico do local e mandar analisar as características do solo para a edificação. Nas marcações em papel deveriam constar os sentidos e a as direções dos arruamentos principais e a respetiva largura das ruas. Deveria definir a localização dos largos, todos eles arborizados, e as respetivas dimensões. Outra tarefa que o delegado não deveria descurar era a definição do sistema de construção mais adequado ao local e ao clima, que permitisse maior grau de salubridade e melhor ventilação dos edifícios. Havia ainda que definir os locais onde deveriam ser edificados os hospitais, quartéis, cadeias, cemitério, matadouro e mercado. Das ordens remetidas constava igualmente a plantação de arvoredos e a respetiva definição das espécies, bem como a realização de sondagens para a localização de água potável cuja origem devia ser conhecida³²⁷.

Importa chamar a atenção para o facto de se tratar de um documento preliminar, onde se encontravam definidas todas as diretivas para o assentamento da nova povoação. Repare-se ainda que o documento assenta as suas bases na higiene e salubridade urbana, o que justifica a nomeação do delegado de saúde para o inquérito inicial, tarefa em que teria a colaboração de um engenheiro.

Embora em 1861 tenha sido lançada a primeira pedra do edifício da câmara na Achada Falcão (Vieira, 1993), a obra não avançou, concretizando-se a transferência da sede do concelho para Manguê do Tarrafal, em 1869.

O local escolhido para a nova sede do concelho de Santa Catarina era uma extensa planície nas cercanias da baía do Tarrafal, onde, por essa altura, já funcionava um porto pesqueiro. Tarrafal era

326 *Boletim Oficial do Governo de Cabo Verde*, n.º 23, de 1869.

327 *Idem*.

então uma pequena povoação de pescadores, inserida numa região de boas áreas de pastagens, utilizadas sobretudo pelas fazendas mais próximas. Um problema porém se levantava: a dificuldade de acesso ao Tarrafal a partir do centro da ilha, provocada pela acidentada orografia local. Repare-se que as mesmas dificuldades de comunicação existiam no caso da Vila D. Maria I, na Ponta do Sol, relativamente à vila da Ribeira Grande, em Santo Antão e mais ainda em relação a vila do Paul. Ou seja, o facto de não haver estradas e a dificuldade de comunicação entre as localidades daí decorrente, era um dos grandes problemas levantados ao estabelecimento das sedes de concelho, gerando disputas por uma centralidade que só dificilmente se conseguia afirmar.

É só em 1873, que se retoma o tema da construção do edifício da câmara no Manguê do Tarrafal. Na sessão de 7 de setembro, o presidente informou que o projeto e o orçamento para o novo edifício dos Paços do Concelho tinham sido aprovados superiormente e que cabia agora à câmara dar seguimento ao processo³²⁸.

Em fevereiro de 1884, transferiu-se a sede paroquial da freguesia de Santo Amaro Abade, do sítio onde se achava, para o porto do Manguê do Tarrafal, passado a povoação a sede de freguesia³²⁹.

Em dezembro de 1888, determinou-se a abertura do porto ao comércio de todas as nações, o que criou grandes expectativas de crescimento para a povoação. No intuito de acelerar este processo de crescimento, Manuel dos Reis Borges, proprietário industrial e agrícola em Santa Catarina, que fora já presidente da câmara em 1859 e administrador do Concelho em 1869, e que tinha sido precursor da própria mudança da sede do concelho para o Tarrafal, prontificou-se, em carta dirigida ao governo da província, a ceder ao Estado, por um ano, uma propriedade que possuía no Manguê do Tarrafal, para servir de alfândega e estação fiscal.

328 AHNCV, SGG caixa 617, maço n.º 3, doc. 179. Extrato da ata da sessão do dia 7 de setembro de 1873, em que foi anunciada pelo presidente da câmara a aprovação do projeto para o novo edifício dos Paços do Concelho. A sessão teve lugar no concelho de Santa Catarina, na Povoação do Manguê do Tarrafal, nos Paços do Concelho na sala das sessões da câmara municipal.

329 *Boletim Oficial do Governo de Cabo Verde* n.º 10 de 8 de março de 1884.

É com prazer que ofereço gratuitamente ao Estado por um ano essa propriedade para o posto fiscal, tempo que me parece preciso, para se providenciar um edifício próprio em local talvez mais conveniente³³⁰.

A oferta fazia-se na perspectiva de ver “[...] essa localidade, “Porto do Mangue do Tarrafal”, elevada à categoria de Vila de D. Luís 1.^o”³³¹, como escrevia na carta o antigo presidente da câmara.

Na opinião do técnico das obras públicas destacado para avaliação do edifício não só o edifício em causa podia ser considerado, como existia um outro, pertencente a um francês que vivia na capital, capaz de oferecer excelentes condições, dada a sua proximidade ao desembarcadouro. Aconselhava, por isso, que se contactasse o francês por forma a negociar a cedência da casa e o estabelecimento do valor do aluguer até estar pronto o novo edifício³³². De todo este episódio importa reter como a casa de Manuel Reis Borges apresenta uma disposição em torno de um pátio interior, indício interessante do que se tem apontado neste trabalho acerca de uma tipologia específica criada e utilizada nas ilhas.

Nos finais do século XIX, a população dirigiu um pedido ao governo da província solicitando a elevação da povoação do Mangue do Tarrafal à categoria de vila, o que lhe foi concedido, em 19 de janeiro de 1893, com a designação de Vila de D. Maria II. Os argumentos voltavam a referir ao porto e ao progresso que dele se esperava:

[...] considerando que segundo as informações oficiais a referida povoação tem tido nos últimos anos um notável desenvolvimento comercial e agrícola, e que, pelas boas condições do seu porto, está em circunstâncias de adquirir ainda maior importância, logo que os melhoramentos materiais que ali se iniciaram estejam concluídos: Hei por bem determinar que a referida povoação seja elevada à categoria de vila, com a denominação de Vila de D. Maria II³³³.

330 AHNCV, SGG caixa 620, maço n.º 5, doc. 24. Carta redigida por Manuel dos Reis Borges em janeiro de 1889, dirigida ao governo da província cedendo uma propriedade no Tarrafal, por um ano, para a instalação da estação fiscal e alfandega.

331 *Idem*.

332 AHNCV, SGG caixa 620, maço n.º 5, doc. 22. Resposta do técnico das Obras Públicas em Santa Catarina, respondendo à peritagem ao prédio cedido para a instalação da alfandega.

333 *Boletim Oficial do Governo de Cabo Verde*, n.º 8, de 25 de fevereiro de 1893.

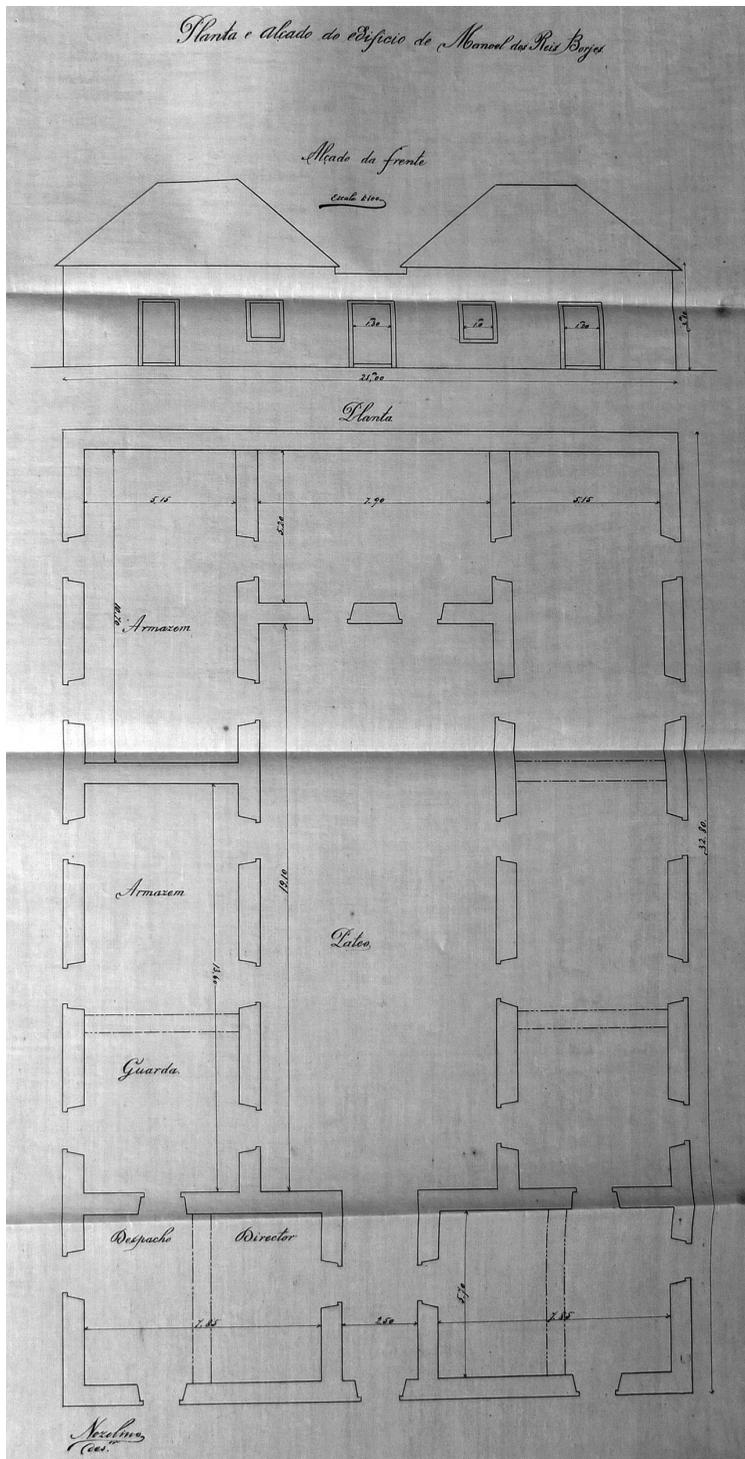


Figura 5.21 - Ilha de Santiago. Vila D. Maria II. Tarrafal. Casa de Manuel Reis Borges que serviria para a instalação da alfândega. Desenho de Alberto Nozolini de Azevedo, Obras Públicas, 1889, AHNCV.

A planta mais antiga do Tarrafal a que tivemos acesso é a que consta do Plano Hidrográfico da Baía do Tarrafal, feita provavelmente a partir do levantamento de 1864, da autoria de Senna Barcelos, Fonseca Rodrigues e Ruivo Curado. Ali estão representadas a baía e a povoação que se identifica por uma série de construções regulares e alinhadas, com a designação de Mangue. Na baía estão marcadas as cotas de profundidade e a localização do ancoradouro. Na parte norte estão assinalados a ribeira Fantão, bem como um par de casas que poderá representar alguma fazenda. A planta só foi impressa pela Comissão de Cartografia em 1890.

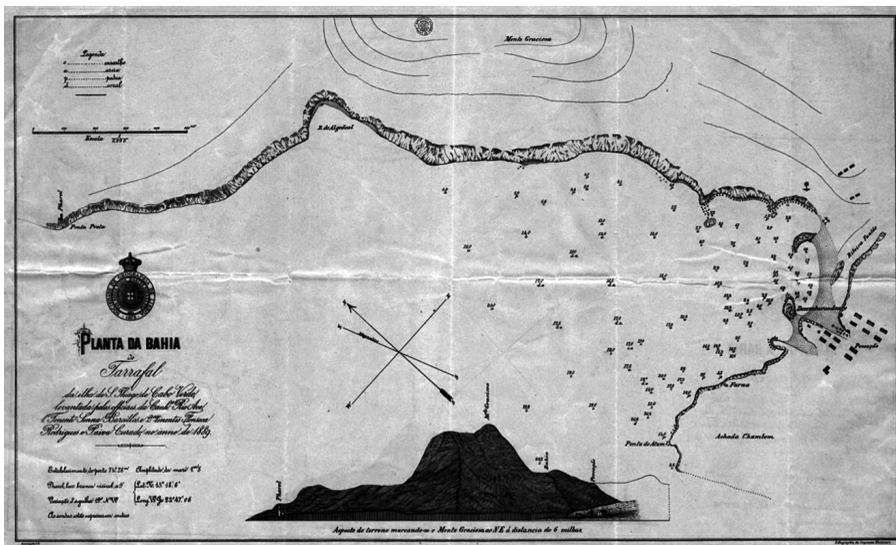


Figura 5.22 - Ilha de Santiago. Tarrafal. Planta da Baía do Tarrafal. (Barcellos *et al*, 1889). BNP.

Em 1891 publica-se uma carta, levantada por E. Renneteau um ano antes e desenhada por J. Imbert em 1891, que tem como título *iles du Cap-Vert (Possession Portugaises) - Ile Santiago - Vue générale de la Baie - et Ville de Tarrafal*³³⁴. Na planta esboçam-se os maciços montanhosos que envolvem a área e, ao longo da ribeira situada a norte da povoação, aparecem desenhadas árvores, o que poderá sugerir a localização de uma fazenda junto à ribeira.

A povoação é representada por um conjunto de casas, de tamanhos diferentes e desalinhadas. Contudo, o desenho apresenta, sobre estas casas, uma quadrícula, que pode ser entendida como o novo traçado

334 E. Renneteau era o francês que possuía a propriedade onde se pretendia instalar a alfândega.

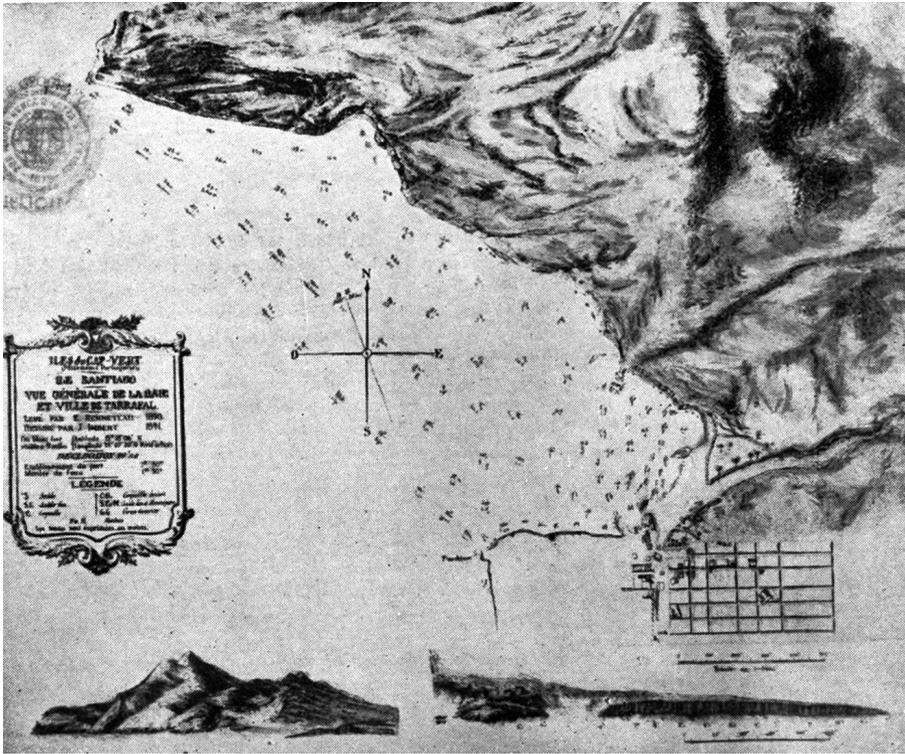


Figura 5.23 - Ilha de Santiago. Tarrafal. Planta do Tarrafal levantada por E. Renneteau em 1890 e desenhada por J. Imbert em 1891, SGL. (*apud*. Silveira, 1955: 133).

para a povoação. Alguns dos imóveis alinham com o reticulado, outros não, o que pode corresponder a tempos de construção diferentes, sendo as alinhadas as mais recentes. É possível identificar no desenho a igreja e a rua principal, que liga a povoação ao ancoradouro. Ao longo desta rua estão representados um conjunto de edifícios maiores um dos quais poderia ser a alfândega, ou mesmo o quartel. Na mesma carta apresenta-se o perfil dos montes que circundam a povoação.

A planta levantada por Senna Barcellos, em 1902, intitulada “Plano hidrográfico e topográfico do porto do Tarrafal”, foi desenhada com muito mais pormenores do que a anterior, levantada pelo mesmo autor. Ali estão marcados, o farol, na parte norte da baía e, na margem norte da ribeira do Fontão, há a indicação do que poderia ser um reduto defensivo. Na povoação propriamente dita, estão marcadas muitas casas de tamanhos diferentes. Identificam-se claramente dois eixos. As que estão localizadas ao longo do eixo orientado no sentido norte – sul, que acreditamos ser a rua mais antiga, que estabelece a ligação com o porto, inscrevem-se em lotes maiores, ao que tudo indica,

correspondendo na sua maioria a edifícios públicos. Contudo, é no eixo orientado no sentido leste – oeste, sensivelmente a meio deste, que aparece a indicação da câmara, no enfiamento visual da “estrada para o sul”, ou seja, para o interior da ilha. A rua está, visivelmente, em processo de formação e, na sua continuidade para leste, surge um conjunto de edifícios dispersos. A igreja não obedece ao alinhamento da rua, dispendo-se numa posição inclinada, diante de uma grande área arborizada. Diante desta área, no ponto onde a estrada termina, localiza-se o mercado. O matadouro municipal e uma área para porcos identificam-se sobre a achada, a ocidente da povoação; a cadeia e o curral a norte, próximos à ribeira do Fontão; o cemitério a sul, perto do Alto do Colhe Bicho.

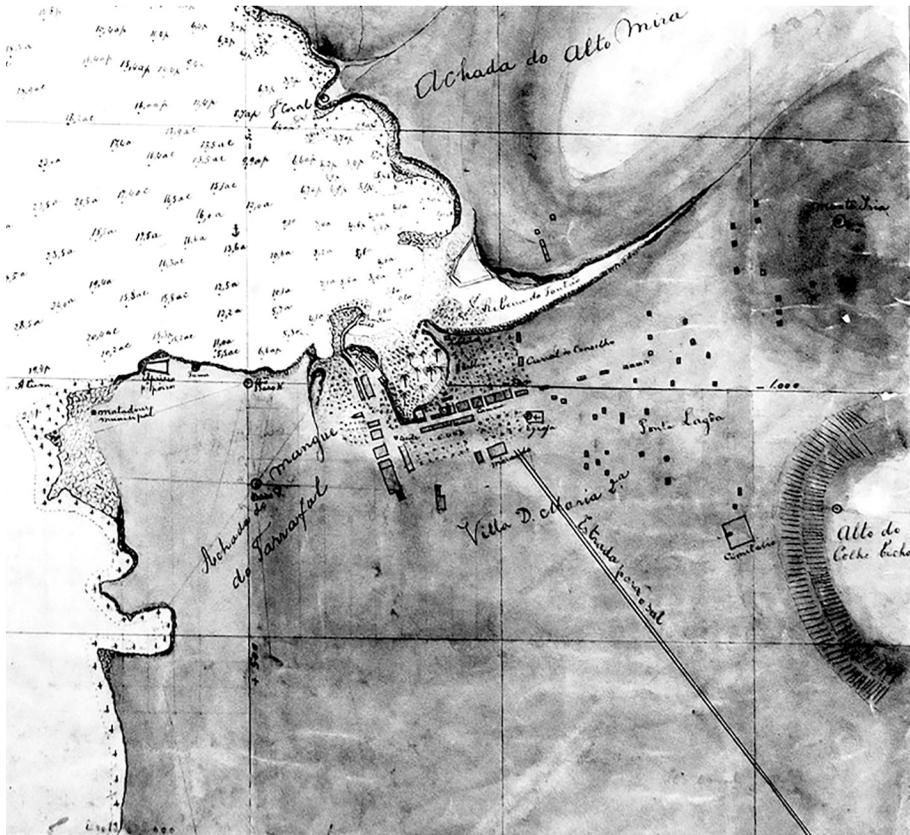


Figura 5.24 - Ilha de Santiago. Tarragal. Plano hidrográfico e topográfico do porto do Tarragal. (Barcellos, 1902c).

Pese embora o investimento feito, importa ter em conta que a decisão da instalação da sede do concelho no Mangue do Tarrafal não foi de todo consensual. Em 1875, a abertura da estrada que ligava Achada Lém ao Porto da Ribeira da Barca, bastante mais próximo da Achada Falcão, trouxe a possibilidade a toda a região de Santa Catarina de escoar os seus produtos agrícolas através deste porto, preterindo-se assim o porto do Tarrafal, mais distante e de acesso mais difícil.

Esta circunstância reacendeu o movimento para a mudança da sede do concelho, discussão que só teria fim, em 1912, quando a sede foi definitivamente transferida para a nova vila da Assomada, assumindo desta feita, literalmente, a sua centralidade e a condição de vila do interior.

Visto o que dispõe a organização administrativa da província, designando para sede do concelho de Santa Catarina a freguesia do mesmo nome; e, precedendo autorização da Sua Ex.^a o Ministro das Colónias, a quem este governo ponderou sobre as circunstâncias que aconselham e permitem atualmente a instalação dos serviços concelhios e do julgado municipal da povoação, já importante e central, da Assomada, a qual ficará, em breve, servida por uma estrada carreteira, ligando-a com o porto da Ribeira da Barca: hei por conveniente determinar a transferênciã da sede do concelho referido, da vila do Tarrafal, para a dita povoação da Assomada, o que deverá efetuar-se logo que esteja resolvida a possível instalação ali dos serviços administrativos, concelhios, do estado e municipais. 3 de maio de 1912. Governador Joaquim Pedro Vieira Júdice Biker³³⁵.

A relação com o porto da Ribeira da Barca estava implícita na mudança. Foram portanto transferidos para ali alguns dos equipamentos antes localizados no Tarrafal, onde se deixava de todos os modos uma delegação aduaneira.

[...] hei por conveniente determinar que o posto fiscal de despacho do porto da Ribeira da Barca passe, desde já e provisoriamente, à categoria de delegação aduaneira, ficando mantida a delegação do Tarrafal até que na prática se mostre a conveniência de altera-la. 29 de Maio de 1912. Governador Joaquim Pedro Vieira Júdice Biker³³⁶.

335 *Boletim Oficial do Governo de Cabo Verde*, n.º 18, de 4 de maio de 1912.

336 *Boletim Oficial do Governo de Cabo Verde*, n.º 22, de janeiro de 1913.

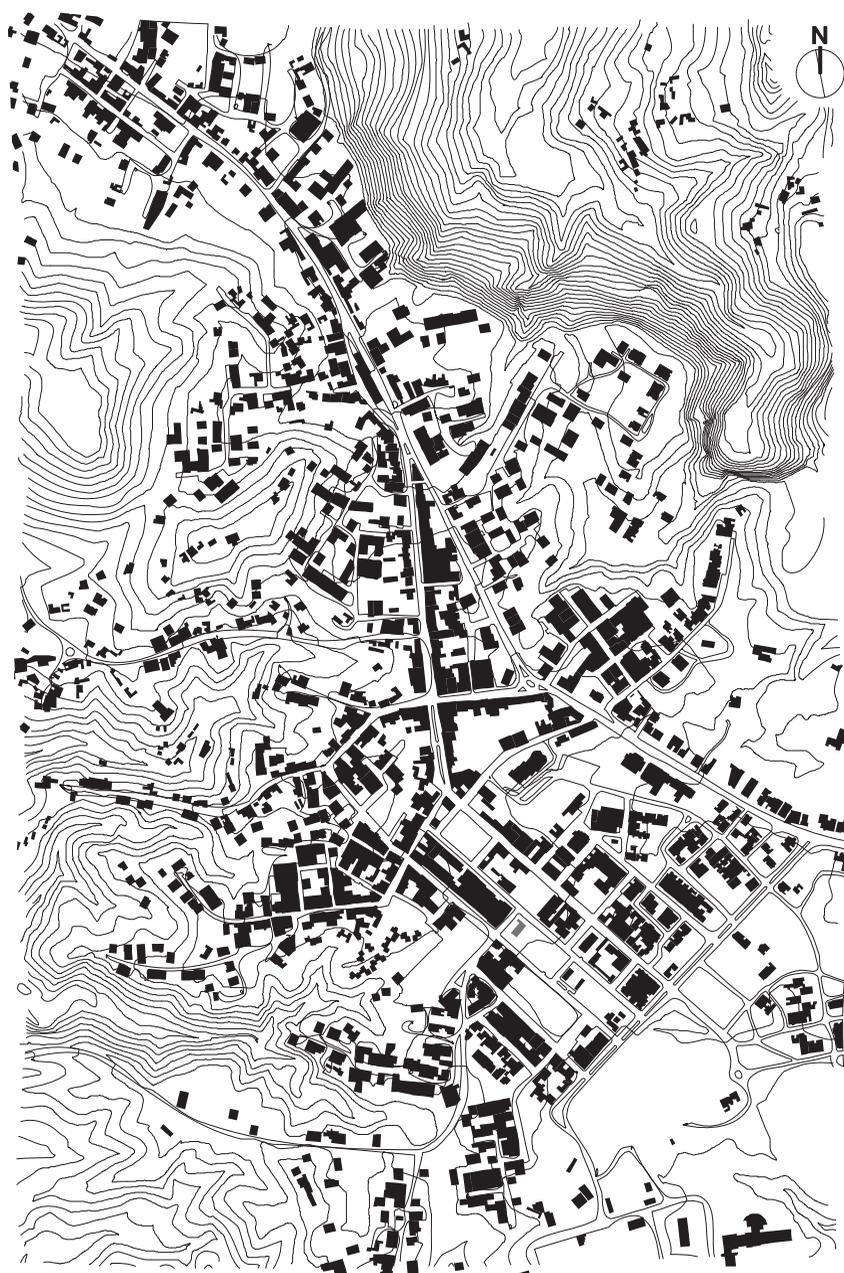
Assim, após várias transferências, o concelho de Santa Catarina ficou definitivamente na cidade de Assomada, situada na zona central da ilha de Santiago, no vasto planalto do Mato Engenho numa altitude média de 500 metros. É hoje uma das povoações mais importantes não só da ilha de Santiago mas de todo Cabo Verde. Dada a sua situação geográfica, Assomada é ponto de encontro das populações vizinhas, contribuindo para o seu grande desenvolvimento comercial. Um dos maiores centros agrícolas e comerciais do arquipélago, a cidade acolhe feiras permanentes de troca de produtos do interior, sobretudo agropecuários.

Já em 1960, a propósito de um busto do Infante D. Henrique que o município de Santa Catarina pretendia instalar na vila, foi pedido aos Serviços do Ministério do Ultramar um estudo para a escolha do local e respetivos arranjos exteriores.

A cargo dos Serviços de Urbanismo e Habitação da Direção-Geral de Obras Públicas e Comunicações do Ministério do Ultramar e desenvolvida em conjunto pelo arquiteto José Luís Amorim e o engenheiro Armando Girão a proposta apresentada era muito mais abrangente que os simples arranjos previstos, alargando-se a intervenção a toda a vila (Fernandes, 2016). A partir da escolha da praça central da vila para a colocação do busto, onde se encontravam os edifícios dos Paços do Concelho, da igreja e da Fazenda e Administração, o plano tentou conter e regularizar o existente, programar a implantação de novos edifícios, ao mesmo tempo que se previam áreas de expansão. Nas palavras de Sérgio Fernandes

Para além do objetivo específico de programar a localização de um monumento, o autor entendeu a intervenção no sentido mais alargado, como uma oportunidade para a valorização e qualificação da sede do concelho de Santa Catarina (2016:160).

Dentre os diversos planos realizados no âmbito dos Serviços de Urbanismo para Cabo Verde, a intervenção na vila da Assomada é dos poucos que foi quase inteiramente executado. Sérgio Fernandes admite que, no caso de Cabo Verde, o contributo dos técnicos de Lisboa refletiu-se “mais no desenho de uma cidade imaginada do que efetivamente na materialização real e concreta dos traçados urbanos no território” (2016:contracapa).



Escala: 1/10000

Figura 5.25 - Ilha de Santiago. Vila de Santa Catarina. Assomada. Estrutura urbana. Base cartográfica (Cabo Verde, 2010).

É interessante, neste sentido, ter em conta que a planificação e intervenção na Assomada partiu de uma iniciativa local. Ela foi efetivamente requisitada pela câmara. Este dado parece-nos especialmente significativo.

Em primeiro lugar, porque reafirma o papel das câmaras, que ao longo deste trabalho temos vindo a identificar como os verdadeiros motores da *re-urbanização* de Cabo Verde. Em segundo lugar, porque também confirma que este processo ocorreu, em mais de um sentido, a partir de dentro.

Conclusão

A partir do conjunto de intervenções que conseguimos apurar na documentação consultada, torna-se claro como, entre o início do século XIX e os anos 30 do século XX, se verifica um processo contínuo de atuações em todas as ilhas, denunciando uma efetiva dinâmica de *re-urbanização* do arquipélago. Apesar dos investimentos terem sido naturalmente mais intensos nas duas grandes cidades - Praia, por ser a capital, e Mindelo, por ser o grande porto internacional - o resto do território não ficou esquecido. Nas noutras ilhas, os trabalhos processaram-se numa escala menos intensa ou, se quisermos, mais discreta, mas com intervenção mais acentuada dos próprios moradores e das instituições locais, nomeadamente, as câmaras municipais.

Este aspeto merece ser valorizado. Note-se que a produção da “urbanidade” resulta sobretudo, embora não exclusivamente, de um processo endógeno, assumido pelas populações rurais que se afirmam nos novos espaços antes ignorados ou desvalorizados pelo poder central. Os exemplos das vilas da Ribeira Brava em São Nicolau, da Ribeira Grande em Santo Antão e da Vila Nova Sintra na Brava, não provam somente o desejo de mudança, mas também o assumir as rédeas da própria transformação.

Nas primeiras décadas do século XIX, o foco das intervenções incidiu na implementação de melhoramentos ao nível da higiene nas cidades, vilas e povoações do arquipélago. Neste processo, as posturas municipais constituíram o principal instrumento regulador e transmissor das novas práticas e costumes urbanos, procurando mudar a vivência e a forma de estar rural característica dos moradores, urbanizando-os, e moldando, por essa via, a própria perceção da vila. Os procedimentos fazem-se tendo em conta, evidentemente, as bases da cultura urbana metropolitana. Em última instância, era neste quadro maior que cada uma das vilas se queria colocar, afirmando, também por esta via, a sua presença.

No mesmo período, quase que em simultâneo, o processo assumiu uma vertente mais prática, dando lugar a intervenções no espaço físico, no sentido de transformar a malha rural das povoações, muito marcada por ruas estreitas e edificações desalinhas. Nesta fase, o processo envolveu igualmente as principais igrejas, remodelando-se, reconstruindo ou até mesmo mudando a implantação dos templos que vinham do século XVIII.

Acompanhando o movimento de remodelação das igrejas, seguiu-se a transferência dos cemitérios, que foram retirados dos adros para locais mais adequados à função, por princípio higiénico, fora da vila.

Este dado em si é significativo, por ter contribuído para criar uma noção de exterioridade das vilas com o seu entorno rural, obrigando-as a discutir a sua própria dimensão e forma. Por outro lado, e tão ou mais importante, a operação de remoção dos cemitérios dos adros das igrejas matrizes permitiu libertar espaços nas áreas centrais, essenciais à criação dos próprios centros das vilas e da conseqüente urbanidade tão procurada pelos moradores.

Foi o que aconteceu na Ribeira Brava, em São Nicolau, onde a área libertada serviu para edificar a igreja e dotar a vila de uma praça, doravante o centro da vila. Para este espaço foram sucessivamente pensadas e executadas várias intervenções denunciando a sua pertinência para a imagem da vila. Na Ribeira Grande, em Santo Antão, também foi demolida a antiga igreja, substituída por uma nova matriz. As ruas mais próximas foram alargadas ao mesmo tempo que se criava o Terreiro em que se localizaram os mais importantes edifícios da vila. Na povoação de São João Batista, na Brava, também o cemitério foi alvo de intervenção, assim como se ampliou a igreja e se redesenhou o largo fronteiro, onde, logo depois, se instalavam o edifício da câmara e cadeia e o mercado municipal.

Há que reconhecer, com efeito, nesta primeira fase, o importante papel desempenhado pela igreja na consolidação da imagem e definição do centro das vilas, não apenas como edifício, mas como instituição. Quer no caso da Ribeira Brava, em São Nicolau como no da Ribeira Grande, em Santo Antão, houve uma clara mobilização dos próprios bispos, no sentido de trazer para estas vilas a centralidade da sede do bispado. Essa intenção manifestou-se diretamente nas suas ações e intervenções no espaço. Lembremos que, quando o bispo D. Fr. Pedro Jacinto Valente se instalou na Ribeira Grande, em Santo Antão, pretendeu erigir ali uma Sé à imagem e dimensão da Sé da Ribeira Grande, em Santiago. Os planos de D. Fr. Cristóvão de São Boaventura e D. Fr. Silvestre de Maria Santíssima, terão sido ainda mais ambiciosos. Requereram à coroa que a sede do bispado e a residência dos bispos fossem transferidos para Ribeira Brava, em São Nicolau. Com o intuito de preparar a vila para receber tais funções, foram encetadas obras de alargamento de ruas,

procedeu-se ao alinhamento do largo, aí se erguendo a residência do bispo, as casas da vigairaria e as primeiras instalações do seminário. Edifícios estes que, a par da própria igreja novamente edificada, dotaram a vila de um centro, até então inexistente ou, pelo menos, muito difuso.

Nos primeiros anos do século XIX, e na sequência do desejo dos bispos em deslocar a Sé, há que referir ainda a própria questão da itinerância do governo pelas ilhas, justificada, nessa altura, pelos problemas de saneamento da Praia. Lembremos como o governador António Pusich indicou a Ribeira Brava, em São Nicolau, como um dos possíveis locais para a instalação definitiva do governo. Situação similar aconteceria anos mais tarde, em 1834, quando o governador Pereira Marinho pretendeu mudar a capital para Mindelo, então ainda uma incipiente povoação, para o que mandou projetar uma nova cidade.

Neste processo, outras vilas surgiram como candidatas a receber a capital do arquipélago. Particularmente as vilas das ilhas do norte, argumentando com a qualidade dos ares. Situação que revela sem dúvida como, nas primeiras décadas do século XIX, se havia afirmado um novo território, mais coeso e maior, que não era já apenas o sub-arquipélago formado pelas ilhas de Santiago e Fogo. A disputa pela “posse” da capital, nem que fosse apenas o aventar da hipótese, ocorre praticamente em paridade entre as ilhas. Tal é especialmente significativo na medida em que revela o quanto a relação entre as vilas fora evoluindo, e como todas tiveram um papel importante na construção da territorialidade do arquipélago.

De 1836 em diante, assinala-se uma nova dinâmica no processo de reurbanização no território. Da reorganização administrativa da província, que resultou do decreto de 1836, interessa-nos chamar a atenção para o artigo 12º, que previa a obrigatoriedade da presença de oficiais engenheiros nas províncias ultramarinas para dirigirem os serviços das Obras Públicas³³⁷. Embora sem muitos recursos, pela primeira vez, a ação nas diversas ilhas era concertada e planeada.

Coube-lhes, numa primeira fase, a tarefa de efetuar o levantamento do território, produzindo plantas topográficas, levantamentos hidrográficos das localidades ribeirinhas e dos portos, procedendo à recolha de dados estatísticos. A partir da aquisição desses dados, que nem sempre foram feitos ao mesmo tempo, e tão-pouco pela ordem que o artigo 12º previa, tornou-se mais evidente a intervenção no território. A ação

337 *Boletim do Governo Ultramarino*. (1836). Leg. Nov. Vol. I.

dos engenheiros centrou-se na construção de infraestruturas, (estradas, pontes, portos, captação de água, alfândegas, secagem de pântanos e saúde pública), que confirmam e complementam o quadro de reurbanização. Em todo o caso, de forma oficial, ou mais discretamente, a ação destes técnicos foi determinante para a afirmação do território, tanto por garantir a continuidade dos processos, como por aumentar a visibilidade das ilhas mais periféricas do arquipélago.

Com a entrada em vigor do artigo 12º, o primeiro engenheiro nomeado para Cabo Verde, logo em 1840, foi o tenente António Maria Fontes Pereira de Melo. Da sua ação destaca-se a planta do levantamento do porto da Vila da Praia, na ilha de Santiago, realizada ainda nesse ano, e a planta do Porto Grande da ilha de S. Vicente, de 1841, não por acaso os dois mais importantes portos do arquipélago (Melo, 1840; 1841).

Em 1858, assumiu a direção dos Serviços das Obras Públicas da Província o engenheiro Januário Correia de Almeida. Permaneceu no arquipélago até 1861 operando em praticamente todas as ilhas e sendo autor de variadíssimos projetos. Destes, destaca-se a planta da povoação do Mindelo na ilha de São Vicente, realizada em 1858, levantada em algumas horas, à vista, e medida a passo. Trata-se de um reconhecimento da povoação que serviria de base para apontar os melhoramentos que se pretendiam fazer na vila. Fez ainda estudos para o projeto do quartel militar em S. Vicente (1860), o projeto para o novo edifício da alfândega e participou na reconstrução da igreja de Nossa Senhora da Luz, no Mindelo. É da sua autoria o cais da Praia e os acessos à cidade, assim como o projeto de remodelação e ampliação do edifício dos Paços do Concelho na Praia, dotando-o de um segundo piso e de uma torre com relógio. Na ilha do Maio, elaborou o projeto de melhoramentos nas salinas. Em São Nicolau, fez reparações no cais da Preguiça. Em Santo Antão, projetou os caminhos para Santa Isabel e para o sul da ilha e introduziu melhoramentos no caminho da Ribeira Grande para Ponta do Sol. Na Brava, o engenheiro desenvolveu o projeto e o respetivo orçamento para a casa da câmara e cadeia e, a pedido da câmara, terá dado ainda indicações para o alinhamento de ruas. Para o interior de Santiago desenhou as estradas Praia - Santa Catarina e Achada Falcão - Ribeira da Barca e projetou a casa municipal do concelho de Santa Catarina. É da sua autoria o primeiro regulamento para o funcionamento

dos serviços das obras públicas de Cabo Verde³³⁸.

O grande volume de obras concentrava-se na cidade da Praia e na vila do Mindelo, na primeira pagas pelo imposto de 3% *ad valorem* sobre importação e exportação da ilha, na segunda financiadas pelo imposto de 100 reis por tonelada de carvão importado³³⁹.

Entre 1861 e 1864, era o engenheiro António Ferreira Quaresma quem dirigia os serviços de Obras Públicas dando continuidade aos projetos iniciados pelo seu antecessor e operando em praticamente todas as ilhas. Destacou-se sobretudo pelo envolvimento nos trabalhos de construção das estradas em Santo Antão que apresentou num extenso relatório em 1862 na cidade da Praia³⁴⁰. Na sua apreciação estabeleceu como prioridade a criação de ligações por estrada entre as regiões agrícolas mais produtivas e os portos mais próximos. Para a fiscalização das obras em Santo Antão sugeriu que se colocasse na ilha permanentemente um delegado das obras públicas o que deu maior dinamismo à segunda mais produtiva ilha do arquipélago. Interveio na igreja matriz na Ribeira Grande de Santo Antão, mandando demolir as suas torres e as paredes. Por iniciativa própria, promoveu uma subscrição pública junto dos comerciantes e moradores com a qual conseguiu angariar fundos para a reconstrução da igreja.

Nesta genealogia de engenheiros, importa salientar a ação de Augusto de Miranda Montenegro, diretor das Obras Públicas a partir do segundo semestre de 1870 até 1873. Tal como seus antecessores, a sua intervenção foi relevante em todo o território. Elaborou uma proposta para o regulamento das obras públicas em Cabo Verde, adaptando às circunstâncias específicas da província, o modelo em vigor em Portugal³⁴¹. Reconstruiu o edifício de câmara e cadeia na Brava com donativos dos habitantes. Em Santo Antão, traçou uma nova estrada ligando Ribeira Grande a Ponta do Sol e alterou completamente a fachada

338 AHNCV, SGG caixa 615, maço n.º 11, doc. 3 a 7. Relatório do engenheiro Januário Correia de Almeida das Obras Públicas na província nos últimos três trimestres de 1858 e primeiro de 1859, acompanhado do respetivo mapa. Apresentado na Praia, em 11 de maio de 1859.

339 AHCV, SGG caixa 615, maço n.º 11, doc. 3. *Idem*.

340 AHNCV, SGG caixa 615, maço n.º 15, doc. 43. Relatório do engenheiro António Ferreira Quaresma sobre o estado das obras públicas em Santo Antão, apresentado na Praia em 17 de maio de 1862.

341 AHNCV, SGG caixa 616, maço n.º 7, doc. 10. Relatório sobre o estado das obras públicas da província de Cabo Verde no segundo semestre de 1870, elaborado pelo engenheiro Augusto Pinto de Miranda Montenegro, apresentado na Praia em 9 de janeiro de 1862.

da matriz projetada pelo engenheiro seu antecessor e ainda remodelou o quartel militar na Ribeira Grande. Fez também o projeto para a igreja de Porto Inglês na Ilha do Maio. Na Praia, faz uma série de intervenções urbanas. Procede ao alinhamento e calcetamento da rua do Meio, uma das importantes ruas do platô; determina o aformoseamento da Praça e decide plantar árvores na rua do Quartel, que seria, segundo a sua visão, transformada em “Boulevard”; o Largo da Boavista também recebe obras de melhoramento com terraplanagem, nivelamento e plantação de árvores.

A estes, seguiram-se ainda na direção das Obras Públicas em Cabo Verde os engenheiros Manuel Rafael Gorjão (1874-1875), Claudino Augusto Carneiro de Sousa e Faro (1876-1881) e Frederico Augusto Torres (1881-1900). Todos foram coadjuvados por vários condutores de obras, alguns dos quais permaneciam por muitos anos em Cabo Verde, adquirindo por isso grande familiaridade com o território. Cabe citar, entre outros, a António Xavier Crato (1872-1886) e José Jacinto Lima da Costa Monteiro (1877-1890), que foram várias vezes diretores interinos e ainda Artur Gomes da Silva (1875-1881), Jaime Thesauro de Mendonça (1877-1883) e D. Tomás de Almeida (1878-1900).

Existe uma outra faceta da ação dos engenheiros e técnicos das Obras Públicas no território que, por estar muito pouco documentada passa despercebida. Trata-se de pequenas intervenções levadas a cabo nas vilas, raramente registadas nos relatórios institucionais e que surgem em resposta aos pedidos das câmaras que, aproveitando a estadia do técnico das Obras Públicas, solicitavam projetos, orçamentos, etc., alguns deles relevantes. É o caso das indicações deixadas pelo engenheiro Januário Correia de Almeida para o alinhamento de ruas em São João Batista, na Brava, que antes referimos. Outro exemplo ocorre em 1871, quando o engenheiro Augusto Montenegro dirigia as obras de construção da Igreja na ilha do Maio, projetando simultaneamente os alinhamentos dos quarteirões situados na parte baixa da povoação do Porto Inglês. Mas o mais significativo dentre estes casos é a requisição feita pela Comissão Municipal da Brava, suportando as despesas, para que o técnico das Obras Públicas, José Delgado Freire, pusesse no papel o seu projeto para a abertura da grande avenida e praça da Vila Nova Sintra.

Trata-se na realidade de um caso exemplar por dar conta da complementaridade dos dois níveis de atuação em que decorre o

processo de construção do território: um primeiro a um nível mais amplo, abrangendo todo o arquipélago, em que o Estado foi o principal ator, particularmente sentido na realização das grandes obras infraestruturais; um segundo, a um nível mais restrito, de cada uma das ilhas, em que é evidente a participação dos moradores e das comunidades locais, representados nas estruturas de administração do concelho e nas câmaras municipais. Mas também por iniciativa própria de quem, a partir de cartas de reivindicação, angariação de fundos, doações, representações ou mesmo de trabalho voluntário, exerceu o direito à cidadania, construindo as vilas e produzindo espaços urbanos.

Esse aspeto é, como dissemos, uma das conclusões mais relevantes a que este trabalho chega. Importa-nos chamar a atenção para o papel destas estruturas locais, em especial as câmaras que, ao longo dos anos, foram criando elites políticas, e que embora ainda muito ligadas à terra e ao campo onde viviam nas suas fazendas, não deixaram de erigir os seus sobrados e casas na vila, albergues de estadias curtas mas verdadeiramente representativas. Vimos igualmente como emergia da própria população um desejo de urbanidade. Discutiam-se os alinhamentos dos edifícios, a composição, a estética da vila, o cumprimento das posturas urbanas e a própria forma de usufruir o espaço público; todos participavam.

Não é demais ressaltar que, em espaços pequenos, em sociedades de interconhecimento, de extensas redes de parentesco, como as ilhas em questão, tudo isso representa uma pequena revolução cultural. Condicionar a construção da casa do notável em função do projeto de alinhamento de ruas, retirar os entes queridos da igreja do centro para um cemitério fora do povoado em nome da higiene urbana, encerrar os animais antes soltos, geram uma conflitualidade que deve ser percecionada, não pelo lado episódico ou pelo casuísmo, mas como decorrente da própria essência do processo. Tais conflitos exprimem o doloroso parto da urbanidade, irrompendo das entranhas do ventre rural. Mais ainda, representam a tomada de consciência de uma literal cidadania, no sentido em que a cidade é lida, ela própria, como imagem da coletividade.

O exemplo mais flagrante da forma como esta cidadania era exercida é o caso que, sem qualquer ironia, podemos caracterizar como os “grandes trabalhos” que decorreram em vila Nova Sintra, na Brava, nas primeiras

décadas do século XX, transformando completamente a povoação. A iniciativa partiu, como vimos, da elite local, representada pela Comissão Municipal, e encabeçada pelo doutor João Batista de Faria. A inspiração na Paris de Haussmann é evidente, o que revela a incontestável atualidade da proposta, que tentava colocar a capital da ilha Brava a par do que estava ocorrendo no mundo. No Rio de Janeiro, sensivelmente na mesma altura, também se demoliram casas para a abertura da Avenida Central. Alegaram-se razões de saúde pública, para destruir parte do centro urbano herdado do período colonial. Na Brava, pretendia-se, mais do que tudo, construir a própria urbanidade.

É importante observar que, apesar do plano assumir a radicalidade intrínseca da época, sobrepondo-se literalmente à povoação existente, o fez também incorporando ecos da própria tradição do urbanismo colonial português e do papel que nele desempenham as praças, enquanto elementos de vincada marcação identitária do urbano. O desenho materializa, na simples junção de elementos, os dados mais arcaicos e os mais modernos, e projeta para ambos, um absoluto e evidente desejo de cidade, de urbanidade.

A construção da praça e da avenida não foi, como vimos, um processo fácil. Houve quem apoiasse e quem se opusesse ao projeto. O grupo de cidadãos que se opunha ao projeto era forte e contava com personalidades influentes. Um segundo grupo de apoio ao projeto mobilizou-se de imediato, assegurando a sua continuidade. Ambos apresentavam argumentos coerentes e é justo dizer que ali se discutiu verdadeiramente a própria ideia de cidade. O cerne dos argumentos dos opositores era uma manifestação de resistência à transformação urbana, alegando que ela era, em essência, uma povoação rural. Contudo, é especialmente interessante constatar que embora invocassem, de maneira algo nostálgica, a sua ruralidade, era da sua urbanidade que davam provas, pelo modo como se conduziam e participavam na discussão.

Pode dizer-se que esta urbanidade foi, em todos os sentidos, construída pelos próprios cabo-verdianos. O projeto da Vila Nova Sintra, na Brava, não foi proposto pela metrópole. Foram os moradores e as suas instâncias de representação local que tiveram a ideia do projeto, que o discutiram internamente. Foram eles que o pensaram, na sua forma, e apenas contrataram o técnico das Obras Públicas para traçar no papel o seu desígnio. Foram igualmente eles a pensar o modo de

financiar o projeto, propondo a solução às autoridades centrais. Foram eles que, na prática e no terreno, executaram o projeto, assumindo-o, coletivamente, em mais de uma legislatura da câmara.

Mas se este caso é, em vários aspetos, exemplar, nas outras vilas também se pode constatar o mesmo processo de construção da urbanidade e em todos eles a transformação fez-se por dentro. Evidencia-se nas malhas urbanas sucessivamente estruturadas, na abertura e regularização dos espaços públicos, nos equipamentos que se construíram, na própria arquitetura doméstica que se moldou à urbe e que assim contribuiu para a definir como tal.

Mas o processo é também interno no sentido da estruturação e hierarquia organizacional do próprio território. Tal como dissemos na introdução deste trabalho, e agora podemos confirmar, as “vilas do interior” constroem internamente o arquipélago, em complemento dialético às cidades-porto, que o inserem na dimensão internacional do Atlântico. É aqui que importa rever a relação com as cidades-porto, na medida em que, de um modo geral, é ponto assente que o porto, além de assegurar um território na macro escala da confrontação com outros territórios, gera espacialidades no lugar onde está inserido que também criam, potencialmente, território. No caso específico de Cabo Verde, a historiografia revela que as espacialidades geradas pelo porto podem, contudo, ser efémeras, sobretudo se a ancoragem que estabelecem com o território interno for frágil. Em contrapartida, as “vilas do interior”, (que podem inclusive estar na costa das suas respectivas ilhas), pelas relações que estabelecem com a própria ilha onde se encontram inseridas, asseguram uma relação mais estável e coesa com território. Podemos por isso dizer que a essência e a principal função deste urbanismo “interiorano” é literalmente construir o interior, dar corpo ao espaço. No caso do arquipélago esta função é, provavelmente, ainda mais pertinente do que num território contínuo, face à urgência em afirmar a coesão do território a despeito da dispersão do espaço insular.

Nesse sentido, a relação dialética que se estabelece entre as vilas do interior e as cidades-porto revela-se importante, pois cada uma delas cumpre funções territoriais complementares. Esta leitura não implica uma interdependência paritária entre umas e outras, mas também não nos parece que se estabeleça uma relação de absoluta dependência das vilas com relação às cidades-porto. Ambas existem em escalas paralelas.

É provável que as cidades-porto, em si, pudessem sobreviver sem as outras vilas e a recíproca talvez não seja verdadeira. Mas Cabo Verde, enquanto território e enquanto nação, não existiria sem as vilas, ou pelo menos sem a população que nelas vive e que a elas sustenta. As próprias vilas são uma espécie de corolário desta tautologia, pois elas construíram-se pelas próprias populações (em todos os sentidos).

Quem constrói cidade constrói identidade. É facto que a construção da identidade cabo-verdiana está indissociavelmente ligada aos processos urbanos. Já o sabíamos, no caso das vilas e cidades resultantes das dinâmicas espoletadas pelos portos, que não só fizeram nascer a vida social no arquipélago, como mantiveram as suas gentes, sempre, no meio do mundo. Este dado faz parte da génese de Cabo Verde e é essencial para uma cultura intrinsecamente cosmopolita. A urbanidade criada nas vilas do interior, embora aparentemente discreta, contribuiu para a formação de um outro sentido de urbanidade mais conceptual e político, que é dado sobretudo pelo exercício de representação política exercido nas câmaras, que terá, por sua vez, também concorrido para os processos de afirmação da consciência do próprio arquipélago e das suas especificidades geográficas, tanto do ponto de vista das elites, como do ponto de vista da população. Parece-nos por isso legítimo não só concluir que há, em Cabo Verde, ao longo do século XIX, um efetivo processo de construção de urbanidades, na costa e além da costa, como esse processo terá sido crucial para a própria construção de Cabo Verde como nação no século XX.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

Fontes e Bibliografia

Fontes

FONTES MANUSCRITAS

AHNCV – Arquivo Histórico Nacional de Cabo Verde

Secretaria Geral do Governo

Caixas 120–129; 132-139; 199; 228-230; 265; 275-281; 286; 333; 340; 615-632.

Repartição Provincial dos Serviços da Administração Civil (1918-1975)

Caixas 001; 002-02; 249;253-03.

AHU – Arquivo Histórico Ultramarino

Conselho Ultramarino

AHU CV, caixas 01-15; 29; 32; 33; 39; 40; 47

Secretaria do Estado da Marinha e Ultramar

AHU, SEMU-DGU_(CV), caixas 54; 55; 69; 163-165.

Direção de Obras Públicas

MU/DGOPC/DSUH/1968/07923; MU/DGOPC/DSUH/2064/07219; MU/DGOPC/DSUH/2066/07897;
MU/DGOPC/DSUH/2066/07906; MU/DGOPC/DSUH/2066/07907; MU/DGOPC/DSUH/2066/07369;
MU/DGOPC/DSUH/2063/07224; MU/DGOPC/DSUH/2057/07203; MU/DGOPC/DSUH/2057/07295;
MU/DGOPC/DSUH/2057/07328; MU/DGOPC/DSUH/2057/07576; MU/DGOPC/DSUH/2057/07606;
MU/DGOPC/DSUH/2057/07631; MU/DGOPC/DSUH/2057/07823; MU/DGOPC/DSUH/2057/07835;
MU/DGOPC/DSUH/2057/07836; MU/DGOPC/DSUH/2057/07837; MU/DGOPC/DSUH/2057/07844;
MU/DGOPC/DSUH/2057/07898; MU/DGOPC/DSUH/2057/07915; MU/DGOPC/DSUH/2057/07916;
MU/DGOPC/DSUH/2057/08080; MU/DGOPC/DSUH/2057/08083; MU/DGOPC/DSUH/2057/08183;
MU/DGOPC/DSUH/2057/08189; MU/DGOPC/DSUH/2057/08216; MU/DGOPC/DSUH/2057/08219;
MU/DGOPC/DSUH/2057/08225; MU/DGOPC/DSUH/2057/08226; MU/DGOPC/DSUH/2057/08290;
MU/DGOPC/DSUH/2057/11194; MU/DGOPC/DSUH/2057/19921; MU/DGOPC/DSUH/1882/07004;
MU/DGOPC/DSUH/1882/07020; MU/DGOPC/DSUH/1876/07606; MU/DGOPC/DSUH/1611/07007;
MU/DGOPC/SC/2231/09618.

AHD – Arquivo Histórico Diplomático

PT/AHD/MU/GNP/RNP/0274/00856) - /00857; MU/DGOPC/DSUH/1938/07627;MU/
DGOPC/DSUH/2057/08216; MU/DGOPC/DSUH/2070/11341, 11342, 11343, 11344, 11345,
11346.

BCM – Biblioteca Central da Marinha

Pusich, António. (1803). “Ensaio Físico e Político da Ilha de São Nicolao” [Manuscrito / Feito Por Antonio Pusich]. Lisboa.

BNP – Biblioteca Nacional de Portugal

Anónimo. (1784). “Notícia corográfica e cronológica do bispado de Cabo Verde desde o seu principio até o estado presente, com um catálogo dos Exmos. Bispos, governadores e ouvidores, e os sucessos mais memoráveis mais verídicos tirados de livros e papéis antigos e assim mais algumas insinuações dos meios mais conducentes para o restabelecimento dele por se achar na última decadência. Composta pela infatigável diligência de um amante da pátria e leal vassallo de sua majestade fidelíssima – 1784”. BNP, código n.º 547.

Pusich, António. (1803). “Observaçoes sobre o ensayo fisico, e politico da ilha de S. Nicolao e q[ue] lhe podem servir de apendis feito em 1803 com algu[m]as providencias q[ue] a d[ij]ta ilha exige p[ar] o seu milhoam[en]to e nas quaes observaçoens se citão os cap.os e [parágrafos] do d[ij]to ensaio fisico e politico tudo isto feito p[or] Antonio Pusich cap[ítu]lo m de frag[il]ta e actual intend[en]te da marinha nas ilhas de cabo verde”. Lisboa. <http://purl.pt/25645>.

BNF - Bibliothèque Nationale de France

Manuscrits Portugais, n.º.120. (1732). “Ilha de Santo Antão. 1732. Livro que há de servir nesta Ilha de Santo Antão para o estabelecimento das Justiças nela na forma que Sua Majestade foi servido mandar por Sua Provisão cujo traslado é o que se segue ao diante criar a Povoação vila com titulo da Ribeira grande que ia tinha, conselho com Juizes ordinários vereadores e mais officiais da Câmara na forma de Leis do Reino”, Fol. 130.

FONTES CARTOGRÁFICAS E ICONOGRÁFICAS**AHU – Arquivo Histórico Ultramarino**

Andreas, António Carlos (1769). “Planta da Cidade da Ribeira Grande da Ilha de Cabo Verde, com as fortificações e o estado delas e da sua artilharia”. PT/AHU/CARTM/024/00119.

Andreas, António Carlos (1778). “Planta da Vila da Praia de Santa Maria e da sua espaçosa baía, citas na ponta do S.E. da Ilha de Santiago de Cabo Verde”. PT/AHU/CARTM/024/00130

Chaves, Smith. (1882). “Vista Geral da Cidade da Praia na Ilha de S. Thiago de Cabo Verde”. Vista 1882. Lisboa. A.H.U., S. 6, Maço n.º 719, doc. 9.

Palhota, António Vicente. (1897). “Planta da Cidade da Praia (Cabo Verde)”. Planta Urbana. Lisboa. A.H.U., S. 9, Maço n.º 666, doc. I.

Valdez, Travassos. (1864). “Ilha de S. Thiago, cidade da Ribeira Grande”. Litografia. Lisboa: África Ocidental - Notícias e considerações, Tomo I.. A.H.U. Cabo Verde, Secção Cartográfica e Iconográfica.

ANNT – Arquivo Nacional Torre do Tombo

Brava (Fotografias)

PT-TT-AGU-002-001933; PT-TT-AGU-002-001934; PT-TT-AGU-002-002841; PT-TT-AGU-002-009699; PT-TT-AGU-002-009700; PT-TT-AGU-002-009701; PT-TT-AGU-002-016990; PT-TT-AGU-002-017018; PT-TT-AGU-002-022024; PT-TT-AGU-002-022026; PT-TT-AGU-002-022027; PT-TT-AGU-002-022028; PT-TT-AGU-002-022029; PT-TT-AGU-002-023046; PT-TT-AGU-002-023047; PT-TT-AGU-002-023048; PT-TT-AGU-002-024023; PT-TT-AGU-002-024023; PT-TT-AGU-002-024048.

Santo Antão (Fotografias)

PT-TT-AGU-002-002836; PT-TT-AGU-002-002839; PT-TT-AGU-002-009712; PT-TT-AGU-002-015959; PT-TT-AGU-002-016518; PT-TT-AGU-002-022307; PT-TT-AGU-002-023049; PT-TT-AGU-002-024053; PT-TT-AGU-002-024071

São Nicolau (Fotografias)

PT-TT-AGU-002-016512; PT-TT-AGU-002-017013; PT-TT-AGU-002-023006; PT-TT-AGU-002-023055; PT-TT-AGU-002-024014; PT-TT-AGU-002-024021

Tarrafal, Santiago (Fotografias)

PT-TT-AGU-002-016519; PT-TT-AGU-002-022998

BNP – Biblioteca Nacional de Portugal

Aprá, Alberto e Nunes da Silva. (1890). “Plano hydrographico do Fajão d’Agua Ilha Brava Arquipelago de Cabo Verde Africa Oceano Atlântico Norte”, levantada em 1881 pelos oficiais da armada Nunes da Silva e Aprá. Lisboa: Comissão de Cartografia. Disponível em <http://purl.pt/1640>

Barcellos, Christiano José de Senna. (1899). “Plano Hydrographico do Porto da Ponta do Sol Ilha de Stº Antão” levantado pelo capitão tenente da armada Christiano José de Senna Barcellos em 1899”. Lisboa: Comissão de Cartografia. Disponível em <http://purl.pt/1656>

Barcellos, Christiano José de Senna. (1900). “Plano hydrographico do Porto Grande de S. Vicente Archipelago de Cabo Verde África Oceano Atlantico Norte”. Lisboa: Companhia Nacional Editora. Disponível em <http://purl.pt/1910> e <http://purl.pt/4764>

Barcellos, Christiano José de Senna. (1892a), “Ilha do Fogo”, in *Roteiro do Archipelago de Cabo Verde*. Lisboa: Typographia do Jornal as Colónias Portuguesas. Disponível em <http://purl.pt/1238> e <http://purl.pt/1885>

Barcellos, Christiano José de Senna. (1892b), “Ilha Brava”, in *Roteiro do Archipelago de Cabo Verde*. Lisboa: Typographia do Jornal as Colónias Portuguesas. Disponível em <http://purl.pt/1637>

Barcellos, Christiano José de Senna. (1892c), “Ilha do Sal”, in *Roteiro do Archipelago de Cabo Verde*. Lisboa: Typographia do Jornal as Colónias Portuguesas. Disponível em <http://purl.pt/1644>

Barcellos, Christiano José de Senna. (1892d), “Ilha do Maio”, in *Roteiro do Archipelago de Cabo Verde*. Lisboa: Typographia do Jornal as Colónias Portuguesas. Disponível em <http://purl.pt/1646> e <http://purl.pt/3399>

Barcellos, Christiano José de Senna. (1892e), “Ilha de S. Vicente”, in *Roteiro do Archipelago de Cabo Verde*. Lisboa: Typographia do Jornal as Colónias Portuguesas. Disponível em <http://purl.pt/1648>

Barcellos, Christiano José de Senna. (1892f), “Ilha de Sta. Luzia: Ilhéus Branco e Razo”, in *Roteiro do Archipelago de Cabo Verde*. Lisboa: Typographia do Jornal as Colónias Portuguesas. Disponível em <http://purl.pt/1650>

Barcellos, Christiano José de Senna. (1892g), “Ilha de S. Thiago”, in *Roteiro do Archipelago de Cabo Verde*. Lisboa: Typographia do Jornal as Colónias Portuguesas. Disponível em <http://purl.pt/3610>

Barcellos, Christiano José de Senna. (1892h), “Ilha de S. Antão”, in *Roteiro do Archipelago de Cabo Verde*. Lisboa: Typographia do Jornal as Colónias Portuguesas. Disponível em <http://purl.pt/1718>

Barcellos, Christiano José de Senna. (1892i), “Ilha de S. Nicolau”, in *Roteiro do Archipelago de Cabo Verde*. Lisboa: Typographia do Jornal as Colónias Portuguesas. Disponível em <http://purl.pt/1236>

Barcellos, Christiano José de Senna. (1892j), “Ilha da Boavista”, in *Roteiro do Archipelago de Cabo Verde*. Lisboa: Typographia do Jornal as Colónias Portuguesas.

- Barcellos, Christiano José de Senna, António Ernesto da Fonseca Rodrigues e Ruivo Curado. (1890). "Plano hydrographico da Bahia do Tarrafal: Ilha de S. Thiago: Archipelago de Cabo Verde: Africa Oceano Atlântico Norte". Lisboa: Comissão de Cartographia. Disponível em <http://purl.pt/3628>
- Barcellos, Christiano José de Senna, Fonseca Rodrigues e Paiva Curado. (1889). "Planta da Bahia do Tarrafal da Ilha de S. Thiago de Cabo Verde". Lisboa: Sociedade de Geografia, Lithografia da Imprensa Nacional. Disponível em <http://purl.pt/3582>
- Cabral, Francisco António e João da Costa Ataíde Teive. (1790). "Plano das ilhas de Cabo Verde". Lisboa: [S.I. : sn.] 1790. Disponível em <http://purl.pt/1608>
- Chelmicki, José Conrado Carlos de. (1843). "Carta do archipelago das ilhas de Cabo Verde". Lisboa: Lith. de A. C. Lemos. Disponível em <http://purl.pt/1613>
- Costa, Manuel Luís da. (c.1840). "Planta do Porto da Villa da Praia da ilha de Cabo Verde". Lisboa: Litografia Manuel Luís. Disponível em <http://purl.pt/1817>
- Fronteira, Emigdio, Júnior, Camilo, Hugo de Lacerda, e J. F. M. Palha. (1882). "Planta hydrographica do porto da Praia (Ilha de S. Thiago de Cabo Verde)". Lisboa: Litografia da Imprensa Nacional. Disponível em <http://purl.pt/3986>
- Fronteira, Emigdio, Camilo Júnior e Hugo de Lacerda. (1886). "Plano hydrographico do Porto da Praia: Ilha de S. Thiago: Archipelago de Cabo Verde África: Oceano Atlântico Norte". Lisboa: Comissão de Cartografia. Disponível em <http://purl.pt/3630>
- Lima, José Joaquim Lopes de e A. Braé. (1862). "Carta chorographia actual e historica da Guiné portuguesa: desde Cabo Verde até ao archipelago dos Bijagós / conforme as cartas de Lopes Lima e A. Brae" Lisboa: Lith. A. S. Castro. Disponível em <http://purl.pt/1489>
- Lima, José Joaquim Lopes de, e Charles William Wilson. (1861). "Mappa da provincia insular de Cabo Verde". Lisboa: Lith. de Castro. Disponível em <http://purl.pt/1611>
- Portugal, Comissão de Cartografia. (1932). "Archipelago de Cabo Verde Oceano Atlantico Norte". Lisboa: Comissão de Cartografia. Disponível em <http://purl.pt/1652>
- Portugal, Comissão de Cartografia. (c.1900). "Archipelago de Cabo Verde". Lisboa: Comissão de Cartografia. Disponível em <http://purl.pt/1654>
- Portugal, Comissão de Cartografia. (c.1900). "Archipelago de Cabo Verde". Lisboa: Comissão de Cartografia. Disponível em <http://purl.pt/3380>
- Portugal. Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria. (1888a). "Planta incompleta da cidade do Mindello na Ilha de S. Vicente: Cabo Verde: Secretaria das Obras Públicas em São Vicente, Novembro de 1888." Lisboa: Sociedade de Geografia. Disponível em <http://purl.pt/1719>.
- Portugal. Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria. (1888b). "Vila de Sal-rei Povoação principal da ilha da Boa Vista: Cabo Verde: Secretaria das Obras Públicas na Ilha da Boa Vista, 12 de outubro de 1888." Lisboa: Sociedade de Geografia. Disponível em <http://purl.pt/3398>
- Portugal. Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria. (1888c). "Villa de S. Filippe povoação principal da Ilha do Fogo Cabo Verde". Lisboa: Sociedade de Geografia de Lisboa. Disponível em <http://purl.pt/3560>
- Portugal. Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria. (1888d). "Planta Incompleta da Cidade da Praia na Ilha de S. Thiago". Lisboa: Sociedade de Geografia de Lisboa. Disponível <http://purl.pt/27545>

- Silva, Nunes da e Francisco Cid. (1894). "Planta hydrographica do porto da Furna ilha Brava". Lisboa: Comissão de Cartografia. Disponível em <http://purl.pt/1639> .
- Vasconcellos, Ernesto de, Felix Capello, C. Barcellos e L. Couceiro. (1894). "Carta da ilha do Fogo: Cabo Verde". Lisboa: Comissão de Cartografia. Disponível em <http://purl.pt/1249>
- Vasconcellos, Ernesto, L. Couceiro, e Carvalho. (1890). "Carta da ilha de S. Thiago, Cabo Verde". Lisboa: Comissão de Cartografia. Disponível em <http://purl.pt/3636>.
- Vasconcellos, Ernesto, e Carvalho Gr. (1887). "Carta das ilhas de S. Vicente e dos ilhéus Branco e Razo, Cabo Verde". Lisboa: Comissão de Cartografia. Disponível em <http://purl.pt/3637>.
- Vasconcelos, Ernesto de, e Carvalho Gr. (1887a). "Carta da Ilha de S. Antão: Cabo Verde". Lisboa: Comissão de Cartografia. Disponível em <http://purl.pt/3379>
- Vasconcelos, Ernesto de, e Carvalho Gr. (1888). "Carta da ilha da Boa-Vista Cabo Verde". Lisboa: Comissão de Cartografia. Disponível em <http://purl.pt/1941>
- Vasconcelos, Ernesto de, Emery e Christiano José de Senna Barcellos. (1891). "Carta da Ilha Brava: Cabo Verde". Lisboa: Comissão de Cartografia. Disponível em <http://purl.pt/1635>
- Vasconcelos, Ernesto de e Augusto Guilherme Lacerda de Carvalho. (1887a). "Carta da ilha de Santo Antão Cabo Verde". Lisboa: Comissão de Cartografia. Disponível em <http://purl.pt/3379>
- Vasconcelos, Ernesto de e Augusto Guilherme Lacerda de Carvalho. (1887b). "Carta da Ilha do Sal: Cabo Verde. Lisboa: Comissão de Cartografia. disponível em <http://purl.pt/1629>
- Vasconcelos, Ernesto de e Augusto Guilherme Lacerda de Carvalho. (1887c). "Carta da ilha de S. Nicolao: Cabo Verde". Lisboa: Comissão de Cartografia. Disponível em <http://purl.pt/1902>
- Vasconcelos, Ernesto de, e Augusto Guilherme Lacerda de Carvalho. (1887d). "Carta das Ilhas de S. Vicente e Sta Luzia e dos Ilhéus Branco e Raso: Cabo Verde". Lisboa: Comissão de Cartografia. Disponível em <http://purl.pt/1903>.
- Vasconcelos, Ernesto de, e Augusto Guilherme Lacerda de Carvalho. (1887e). "Carta das Ilhas de S. Vicente e Sta Luzia e dos Ilhéus Branco e Raso: Cabo Verde". Lisboa: Comissão de Cartografia. Disponível em <http://purl.pt/3646>.
- Vasconcelos, Ernesto de, L. Couceiro e Augusto Guilherme Lacerda de Carvalho. (1890). "Carta da ilha de S. Thiago Cabo Verde". Lisboa: Comissão de Cartografia. Disponível em <http://purl.pt/1904>

BPMP – Biblioteca Pública Municipal do Porto

- Andreas, António Carlos. (1778a). "Planta da Ilha da Boavista". Porto, Biblioteca Publica Municipal do Porto. Cartografia Manuscrita. C-M&A-Pasta 24(29).
- Andreas, António Carlos. (1778b). "Planta da Ilha de Santa Luzia". Porto, Biblioteca Publica Municipal do Porto. Cartografia Manuscrita. C-M&A-Pasta 24(24).
- Andreas, António Carlos. (1778c). "Planta da Ilha de Santo Antão". Porto, Biblioteca Publica Municipal do Porto. Cartografia Manuscrita. C-M&A-Pasta 24(28).
- Andreas, António Carlos. (1778d). "Planta da Ilha de São Nicolau". Porto, Biblioteca Publica Municipal do Porto. Cartografia Manuscrita. C-M&A-Pasta 24(30).

Andreas, António Carlos. (1778e). “Planta da Ilha de São Vicente”. Porto, Biblioteca Publica Municipal do Porto. Cartografia Manuscrita. C-M&A-Pasta 24(27).

Andreas, António Carlos. (1778f). “Planta da Ilha do Sal”. Porto: Biblioteca Publica Municipal do Porto. Cartografia Manuscrita. C-M&A-Pasta 24(25).

IICT - Instituto de Investigação Científica Tropical

Aprá, Alberto e Nunes da Silva. (1881). “Ilha da Brava Plano Hidrográfico do Porto da Furna” (pormenor). Lisboa: IICT. CEHCAP26C001.

Barcellos, Cristiano José de Sena. (1892), “Ilha da Boavista”, in *Roteiro do Archipelago de Cabo Verde*. Lisboa: Typographia do Jornal as Colónias Portuguesas. IICT

Barcellos, Cristiano José de Sena. (1900a). “Archipelago de Cabo Verde: Ilha de Fogo: Plano hydrograpico dos Portos de S. Filippe e de Nossa Senhora da Encarnação”. Lisboa: Comissão de Cartografia. Pasta 26-002A-Fogo. Biblioteca da Junta das Missões Geográficas e de Investigação.

Barcellos, Cristiano José de Sena. (1900b). “Archipelago de Cabo Verde: Ilha de Maio: Plano topográfico e hydrograpico do Porto Inglês”. Lisboa: Comissão de Cartografia. Pasta 26-002-Maio. Biblioteca da Junta das Missões Geográficas e de Investigação.

Barcellos, Cristiano José de Sena. (1900c). “Arquipélago de Cabo Verde, Ilha do Maio, Povoação da N. Sra. da Luz”. Lisboa: Comissão de Cartografia. IICT.

Barcellos, Cristiano José de Sena. (1900d). “I. do Sal: Plano hydrograpico do porto de S.ta Maria”. Lisboa: Comissão de Cartografia. Pasta 26-004-Sal. Biblioteca da Junta das Missões Geográficas e de Investigação.

Barcellos, Cristiano José de Sena. (1901a). “Ilha Brava: Plano hydrographico do Porto da Furna”. Lisboa: Comissão de Cartografia. Pasta 26-002A-Brava. Biblioteca da Junta das Missões Geográficas e de Investigação.

Barcellos, Cristiano José de Sena. (1901b). “Oceano Atlantico Norte: África: Archipelago de Cabo Verde: Ilha Brava: Plano hydrographico do Porto da Furna”. Lisboa: Comissão de Cartografia. Pasta 26-002-Brava. Biblioteca da Junta das Missões Geográficas e de Investigação.

Barcellos, Cristiano José de Sena. (1902a). “Archipelago de Cabo Verde: Ilha de S. Thiago: Plano hydrograpico do porto da Praia”. Lisboa: Comissão de Cartografia. Pasta 26-014-Santiago. Biblioteca da Junta das Missões Geográficas e de Investigação.

Barcellos, Cristiano José de Sena. (1902b). “Oceano Atlantico Norte: África: Archipelago de Cabo Verde: Ilha de S. Nicolau: Plano hydrographico do Porto da Preguiça”. Lisboa: Comissão de Cartografia. Pasta 26-004-São Nicolau. Biblioteca da Junta das Missões Geográficas e de Investigação.

Barcellos, Cristiano José de Sena. (1902c). “Oceano Atlantico Norte: África: Archipelago de Cabo Verde: Ilha de S. Thiago: Plano hydrographico e topographico do porto do Tarrafal”. Lisboa: Comissão de Cartografia. Pasta 26-013-Santiago. Biblioteca da Junta das Missões Geográficas e de Investigação.

Barth, D. H. Barão de. (1876). “Ilha de S. Thiago Cabo Verde. Esboço do Mapa Composto Pelo D. H. Barão de Barth de 1876”. Pasta 26-004-Santiago. Biblioteca da Junta das Missões Geográficas e de Investigação.

Barth, D. H. Barão de. (1890). “Carta da Ilha de S. Thiago Cabo Verde”. Pasta 26-009-Santiago. Biblioteca da Junta das Missões Geográficas e de Investigação.

- Barth, D. H. Barão de. (1910). “Ilha de S. Thiago Cabo Verde”. Pasta 26-015-Santiago. Biblioteca da Junta das Missões Geográficas e de Investigação.
- Carvalho, Filipe. (1920). “Carta Reconhecimento da Ilha de S. Vicente”. Pasta 26-007-São Vicente. Biblioteca da Junta das Missões Geográficas e de Investigação.
- Carvalho, Filipe, e M. Diniz. (1932). “África Ocidental: Cabo Verde: Carta da Ilha de S. Vicente”. Mapa Geral. Lisboa: Comissão de Cartografia. Pasta 26-007-S. Vicente. Biblioteca da Junta das Missões Geográficas e de Investigação.
- Carvalho, Filipe, e M. Diniz. (1937). “África Ocidental: Cabo Verde: Carta da Ilha da Boa Vista - Junta das Missões Geográficas e de Investigações Coloniais”. Mapa Geral. Lisboa: Comissão de Cartografia. Pasta 26-009-Boa Vista. Biblioteca da Junta das Missões Geográficas e de Investigação. CEHCAP26C009. IICT.
- Couceiro, L. (1890). “Carta da Ilha de S. Thiago (Cabo Verde)”. Mapa Geral. Lisboa: Comissão de Cartografia. Pasta 26-012-Santiago. Biblioteca da Junta das Missões Geográficas e de Investigação.
- Dias, José Carvalho. (1921). “Carta da Ilha do Sal . Esboço de Santa Maria”. Lisboa: Comissão de Cartografia. Pasta 26-006D-Sal. Biblioteca da Junta das Missões Geográficas e de Investigação.
- Dias, Sebastião José Carvalho. (1930). “África Ocidental: Cabo Verde: Carta da Ilha do Sal”. Mapa Geral. Lisboa: Comissão de Cartografia. Pasta 26-008-Sal. Biblioteca da Junta das Missões Geográficas e de Investigação.
- Diniz, M. (1838). “Plano da Povoação do Mindelo: Na Ilha de S. Vicente: Cabo Verde: para ser seguido quanto possível”. Planta Urbana. Lisboa: Comissão de Cartografia. Pasta 26-045-S. Vicente. Biblioteca da Junta das Missões Geográficas e de Investigação.
- Diniz, M. (1900). “Oceano Atântico Norte: Achipélago”. Mapa Geral. Lisboa: Comissão de Cartografia. Pasta 26-006A-Cartas Gerais. Biblioteca da Junta das Missões Geográficas e de Investigação.
- Diniz, M. (1910). “Carta da Ilha de S. Thiago (Cabo Verde)”. Mapa Geral. Lisboa: Comissão de Cartografia. Pasta 26-015-Santiago. Biblioteca da Junta das Missões Geográficas e de Investigação.
- Diniz, M. (1911a). “Carta da Ilha da Boa Vista (Cabo Verde)”. Mapa Geral. Lisboa: Comissão de Cartografia. Pasta 26-005-Boa Vista. Biblioteca da Junta das Missões Geográficas e de Investigação.
- Diniz, M. (1911b). “Carta da ilha de Santo Antão Cabo Verde”. Lisboa: Comissão de Cartographia. Pasta 26-004-Santo Antão. Biblioteca da Junta das Missões Geográficas e de Investigação.
- Diniz, M. (1932). “Oceano Atântico Norte: Achipélago”. Mapa Geral. Lisboa: Comissão de Cartografia, Ministério das Colónias. Pasta 26-006-Cartas Gerais. Biblioteca da Junta das Missões Geográficas e de Investigação.
- Egreja, M. (1923). “Ilha do Sal: Sondagens no Porto de Pedra Lume”. Mapa de Costas e Fundos Marinhos. Lisboa: Comissão de Cartografia.
- Egreja, M. (1924). “Plano Hidrográfico do Porto Grande de S. Vicente”. Mapa de Costas e Fundos Marinhos. Lisboa: Comissão de Cartografia.
- Egreja, M. (1930a). “Carta da Ilha de Sta. Luzia e Ilhéus Branco e Raso”. Mapa Geral. Lisboa: Comissão de Cartografia.
- Egreja, M. (1930b). “Carta da Ilha de Sto. Antão”. Mapa Geral. Lisboa: Comissão de Cartografia.

- Egreja, M. (1932). "Arquipélago de Cabo Verde". Mapa Geral. Lisboa: Comissão de Cartografia.
- Egreja, M., e Hugo Lacerda. (1928a). "Carta da Ilha de Maio". Mapa Geral. Lisboa: Comissão de Cartografia.
- Egreja, M., e Hugo Lacerda. (1928b). "Carta da Ilha S. Tiago". Mapa Geral. Lisboa: Comissão de Cartografia.
- Egreja, M., e Hugo Lacerda. (1929a). "Carta da Ilha de S. Nicolau". Mapa Geral. Lisboa: Comissão de Cartografia.
- Egreja, M., e Hugo Lacerda. (1929b). "Carta da Ilha do Fogo". Mapa Geral. Lisboa: Comissão de Cartografia.
- Egreja, M., e Hugo Lacerda. (1930a). "Carta da Ilha da Brava e ilhéus Seco e do Rombo". Mapa Geral. Lisboa: Comissão de Cartografia.
- Egreja, M., e Hugo Lacerda. (1930b). "Carta da Ilha do Sal". Mapa Geral. Lisboa: Comissão de Cartografia.
- Egreja, M., e Hugo Lacerda. (1932). "Carta da Ilha de S. Vicente". Mapa Geral. Lisboa: Comissão de Cartografia.
- Egreja, M., e José Carvalho Dias. (1932). "Carta da Ilha S. Tiago". Mapa Geral. Lisboa: Comissão de Cartografia.
- Fonseca, Viriato. (1911). "Carta da ilha de Santo Antão Cabo Verde". Pasta 26-005-Santo Antão. Biblioteca da Junta das Missões Geográficas e de Investigação.
- Fronteira, Emygdio, Frederico Assis Camilo, e Hugo Lacerda. (1882). "Planta hydrograpico do porto da Praia (Ilha de S. Thiago de Cabo Verde)". Mapas de costas e fundos marinhos. Lisboa: Comissão de Cartografia. Pasta 26-005-Santiago. Biblioteca da Junta das Missões Geográficas e de Investigação.
- Leite, Pedro Rogério. (1911). "Croquis Indicando Os Caminhos Públicos da Ilha de Santo Antão". Pasta 26-007-Santo Antão. Biblioteca da Junta das Missões Geográficas e de Investigação.
- Melo, António Maria Fontes Pereira de. (1840). "Planta do Porto da Villa da Praia, na Ilha de S. Thiago". Mapa de costas e fundos marinhos". Lisboa: Comissão de Cartografia. Pasta 26-021-Santiago. Biblioteca da Junta das Missões Geográficas e de Investigação.
- Melo, António Maria Fontes Pereira de. (1841). "Planta do Porto Grande da Ilha de S. Vicente". Mapa de costas e fundos marinhos. Lisboa: Comissão de Cartografia. Pasta 26-046-S.Vicente. Biblioteca da Junta das Missões Geográficas e de Investigação.
- Neves, H. Baeta. (1929). "Ilha da Brava". Pasta 26-002-Brava. Biblioteca da Junta das Missões Geográficas e de Investigação.
- Neves, H. Baeta e Serra, Victor. (1928). "Cabo Verde, Carta da Ilha de São Nicolau". Pasta 26-005-São Nicolau. Biblioteca da Junta das Missões Geográficas e de Investigação.
- Neves, H. Baeta e Serra, Victor. (1929). "Cabo Verde, Carta da Ilha de Santo Antão". Pasta 26-012-Santo Antão. Biblioteca da Junta das Missões Geográficas e de Investigação.
- Neves, H. Baeta, Victor Serra, e J. Bacelar Bebiano. (1927). "Ilha de Maio - Missão Geográfica de Cabo Verde, 1926-1932". Mapa Geral. Lisboa: Comissão de Cartografia. Pasta 26-003-Maio. Biblioteca da Junta das Missões Geográficas e de Investigação.
- Neves, H. Baeta, Victor Serra, A. Carvalho Lima, A. Matos Barreto, e M. Diniz. (1928). "Ilha do Fogo". Mapa Geral. Lisboa: Comissão de Cartografia. Pasta 26-003-Fogo. Biblioteca da Junta das

Missões Geográficas e de Investigação.

- Neves, H. Baeta, Victor Serra, A. Carvalho Lima, A. Matos Barreto, e M. Diniz. (1929). “África Ocidental: Cabo Verde: Carta da Ilha de S. Nicolau levantada pela Missão Geográfica de Cabo Verde”. Mapa Geral. Lisboa: Comissão de Cartografia. Pasta 26-005-São Nicolau. Biblioteca da Junta das Missões Geográficas e de Investigação.
- Neves, H. Baeta, Victor Serra, A. Carvalho Lima, e A. Matos Barreto. (1930). “África Ocidental: (Cabo Verde) Carta da ilha de Sta. Luzia e Ilhéus Branco e Razo”. Mapa Geral. Lisboa: Comissão de Cartografia. Pasta 26-002-Santa Luzia, Branco e Razo. Biblioteca da Junta das Missões Geográficas e de Investigação.
- Neves, H. Baeta, Victor Serra, A. Carvalho Lima, A. Matos Barreto, e M. Diniz. (1930). “África Ocidental: Cabo Verde: Carta da Ilha Brava e Ilhéus Secos ou de Rombo”. Mapa Geral. Lisboa: Comissão de Cartografia. Pasta 26-004-Brava. Biblioteca da Junta das Missões Geográficas e de Investigação.
- Neves, H. Baeta, Victor Serra, A. Carvalho, Lima e A. Matos Barreto. (1930). “Carta da Ilha de Santo Antão”. Pasta 26-012-Santo Antão. Biblioteca da Junta das Missões Geográficas e de Investigação.
- s/autor. (1864). “Vista da Povoação da Ribeira Grande na Ilha de Santo Antão”. Lisboa: Comissão de Cartografia. Pasta 26-023-Santo Antão. Biblioteca da Junta das Missões Geográficas e de Investigação.
- s/autor. (1911). “Norte da Ilha da Boa Vista”. Mapa Geral. Lisboa: Comissão de Cartografia. Pasta 26-007-Boa Vista. Biblioteca da Junta das Missões Geográficas e de Investigação.
- s/autor. (1922). “Carta da Ilha de S. Vicente”. Mapa Geral. Lisboa: Comissão de Cartografia.
- s/autor. (1924). “Carta da Ilha da Boa Vista”. Mapa Geral. Lisboa: Comissão de Cartografia.
- s/autor. (s/data). “Reconhecimento do Porto de Paul Santo Antão”. Lisboa: Comissão de Cartografia. Pasta 26-008-Santo Antão. Biblioteca da Junta das Missões Geográficas e de Investigação.
- Vasconcellos, Ernesto. (1887a). «Carta da Ilha de Santo Antão (Cabo Verde)». Mapa Geral. Lisboa: Comissão de Cartografia. Pasta 26-001-Santo Antão. Biblioteca da Junta das Missões Geográficas e de Investigação.
- Vasconcellos, Ernesto. (1887b). “Carta da Ilha do Sal (Cabo Verde)”. Mapa Geral. Lisboa: Comissão de Cartografia. Pasta 26-003-Sal. Biblioteca da Junta das Missões Geográficas e de Investigação.
- Vasconcellos, Ernesto. (1887c). “Carta das Ilhas de S. Vicente e Sta. Luzia e Ilhéus Branco e Razo (Cabo Verde)”. Mapa Geral. Lisboa: Comissão de Cartografia. Pasta 26-006-S. Vicente. Biblioteca da Junta das Missões Geográficas e de Investigação.
- Vasconcellos, Ernesto. (1887d). “Ilha de S. Nicolau”. Mapa Geral. Lisboa: Comissão de Cartografia. Pasta 26-002-São Nicolau. Biblioteca da Junta das Missões Geográficas e de Investigação.
- Vasconcellos, Ernesto. (1890). “Orografia da Ilha de S. Thiago (Cabo Verde)”. Mapa Geral. Lisboa: Comissão de Cartografia. Pasta 26-011-Santiago. Biblioteca da Junta das Missões Geográficas e de Investigação.
- Pereira, Martins, Neves, H. Baeta, Serra, Victor e Bebiano, J. Bacelar. (1927). “Ilha de S. Thiago Cabo Verde”. Pasta 26-018-Santiago. Biblioteca da Junta das Missões Geográficas e de Investigação.
- Pereira, Martins, Neves, H. Baeta, Serra, Victor e Bebiano, J. Bacelar. (1932). “Carta da Ilha de

S. Thiago”. Pasta 26-020-Santiago. Biblioteca da Junta das Missões Geográficas e de Investigação.

MAHOT – Ministério do Ambiente, Habitação e Ordenamento do território

Cabo Verde (2010). “Levantamento Topográfico das cidades e Vilas de Cabo Verde”.

Sociedade de Geografia de Lisboa

s/ autor, 1889. “Ilha de S. Nicolau, Vila da Ribeira Brava (Lado ocidental)”, in *Colónias Portuguesas: Revista Ilustrada*, Lisboa, 1889, 2ª série, ano VII, pp. 172-173.

Fontes Impressas

Afra, João Simões. (1880). “Relatório Sobre a Administração da Concelho da Ilha do Maio”, in *Boletim Oficial do Governo Geral de Cabo Verde* n.º 32 e 33 (4 de julho), pp. 205–208.

Albuquerque, Caetano Alexandre de Almeida e. (1875). *Relatórios dos Governadores das Províncias Ultramarinas sobre o estado da Administração Pública nas mesmas Províncias, referidos aos anos de 1872 a 1874 e apresentados às Cortes pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar na Sessão Legislativa de 1875*. Lisboa: Imprensa Nacional.

Armas, Duarte de. (1997). *Livro das Fortalezas*. Manuel da Silva Castelo Branco (introd.). Lisboa: Arquivo Nacional da Torre do Tombo e Edições Inapa, (fac-símile do Ms. 159 da Casa Forte do Arquivo Nacional da Torre do Tombo).

Assembleia da República, Legislação Régia, disponível em <http://legislacaoegia.parlamento.pt/>

DECRETO, 12 de janeiro de 1837 – Doação de terreno Sta. Catarina

PORTARIA, 30 de junho de 1838 – Nova povoação e porto Mindelo

DECRETO, 28 de dezembro de 1838 - Concessão de terrenos baldios

DECRETO, 18 de fevereiro de 1839 – Concessão de terrenos baldios

DECRETO, 26 de fevereiro de 1839 – Concessão de terrenos baldios

DECRETO, 28 de fevereiro de 1839 – Concessão de terrenos baldios

DECRETO, 10 de abril de 1839 – Concessão de terrenos baldios

DECRETO, 11 de abril de 1839 – Concessão de terrenos baldios

DECRETO, 17 de setembro de 1851 – Criação de Alfandegas

PORTARIA, 25 de julho de 1856 – Itinerância da Comarca

PORTARIA, 20 de agosto de 1856 – Melhoramentos na Província

PORTARIA, 22 de novembro de 1856 – Seminário São Nicolau

PORTARIA, 24 de abril de 1857 – Cemitério de São Vicente

PORTARIA, 14 de dezembro de 1857 – Depósito de mercadorias

PORTARIA, 26 de abril de 1858 – Abastecimento de Água

DECRETO, 29 de abril de 1858 – Praia Capital e São Vicente Vila

PORTARIA, 03 de setembro de 1858 – Hospício Brava

- DECRETO, 20 de setembro de 1858 – Imposto especial 3%
- PORTARIA, 27 de outubro de 1858 – Portaria sobre Obras públicas
- PORTARIA, 12 de novembro de 1858 – Cais da Praia Alfandega
- DECRETO, 03 de setembro de 1866 – Seminário em Cabo Verde
- DECRETO, 26 de setembro de 1870 – Mindelo Abastecimento água
- DECRETO, 26 de setembro de 1872 – Imposto 3%
- DECRETO, 28 de outubro de 1873 – Imposto 3% arquipélago
- DECRETO, 04 de setembro de 1877 – Obras Públicas regulamento
- DECRETO, 18 de julho de 1888 – Cemitério Brava
- DECRETO, 19 de janeiro de 1893 – Vila D. Maria II – Tarrafal
- DECRETO, 17 de fevereiro de 1894 – Brava Concelho de 1ª classe
- PORTARIA, 30 de julho de 1898 – Depósito de Carvão ilhéu Sta. Maria
- DECRETO, 17 de agosto de 1899 – Porto da Ribeira da Barca

Balsemão, Eduardo Augusto de Sá Nogueira Pinto de, e Francisco de Lencastre. (1878). *Relatórios dos governadores gerais das províncias de Cabo Verde, Moçambique e Estado da Índia referidos ao ano de 1875 e apresentados às cortes pelo ministro e secretario d'estado dos negócios da marinha e ultramar na sessão legislativa de 1878*. Lisboa: Imprensa Nacional.

Barcellos, Christiano J. de Senna. (1892). *Roteiro do Archipelago de Cabo Verde*. Lisboa: Tipografia do Jornal As Colonias Portuguesas.

———. (2003a). *Subsídios para a História de Cabo Verde e Guiné*. Vol. I. Praia: IBNL.

———. (2003b). *Subsídios para a História de Cabo Verde e Guiné*. Vol. II. Praia: IBNL.

———. (2003c). *Subsídios para a História de Cabo Verde e Guiné*. Vol. III. Praia: IBNL.

———. (2003d). *Subsídios para a História de Cabo Verde e Guiné*. Vol. IV. Praia: IBNL.

Boletim Oficial do Governo Geral de Cabo Verde (1844-1928).

Brásio, Padre António. (2011). *Monumenta Missionaria Africana, África Ocidental*, edição digital, org. por Miguel Jasmin Rodrigues.

Brito, António de Paula. (1890). *Subsídios para a corographia da Ilha de S. Thiago de Cabo Verde*. Lisboa: Sociedade de Geografia.

Cabral, Francisco António. (1800). *Memória hydrografica das ilhas de Cabo Verde: para servir de instrução a carta das mesmas ilhas, publicada em o ano de 1790*. Lisboa: Oficina de Simão Thaddeo Ferreira.

Carreira, António (ed.). (1985). *Notícia corográfica e cronológica do bispado de Cabo Verde desde o seu princípio até o estado presente, com um catálogo dos Exmos. bispos*. Lisboa: Instituto Cabo-verdiano do Livro.

———. (1983). *Documentos para a história das ilhas de Cabo Verde e rios de Guiné séculos XVII e XVIII*. Lisboa: s.n.

- . (1987). *Descrições oitocentistas das Ilhas de Cabo Verde*. Mem Martins: Europam.
- Castro, Carlos Augusto de. (1897). *Índice remissivo do Boletim oficial da província de Cabo Verde mandado executar pelo governo provincial em conformidade com a determinação do Ministerio da Marinha e Ultramar 1842 a 1895*. Lisboa: Imprensa Nacional.
- Chelmicki, José Conrado C. de, e Francisco A. de Varnhagen. (1841a). *Corografia Cabo-Verdiana: ou, Descrição Geographico-Historica da Província das Ilhas de Cabo-Verde e Guiné*. Vol. I. Lisboa: Tipografia de L. C da Cunha.
- . (1841b). *Corografia Cabo-Verdiana: ou, Descrição Geographico-Historica da Província das Ilhas de Cabo-Verde e Guiné*. Vol. II. Lisboa: Tipografia de L. C da Cunha.
- Dampier, William. (2005). “A Voyage to New Holland, Etc. in the Year 1699”, *The Project Gutenberg Ebook of a Voyage to New Holland*. Consultado em 25 de julho de 2016. Disponível em <http://www.gutenberg.org/files/15675/15675-h/15675-h.htm#ch1>.
- Defoe, Daniel. (1726). *The four years voyages of Capt. George Roberts written by himself*. London: Red Lyon. Disponível em <https://books.google.pt/books>
- Defoe, Daniel. (1726). “Quatro anos de viagens do capitão George Roberts: as ilhas de Cabo Verde nos anos de 1720”. (texto datilografado). Tradução em português D. Bonnaffoux. (s.l.: s.n., ca. 1980). Exemplar autografado pelo tradutor. Acervo AHU.
- Decreto Lei de 7/12/1836*, Governo do Ultramar (Reforma Vieira de Castro). Disponível em <http://www.fd.unl.pt/Anexos/Investigacao/1402.pdf>.
- Feijó, João da Silva. (1986). “Memória sobre a fábrica Real do Anil na Ilha de Santo Antão, apresentado e comentado por António Carreira”, in *Ensaio e memórias económicas sobre as ilhas de Cabo Verde - século XVIII*. Lisboa: Instituto Caboverdiano do Livro, pp. 44–56.
- Fernandes, Valentim. (1951). *Descrição da Costa Ocidental africana (do Senegal ao Cabo do Monte, arquipélago)*. Bissau: Centro de Estudos da Guiné Portuguesa.
- Ferrão, Carlos Ribeiro Nogueira. (1898). *Estudos sobre a Ilha de Santo Antão: província de Cabo Verde*. Lisboa: Imprensa Nacional.
- Freitas, António Alfredo Barjona de. (1905). *Considerações sobre a província de Cabo Verde comunicações à Sociedade de Geographia de Lisboa*. Lisboa: Tipografia da Livraria Ferin.
- Friedlaender, Immanuel, W. Bergt e A. J. Garcia Guerreiro. (1914). *Subsidios para o conhecimento das Ilhas de Cabo Verde resultados de uma viagem de estudo no verão de 1912*. Lisboa: Sociedade de Geografia de Lisboa.
- Lacerda, João Cesário de. (1901). *Relatório do Governador-Geral da Província de Cabo Verde pelo Governador-Geral Conselheiro João Cesário de Lacerda*. Lisboa: Imprensa Nacional.
- Lima, José J. Lopes de. (1844). “Ensaio sobre a statistica das Ilhas de Cabo-Verde no Mar Atlântico e suas dependências na Guiné Portuguesa ao Norte do Equador”, in *Ensaio Sobre a Statística das Possessões Portuguesas no Ultramar*. 1º Vol., Livro 1. Lisboa: Imprensa Nacional.
- Martins, João Augusto. (1891). “Ilha Brava e Guiné”, in *Anais do Clube Militar Naval* nº 21. Lisboa, pp. 152-169.
- Martins, Manuel Antonio. (1822). *Memória demonstrativa sobre a necessidade de novas providencias para as ilhas de Cabo Verde e costa de Guine: apresentado no soberano congresso em beneficio geral daquelles povos e dos interesses da nação*. Lisboa: Typ. Patriótica.

- Monteiro, Francisco Salles. (1900). *Índice remissivo do Boletim oficial da provincia de Cabo Verde mandado executar pelo governo provincial em conformidade com a determinação do Ministerio da Marinha e Ultramar 1896 a 1900*. Lisboa: Imprensa Nacional.
- Sena, Manuel Roiz Lucas. (1987). *Dissertação sobre as Ilhas de Cabo Verde, 1818 - Anotações e Comentários de António Carreira*. [S.l.: s.n.]. [Mem Martins: Europam]
- Silva, Francisco Ferreira da. (1899). *Apontamentos para a história da administração da diocese e da organização do Seminário lyceu*. Lisboa: Minerva.
- Souto Maior, Antonio Maria de Arteaga. (1894). *Índice remissivo aos boletins oficiais da provincia de Cabo Verde desde 1842 a 1893*. Lisboa: Comércio de Portugal.
- . (1904). *Índice remissivo do boletim oficial da provincia de Cabo Verde mandado publicar pelo governo provincial em harmonia com a determinação do ministerio da marinha e ultramar: 1900 - 1903*. Lisboa: Imprensa Nacional.
- . (1906). *Índice remissivo do boletim oficial da provincia de Cabo Verde mandado publicar pelo governo provincial em harmonia com a determinação do ministerio da marinha e ultramar: 1905*. Lisboa: Imprensa Nacional.
- Valdez, Francisco Travassos. (1864a). *África Ocidental, notícias e considerações*. Tomo 1. Lisboa: Imprensa Nacional.
- . (1864b). *África Ocidental, notícias e considerações*. Tomo 2. Lisboa: Imprensa Nacional.
- Vasconcellos, Ernesto Julio de Carvalho. (1916). *Archipelago de Cabo Verde: Estudo elementar de geographia phisica, economica e politica*. Lisboa: Centro typographico colonial.
- Vasconcelos, João Paes de. (1883). *Relatórios do governador da província de Cabo Verde relativos aos anos de 1881 e 1882*. Lisboa: Imprensa Nacional.
- s/autor. (1805). *Analyse a um escrito intitulado memoria hydrografica das Ilhas de Cabo Verde (apresentada à Sociedade R. Maritima em Dezembro de 1804) e censura à carta das Ilhas de Cabo Verde (apresentada á mesma Sociedade em Março de 1799)*. Lisboa: Impressão Regia.
- s/autor. (1882). *Relatório do Governador da Província de Cabo Verde relativos aos annos de 1881 e 1882*. Lisboa: Imprensa Nacional.
- s/autor. (1850). *Algumas considerações sobre a fixação da sede do Governo da Província e salubridade da Ilha de S. Thiago de Cabo Verde: representação dirigida ao Governo de sua Magestade pelas Camaras Municipaes, e cidadãos da mesma ilha*. Lisboa: Typ. da Revista Universal.

Bibliografia

- Albuquerque, Luís de e Maria Emília Madeira Santos (coord.). (1988). *História Geral de Cabo Verde: Corpo documental*. Vol. I. Lisboa, Praia: Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, Instituto de Investigação Científica Tropical, Direção Geral do Património Cultural de Cabo Verde.
- Albuquerque, Luís de e Maria Emília Santos (coord.). (1991). *História Geral de Cabo Verde*. vol.1. Lisboa, Praia: Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, Instituto de Investigação Científica Tropical, Direção Geral do Património Cultural de Cabo Verde.

- Alexandre, Valentim. (1980). “O liberalismo Português e as colónias de África (1820-39)”, *Análise Social*, vol. XVI (61-62). Lisboa, pp. 319-340.
- . (1998). “A questão colonial no Portugal Oitocentista”, in *Nova História da Expansão Portuguesa - O Império Africano 1825-1890*. Lisboa: Estampa, pp. 21-132.
- Alexandre, Valentim e Jill Dias (coord.). (1998). *Nova História da Expansão Portuguesa: O Império Africano 1825-1890*. Lisboa: Estampa.
- Almeida, Germano de. (2003). *Cabo Verde: Viagem pela história das ilhas*. Cabo Verde: Ilhéu Editora.
- Almeida, Pedro Vieira de. (1970). “Raul Lino - Arquiteto Moderno”, in *Raul Lino Exposição Retrospectiva da sua obra* (catálogo). Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, pp. 115-188.
- Amaral, Ilídio do. (1977). *Contribuição para uma bibliografia sobre Cabo Verde*. Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar.
- . (1987). “Cidades coloniais portuguesas (notas preliminares para uma geografia histórica)”, in *Povos e Culturas*, 2. Lisboa: Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa - Universidade Católica Portuguesa, pp. 193-214.
- . (1991). “Cabo Verde: Introdução Geográfica”, in *História Geral de Cabo Verde*, Vol. I. Lisboa, Praia: IICT-DGPCCV, pp. 1-22.
- . (2007). *Santiago de Cabo Verde: a terra e os homens*. Lisboa: Associação das Universidades de Língua Portuguesa, Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical, Universidade do Algarve, Universidade de Cabo Verde. (fac-simile da edição de 1964)
- Andrade, Elisa. (1996). *Les îles du Cap-Vert de la Découverte à l'indépendance nationale: 1460-1975*. Paris: L'Harmattan.
- Araujo, Renata. (2010). “O Património de Origem Portuguesa na América do Sul”; “A Costa (Este-Nordeste)”; “O Sul (Sudeste-Sul)”; “O Sertão (Centro-Oeste)”; “A Selva (Norte)” in Mattoso, José; Cunha, Mafalda (direção) Araujo, Renata (coordenação do volume), *Património de Origem Portuguesa no Mundo: Arquitectura e Urbanismo: América do Sul*. Lisboa : Fundação Calouste Gulbenkian, 2010, pp. 20-45; 47-61; 233-245; 347-359; 475-483.
- Bandeira, Miguel. (2001). *O espaço urbano de Braga obras públicas, urbanismo e planeamento (1790-1974)*. Dissertação de doutoramento. Braga: Universidade do Minho.
- Barreto, Paulo Tedim. (1997). “Casas de Câmara e Cadeia”, in *Revista do Patrimônio*, nº 26, Rio de Janeiro, pp. 362-443. (texto originalmente publicado na *Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, nº 11, 1947)
- Bebiano, J. Bacelar. (1927). “Missão Geográfica a Cabo Verde”. *Boletim da Agencia Geral das Colónias* Ano III Relatório sobre o reconhecimento geológico da Ilha de Sant'Iago. Lisboa.
- . (1932). *A geologia do arquipélago de Cabo Verde*. Lisboa: Separata das Comunicações dos Serviços Geológicos de Portugal.
- . (1966). *Considerações sobre alguns problemas fundamentais de Cabo-Verde*. Lisboa: Centro de Estudos Políticos e Sociais.
- Bicalho, Maria Fernanda. (2003). *A cidade e o império: O Rio de Janeiro no século XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.
- Brito, Raquel Soeiro de. (1966). *Guiné, Cabo Verde e São Tomé e Príncipe alguns aspectos da terra e dos homens*. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Política Ultramarina.

- Cabral, Caroline Almeida Aragão. (2012). *Casas de Câmara. Quatro paços na consolidação de um modelo*. Dissertação de mestrado. Coimbra: Universidade de Coimbra, disponível em <https://estudogeral.sib.uc.pt>
- Caetano, Carlos. (2011). *As Casas da Câmara dos Concelhos Portugueses e a Monumentalização do Poder Local (Séculos XIV a XVIII)*. Dissertação de doutoramento. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa.
- Caetano, Marcelo. (1948). “O Gabinete de Urbanização Colonial”, *Diário de Notícias*, 15 de Junho, pp.1-4.
- Calmeiro, Margarida Isabel Barreto Relvão. (2014). *Urbanismo antes dos Planos: Coimbra 1834-1934*, vol. I e II. Dissertação de doutoramento em Arquitetura. Coimbra: Universidade de Coimbra.
- Carita, Helder. (1999). *Lisboa Manuelina e a Formação de Modelos Urbanísticos da Época Moderna (1495-1521)*. Lisboa: Livros Horizonte.
- Carreira, António. (1959). “Secas e fomes em Cabo Verde: Achegas para”, in “Revista agrícola”, Sep. da *Revista de História Económica e Social*, Ano I, n.º 9, pp. 17–20.
- . (1969). “A evolução demográfica de Cabo Verde”, separata do *Boletim Cultural da Guiné Portuguesa*, número 94, Ano XXIV, pp. 475-497.
- . (1971). “A ilha do Maio- demografia e problemas sociais e económicos”, separata da *Revista do Centro de Estudos Demográficos*. Número 19, pp. 47-73.
- . (1972). “Aspetos da Administração Pública em Cabo Verde no século XVIII”, separata *Boletim Cultural da Guiné Portuguesa*, n.º 105, ano XXVII. Bissau: Imprensa Portuguesa Porto.
- . (1977). *Cabo Verde: classes sociais, estrutura familiar, migrações*. Lisboa: Ulmeiro.
- . (1981). *O tráfico de escravos nos rios de Guiné e ilhas de Cabo Verde (1810-1850): subsídios para o seu estudo*. Lisboa: Junta de Investigações Científicas do Ultramar, Centro de Estudos de Antropologia Cultural.
- . (1983a). *As companhias pombalinas: de Grão-Pará e Maranhão e Pernambuco e Paraíba*. Lisboa: Editorial Presença.
- . (1983b). *Cabo Verde formação e extinção de uma sociedade escravocrata (1460-1878)*. Praia: Instituto Cabo-verdiano do Livro.
- . (1983c). *Migrações nas Ilhas de Cabo Verde*. Lisboa: Instituto Cabo-verdiano do Livro.
- . (1984). *Cabo Verde: aspectos sociais, secas e fomes do século XX*. Lisboa: Ulmeiro.
- . (1985). *Demografia Caboverdeana - subsídios para o seu estudo (1807/1983)*. Lisboa: Instituto Cabo-verdiano do Livro.
- . (1986). *Ensaio e memórias económicas sobre as ilhas de Cabo Verde - século XVIII - por João da Silva Feijó*. Lisboa: Instituto Cabo-verdiano do Livro.
- . (1987). “Capitania das ilhas de Cabo Verde organização civil, eclesiástica e militar, séculos XVI a XIX”, *Revista de História Económica e Social*, 1987, pp. 33–76.
- . (1988). *A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão: O comércio monopolista*. Lisboa: Companhia Editora Nacional.

- (coord.). (2013). *O Colonialismo Português – Novos rumos da historiografia dos PALOP*. Lisboa: Húmus.
- Cerrone, Frederico. (1983). *História da Igreja de Cabo Verde: (subsídios)*. Mindelo: Gráfica do Mindelo.
- Coelho, Carlos Dias (coord.). (2013). *Cadernos de Morfologia Urbana: estudos da cidade portuguesa. Os Elementos Urbanos*. Lisboa: Argumentum.
- . (2014). *Cadernos de Morfologia Urbana: estudos da cidade portuguesa. O Tempo e a Forma*. Lisboa: Argumentum.
- . (2014). “Os Tempos da Cidade. Uma metamorfose imperfeita” in *Cadernos de Morfologia Urbana: estudos da cidade portuguesa. O Tempo e a Forma*. Lisboa: Argumentum, pp. 12-31.
- Cohen, Zelinda. (2002). “A administração das Ilhas de Cabo Verde pós-união Ibérica: continuidades e roturas”, in *História Geral de Cabo Verde*, vol. III. Lisboa e Praia: IICT/INIPPCC, pp. 67–147.
- . (2007). *Os filhos da folha (Cabo Verde - séculos XV-XVIII)*. Praia: Spleen.
- Coimbra, Sónia Isabel Lopes. (2011). *Santa Maria na Ilha do Sal: Reflexões sobre a regeneração urbana do centro*. Dissertação de mestrado em Arquitetura. Coimbra: Universidade de Coimbra.
- Correia, Cláudia. (1998). *Presença de judeus em Cabo Verde inventariação na documentação do Arquivo Histórico Nacional (1840 - 1927)*. Praia: Arquivo Histórico Nacional.
- Correia, José Eduardo Horta. (2001). “A importância da arquitetura de programa na História do Urbanismo Português”, in *V Colóquio Luso-Brasileiro de História da Arte*. Faro: UAlg, pp. 161-169.
- Correa, A. A. Mendes. (s.d.). “Aspectos demográficos do arquipélago de Cabo Verde”. Separata de *Garcia da Orta*, vol. 1, no 1.
- Domingos, Nuno e Elsa Peralta. (2013). “A cidade e o colonial”, in *Cidade e Império - dinâmicas coloniais e reconfigurações pós - coloniais*. Lisboa: Edições 70. pp. IX-L.
- Estevão, João. (1989). “Peuplement et phénomènes d’urbanisation au Cap-Vert pendant le période coloniale, 1462-1940”, in *Bourges et Villes en Afrique Lusophone*. Paris: L’Harmattan, pp. 42–54.
- . (1998). “Cabo Verde”, in *Nova História da Expansão Portuguesa - O império Africano 1825-1890*. Lisboa: Estampa, pp. 167–210.
- Evans, Christopher, Marie Louise Sig Sørensen, Richard Newman, Mike Allen e Charles French. (2012). *Alcatrazes, Santiago, Cape Verde Environs: Archeological Survey and Investigations*. Draft Report (inédito).
- Évora, José da Silva. (2005). *Santo Antão no Limiar do Século XIX: de tensão social às insurreições populares (1886/1894) - uma perspetiva histórica*. Praia: Instituto do Arquivo Histórico Nacional.
- . (2007). *A praia na primeira década da segunda metade do século XIX: o porto, o comércio e a cidade*. Dissertação de Mestrado. Porto: Universidade do Porto, disponível em <http://porbase.bnportugal.pt/>, consultado em 25 de julho de 2016.
- . (2009). *A praia de 1850 a 1860: o porto, o comércio e a cidade*. Praia: Instituto do Arquivo Histórico Nacional.

- Fernandes, José Manuel. (1987). “O lugar da cidade portuguesa”, in *Povos e Culturas*, 2. Lisboa: Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa - Universidade Católica Portuguesa, pp. 79-112.
- . (1996). *Cidades e Casas da Macaronésia*. Porto: FAUP Editora.
- . (2015). *Luso Africana: Arquitetura e Urbanismo na África Portuguesa*. Lisboa: Caleidoscópio.
- Fernandes, José Manuel (coord.). (2010). “Cabo Verde”, in *Património de Origem Portuguesa no Mundo: Arquitetura e Urbanismo: África, Mar Vermelho, Golfo Pérsico*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2010, pp. 279-319. Disponível in <http://www.hpip.org>
- . (2011). *África. arquitetura e urbanismo de matriz portuguesa*. Lisboa: UAL -Caleidoscópio.
- Fernandes, José Manuel e Maria de Lurdes Janeiro. (2005). “Estruturas urbanas da expansão portuguesa em África, até ao século XIX, uma síntese”, in *Ur, Cadernos da Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa*, 5, Maio, pp. 26-37.
- Fernandes, José Manuel, Maria de Lurdes Janeiro e António Matos Veloso. (2008). *João José Timoco – Arquitecturas em África*. Lisboa: Livros Horizonte.
- Fernandes, José Manuel, Maria de Lurdes Janeiro e Ana Vaz Milheiro. (2014). *Cabo Verde - Cidades, Território e Arquitecturas*. Lisboa: Printer Portuguesa.
- Fernandes, Mário Gonçalves. (2005). *Urbanismo e Morfologia Urbana no Norte de Portugal, Viana do Castelo, Povoas de Varzim, Guimarães, Vila Real, Chaves e Bragança entre 1852 e 1926*. Porto: Publicações FAUP.
- Fernandes, Sérgio Padrão. (2013). “O Traçado. O sítio e a forma da cidade” in *Cadernos de Morfologia Urbana: estudos da cidade portuguesa. Os Elementos Urbanos*. Lisboa: Argumentum, pp. 36-57.
- . (2014). “Fundação e Evolução dos Traçados Urbanos. Matrizes Elementares de assentamento e derivações complexas” in *Cadernos de Morfologia Urbana: estudos da cidade portuguesa. O Tempo e a Forma*. Lisboa: Argumentum, pp. 70-93.
- . (2016). *Cidades Imaginadas nos Planos de Urbanização de Cabo Verde (1934-1974)*. Lisboa: Argumentum.
- Fonseca, Cláudia Damasceno. (2011). *Arraiais e Vilas D'El Rei, Espaços e Poder nas Minas Setecentistas*. Belo Horizonte: UFMG.
- Galvão, Henrique e Carlos Selvagem. (1950). *O Império Ultramarino Português - Monografia do Império*. 4 vols. Lisboa: Empresa Nacional de Publicidade.
- Garcia, João Carlos e Maria Emília Madeira Santos. (2010). *Álbum Cartográfico da Cabo Verde - Comissão de Cartografia (1883-1936)*. Lisboa, Praia: Instituto da Investigação e do Património Culturais.
- Garcia, João Carlos, Vítor Luís Gaspar Rodrigues e Maria Manuel Torrão. (2010). *Ilhas Portos e Cidades. Cartografia de Cabo Verde (séculos XVIII - XX)*. Catálogo da Exposição. Lisboa: UniCV, IICT. Disponível em <http://www.iict.pt/cartografiaCV/inicio.html>.
- Georg, Odile e Xavier Huetz de Lempis. (2004). “La ville européenne outre-mer”, in Jean-Luc Pinol, (dir.), *Histoire de l'Europe urbaine, II : De l'Ancien Régime à nos jours*. Paris: Seuil, pp. 279-329.
- Gomes, Ana Zenaida. (2005). *Evolução histórica do Concelho de Santa Catarina (1834 – 1912)*. Dissertação de Licenciatura em História. Praia: Instituto Superior de Educação. Disponível em <http://www.portaldocohecimento.gov.cv/handle/10961/2349>

- Gomes, Lourenço. (2010). *Urbe, Memória e Crítica da Arte - Centro histórico da Praia - extremo-sul (de 1840 à actualidade)*. Praia: Universidade de Cabo Verde.
- . (2014). *Ribeira Brava. A Urbe: História e Crítica das suas obras de Arte*. Praia: Instituto do Património Cultural.
- Jerónimo, Miguel Bandeira (org.). (2012). *O império Colonial em Questão: poderes, saberes e instituições (sécs. XIX-XX)*. Lisboa: Edições 70.
- Kasper, Joseph E. (1987). *Ilha da Boa Vista – Cabo Verde: aspectos históricos, sociais, ecológicos e económicos – tentativa de análise*. Cabo Verde: Instituto Cabo-verdiano do Livro.
- Kostof, Spiro. (1991). *The City Shaped: Urban Patterns and Meanings Through History*. London: Thames and Hudson.
- Kostov, Spiro. (1992). *The city Assembled: The elements of Urban Form Through History*. London: Thames and Hudson.
- Laranjeira, Mateus. (2013). *Casas de câmara e cadeia nos Açores*. Dissertação de mestrado. Faro: Universidade do Algarve.
- Lereno, Álvaro. (1952). *Dicionário corográfico do arquipélago de Cabo Verde*. Lisboa: Agência Geral do Ultramar.
- Leite, Antonieta Reis. (2014). *Açores, Cidade e Território. Quatro vilas estruturantes*. Angra do Heroísmo: Instituto Açoriano de Cultura.
- Loureiro, João. (1998). *Postais Antigos de Cabo Verde*. Lisboa: Fundação Macau.
- Lopes Filho, João. (1993). *Ilha de São Nicolau - Cabo Verde Formação da Sociedade e Mudança Cultural*. Dissertação de doutoramento em Antropologia. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa.
- Lopes Filho, João. (1996a). *Ilha de São Nicolau Cabo Verde. Formação da Sociedade e Mudança Cultural*. Vol. 1. Lisboa: Secretaria Geral - Ministério da Educação.
- . (1996b). *Ilha de São Nicolau Cabo Verde. Formação da Sociedade e Mudança Cultural*. Vol. 2. Lisboa: Secretaria Geral - Ministério da Educação.
- Lopes, Maria José. (1998). “A Câmara Municipal de Santo Antão: criação e evolução : (1732-1870)”, in *Africana*, n.º 5, pp. 109–19.
- . (2005). *Surgimento de Câmaras Municipais nas Ilhas do Norte: Santo Antão, S. Nicolau, e S. Vicente: Notas para o seu estudo*. Praia: Instituto do Arquivo Histórico Nacional.
- Marques, A.H. de Oliveira. (1961). “Gaspar Frutuoso e a colonização de Cabo Verde”, in *Garcia da Orta*, vol. 9, n.º 1. Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar, pp. 24-29.
- Marques, A.H. de Oliveira (coord.). (2001). *Nova História da Expansão Portuguesa: O Império Africano 1890-1930*. Lisboa: Estampa.
- Matos, Artur Teodoro de. (1996). “Santo Antão de Cabo Verde (1724-1732) da ocupação inglesa à criação do regime municipal. Mutações políticas, recursos económicos e estruturas sociais”, in *II Reunião Internacional de História da África*, Lisboa, pp. 187-202.
- Matos, Artur Teodoro de. (coord.) (2005). *Nova História da Expansão Portuguesa. A Colonização Atlântica*. Tomos 1 e 2. Lisboa: Editorial Estampa.
- Mattoso, José e Mafalda Soares da Cunha (direção); Barata, Filipe Themudo e José Manuel Fernandes (coordenação do volume). *Património de Origem Portuguesa no Mundo. Arquitectura e*

Urbanismo: África, Mar Vermelho, Golfo Pérsico. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2010. Disponível in <http://www.hpip.org>

- Mendes, Rui Paes. (2016). *As Cidades Africanas*. Lisboa: Chiado Editora.
- Merlin, Pierre. (1989). *Morphologie urbaine et parcellaire*. Saint-Denis: Presse Universitaires de Vincennes.
- Milheiro, Ana Vaz. (1998). “Territórios de Sonho para a Arquitectura Portuguesa, Modelos e Miscigenação”, in AAVV, *Urbanidade e Património*. Lisboa: IGAPHE, URBE, pp.19-41
- . (2011). “O Gabinete de Urbanização Colonial e a Arquitectura de promoção pública na Guiné-Bissau durante o Estado Novo”, in *Arquitectura e Urbanismo de Matriz Portuguesa*. Lisboa: Ual/Caleidoscópio, pp. 51–57.
- . (2012a). *2011 Guiné-Bissau*. Lisboa: Circo de Ideias.
- . (2012b). “Cabo Verde e Guiné-Bissau: itinerários pela arquitetura moderna luso-africana (1944-1974)”, in *Atas do Colóquio Internacional Cabo Verde e Guiné-Bissau: Percursos do Saber e da Ciência*. Lisboa: ISCSP-UTL, Instituto de Investigação Científica Tropical. (comunicação)
- . (2012c). *Nos trópicos sem Le Corbusier: Arquitectura luso-africana no Estado Novo*. Lisboa: Relógio d’Água.
- . (2013). “Cidade e Arquitectura em África: Obras Públicas no crepúsculo da colonização portuguesa”, in *Camões – Revista de Letras e Culturas Lusófonas*. Da Identidade da Arquitectura Portuguesa, nº 22, pp. 41-54.
- . (2014). “Resisting Modernity: Colonização e Obras Públicas. Cabo Verde, Guiné-Bissau e São Tomé e Príncipe”, in *Ilha de São Jorge*. Catálogo da Exposição. Lisboa: Beyond Entropie Books, pp, 165-186.
- Milheiro, Ana Vaz e Eduardo Costa Dias. (2009). “Arquitectura em Bissau e os gabinetes de Urbanização Colonial (1944-1974)”, in *Arq-Urb*, número 2, segundo semestre, pp. 80-114. Disponível em http://www.usjt.br/arq.urb/numero_02/artigo_ana.pdf.
- Milheiro, Ana Vaz e Paulo Tormenta. (2013). *Construir em África – A arquitetura do Gabinete de Urbanização Colonial em Cabo Verde, Guiné-Bissau, São Tomé e Príncipe, Angola e Moçambique, 1944-1974*. Lisboa: Centro de Investigação em Arquitectura e Áreas Metropolitanas (CIAAM).
- Mimoso, Alexandre Brás. (1981). *Relatório da Missão Técnica de Cooperação com a República de Cabo Verde*. Praia: IPPAR.
- Morais, João Sousa. (2010). *Mindelo Património Urbano e Arquitetónico*. Lisboa: Caleidoscópio.
- Mota, Avelino Teixeira da. (1961). “Cinco séculos de cartografia das ilhas de Cabo Verde”. Separata de *Garcia de Orta* nº. 9.
- Mumford, Lewis. (1961). *The City in History: Its Origins, its Transformations and its Prospects*. New York: Harcourt Brace Jovanovich.
- Muratori, Saverio. (1967). *Civiltà e territorio*. Roma: Centro studi di storia Urbanistica.
- Múrias, Manuel. (1939). *Cabo Verde memória breve*. Lisboa: Agência Geral das Colónias.
- Neves, Baltazar Soares. (2008). *O Seminário-Liceu de S. Nicolau. Contributo para a história do ensino em Cabo Verde*. Porto: Edições Electrónicas CEAUP.
- Nunes, Mateus. (1962). *Os solos da Ilha de São Nicolau (arquipélago de Cabo Verde)*. Estudos,

Ensaio e Documentos Nº 9. Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar.

- . (1962) *Problemas da Ilha de S. Nicolau (Cabo Verde)*. Estudos, Ensaio e Documentos Nº 10. Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar.
- Nunes, Sandra. (1998). *A evolução urbana de Matosinhos (1890-1909)*. Dissertação de mestrado em História Contemporânea. Porto: Universidade do Porto.
- Panerai, Philippe. (1999). *Analyse urbaine*. Paris: Parentheses.
- Pelúcia, Alexandra Pinheiro. (1997). “José da Costa Ribeiro um Madeirense ao Serviço da Ouvidoria-Geral das Ilhas de Cabo Verde (1728-1740)”. In *Revista Isenba*, n.º 21, pp. 124 -144.
- Pereira, Ana Mafalda Gomes Furtado. (2011). *Catálogo da Exposição - A Praia de Lobo da Gama a Duarte Fontoura: Principais Transformações (1567-1974)*. Praia: Instituto do Arquivo Histórico Nacional.
- Pereira, Isabel Fontão. (2007). *A evolução da morfologia urbana de Vila Nova de Gaia entre 1864 e 1926*. Dissertação de mestrado em Geografia. Porto: Universidade do Porto.
- Pinto, Sandra. (2006). *Análise formal: recursos, princípios, métodos. Subsídios metodológicos para o conhecimento da cidade portuguesa*. Dissertação de mestrado em Arquitetura. Coimbra: Universidade de Coimbra.
- . (2010). “Novos referenciais teóricos para o conhecimento das formas urbanas nas cidades portuguesas”, in *O cabo dos Trabalhos*: Revista eletrónica dos programas de mestrado e doutoramento do CES/FEUC/FLUC., n.º. 4.
- Pires, Fernando. (2007). *Da Cidade da Ribeira Grande à Cidade Velha - Estudo Histórico-Formal do Espaço Urbano Século XV - Século XVIII*. Praia: Universidade de Cabo Verde.
- . (2010a). “O Corpo da Cidade: a formação da estrutura urbana da Ribeira Grande de Santiago”. Simpósio Internacional Cidade Velha e a Cultura: O Futuro do Passado, Praia. (inédito)
- . (2010b). “Ribeira Grande, Cidade Velha, Ilha de Santiago - Enquadramento Histórico e Urbanístico”, in *Património de Origem Portuguesa no Mundo: Arquitetura e Urbanismo, África, Mar Vermelho, Golfo Pérsico*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, pp. 306-313. Disponível in <http://www.hpip.org>
- . (2011). “Ribeira Grande/Cidade Velha de Santiago de Cabo Verde - História e Património, situação atual”, in *África, Arquitetura e Urbanismo de Matriz Portuguesa*, Lisboa: Caleidoscópio, pp. 15-38.
- . (2015). “As Capitais das Ilhas de Cabo Verde”. Seminário: Capitalidade, Urbanismo, Sociabilidade e Património - Cidade e Território no Império Português e no Brasil” (no prelo).
- . (2016). “Ribeira Grande de Santiago Património da Humanidade – O Trajeto de uma Candidatura”, in *Cabo dos Trabalhos*: Revista eletrónica dos Programas de mestrado e doutoramento do CES/FEUC/FLUC, n.º. 12 , disponível em <http://cabodostrabalhos.ces.uc.pt>
- Pires, Fernando e António Correia e Silva. (2001). “A Influência do Porto na Formação e Configuração das cidades caboverdianas: Ribeira Grande, Praia e Mindelo”, in *Actas do Colóquio Internacional Universo Urbanístico Português 1415 – 1822*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, pp. 615–620.
- Poëte, Marcel. (1929). *Introduction à l'urbanisme, L'évolution des villes, La leçon de l'antiquité*. Paris: Boivin & Cie Éditeurs.

- Portela, Rita Cerqueira. (2013). *Feminino Tropical - Maria Emília Caria e o Urbanismo no Ultramar*. Dissertação de mestrado integrado em Arquitetura. Lisboa : ISCTE. Disponível em https://issuu.com/ritacerqueiraportela/docs/feminino_tropical
- Ribeiro, Orlando. (1955). *Primórdios da ocupação das ilhas de Cabo Verde*. Lisboa: s.n.
- . (1956). “As ilhas de Cabo Verde no princípio do século XIX. Memórias de António Pusich, publicadas e anotadas por Orlando Ribeiro”. *Garcia de Orta Revista da Junta das Missões Geográficas e de Investigações do Ultramar*, nº 4, pp. 605-634.
- . (1962). “Aspectos e problemas da expansão portuguesa”, in *Estudos de ciências políticas e sociais*, nº59. Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar, Centro de Estudos Políticos e Sociais, pp. 1-213.
- . (1963). “Cidade”, in *Dicionário de História de Portugal*. Porto: Livraria Figueirinhas, pp. 60–66.
- . (1994a). “Cidades Ibéricas - Elementos estruturantes das cidades ibéricas”, in *Opúsculos Geográficos - V Temáticas Urbanas*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, pp. 369–388.
- . (1994b). “As Cidades de Portugal”, in *Opúsculos Geográficos - V Temáticas urbanas*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, pp. 141–153.
- Reis Filho, Nestor Goulart. (2000). *Evolução Urbana do Brasil: 1500 / 1720*. 2ª edição revista e ampliada. São Paulo: Pini.
- Roque, Ana Cristina, e Maria Manuel Torrão. (2013). *De Cabo Verde para Lisboa: Cartas e remessas científicas da expedição naturalista de João da Silva Feijó (1783-1796)*, vol. I - Documentação do Arquivo Histórico Ultramarino. Lisboa: IICT.
- Roque, Ana Cristina, e Maria Manuel Torrão. (2014). *De Cabo Verde para Lisboa: Cartas e remessas científicas da expedição naturalista de João da Silva Feijó (1783-1796)*, vol. II - Documentação da BNP e do AHMNHNC de Lisboa. Lisboa; IICT.
- Rossa, Walter. (2010). *A Urbe e o Traço. Uma Década de Estudos Sobre o Urbanismo Português*. Coimbra: Almedina.
- Rossa, W., Renata Araujo e Helder Carita. (2001a). *Coletânea de Textos Universo Urbanístico Português 1415 -1822*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.
- . (2001b). *Actas do Colóquio Internacional Universo Urbanístico Português 1415 - 1822*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.
- Salgueiro, Teresa Barata. (1992). *A cidade em Portugal, uma geografia urbana*. Lisboa: Afrontamento.
- Sampaio, Catarina. (2006). *Habitação Rural em Santo Antão*. Dissertação de mestrado em Arquitetura. Coimbra: Universidade de Coimbra.
- Sanguete, José Eduardo de Pina. (2005). *O Desenvolvimento Sócio-Económico de Santa Catarina (1912-2001) Um olhar histórico a partir da sede do concelho/cidade de Assomada*. Dissertação de Licenciatura em Ensino de História. Praia: Instituto Superior de Educação.
- Santos, Maria Emília Madeira (coord.). (1995). *História Geral de Cabo Verde*. Vol. II. Lisboa, Praia: Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, Instituto de Investigação Científica Tropical, Instituto Nacional de Cultura de Cabo Verde.
- . (2002). *História Geral de Cabo Verde*. Vol. III. Lisboa, Praia: Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, Instituto de Investigação Científica Tropical, Instituto Nacional de Investigação, Promoção e Património Culturais de Cabo Verde.

- Santos, Maria Emília Madeira, Iva Cabral e Maria Manuel Ferraz Torrão. (2001). “Cabo Verde uma experiência colonial acelerada (séculos XVI-XVII”, in *Africana*. N. 6 especial. Porto: Universidade Portucalense; Arquivo Histórico Nacional de Cabo Verde, pp. 49-78.
- Santos, Maria Emília Madeira, Maria Manuel Ferraz Torrão e Maria João Soares. (2007). *História Concisa de Cabo Verde*. Lisboa, Praia: Instituto de Investigação Científica Tropical, Instituto da Investigação e do Património Culturais.
- Santos, Milton. (1988). *Metamorfoses do Espaço Habitado fundamentos Teórico e metodológicos da geografia*. São Paulo: Hucitec.
- Silva, António Leão de Aguiar Cardoso Correia. (1990). *A influência do Atlântico na formação de portos em Cabo Verde*. Série Separatas. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical.
- . (1994). “Subsídios para a história geral de Cabo Verde: as secas e as fomes nos séculos XVII e XVIII”, in *Studia*, n.º 53, pp. 365–82.
- . (1996). *Histórias de um Sabel insular*. Praia: Spleen-Edições.
- . (1998a). *Espaços urbanos de Cabo Verde - o tempo das cidades porto*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.
- . (1998b). “Praia: a lenta emergência de uma capital”, in *Cultura*, n.º 2, julho de 1998, pp. 189-201.
- . (2000a). “Cabo Verde: A independência do Brasil e os projetos de reconversão económica”, in *As ilhas e o Brasil*. Funchal: CEHA, pp. 415–28.
- . (2000b). *Nos tempos do Porto Grande do Mindelo*. Praia - Mindelo: Centro Cultural Português.
- . (2001a). “Espaço, Ecologia e Economia Interna”, in *História Geral de Cabo Verde*, vol. I. Lisboa, Praia: Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, Instituto de Investigação Científica Tropical, Direção Geral do Património Cultural de Cabo Verde, pp. 179–236.
- . (2001b). “Cabo Verde e a geopolítica do Atlântico”, in *História Geral de Cabo Verde*, vol. II. Lisboa, Praia: Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, Instituto de Investigação Científica Tropical, Instituto Nacional de Cultura de Cabo Verde, pp. 1–16.
- . (2001c). “A sociedade agrária. Gentes das Águas: Senhores, Escravos e Forros”, in *História Geral de Cabo Verde*, vol. II. Lisboa, Praia: Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, Instituto de Investigação Científica Tropical, Instituto Nacional de Cultura de Cabo Verde, pp. 275–358.
- . (2002). “Dinâmicas de Decomposição e Recomposição de Espaços e Sociedades”, in *História Geral de Cabo Verde*, vol. III, Lisboa, Praia: Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, Instituto de Investigação Científica Tropical, Instituto Nacional de Investigação, Promoção e Património Culturais de Cabo Verde, pp. 1–66.
- . (2004). *Combates pela história*. Praia: Spleen Edições.
- . (2007). *Os ciclos históricos de inserção de Cabo Verde no espaço Atlântico: o caso das cidades-porto (Ribeira Grande e o Mindelo)*. Dissertação de doutoramento. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa.
- . (2013). *Dilemas de Poder na História de Cabo Verde*. Praia: Rosa de Porcelana.
- Silva, Raquel Henriques da. (1986). *As Avenidas Novas de Lisboa, 1900-1930. Dissertação de mestrado*. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa.

- Silveira, Luís. (1955). *Ensaio de Iconografia das cidades portuguesas do ultramar*. Vol. II. Cidades Portuguesas da África Ocidental. Lisboa: Ministério do Ultramar; Junta de Investigação do Ultramar.
- Soullillou, Jacques. (1993). *Rives Coloniales, Architecture, De Saint-Louis à Douala*. Paris. Parenthèses/I' Orstom.
- Teixeira, A. J. da Silva. (1957). "Paisagens de Cabo Verde". Separata de *Garcia da Orta*, vol. 5, nº 4, pp. 769-770.
- Teixeira, André Pinto de Sousa Dias. (2004). *A Ilha de S. Nicolau de Cabo Verde, nos séculos XV a XVIII*. Lisboa: Centro de História de Além-Mar - Universidade Nova de Lisboa.
- Torrão, Maria Manuel, Vítor Marques Rosado (coord.). (2012). *Atas do Colóquio Internacional Cabo Verde e Guiné-Bissau: Percursos do Saber e da Ciência*. Lisboa: ISCSP-UTL, Instituto de Investigação Científica Tropical.
- Trindade, Luísa. (2013). *Urbanismo na Composição de Portugal*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra.
- . (2013b). "A Malha: Fazer cidade no Portugal Medieval: agentes, programa e execução" in *Cadernos de Morfologia Urbana: estudos da cidade portuguesa. Os Elementos Urbanos*. Lisboa: Argumentum, pp. 58-81.
- Trindade, Luísa, Caroline Aragão Cabral. (2014). "“Um bom e fermoso paço do concelho” no “milhor e mais nobre lugar da uila”", *Actas do IV Congresso de História da Arte Portuguesa em Homenagem a José-Augusto França - Sessões simultâneas* (2ª edição revista e aumentada). Lisboa: Associação Portuguesa de Historiadores de Arte (APHA).
- Vidrovitch, Catherine Coquery. (1993). *Histoire des Villes D' Afrique Noire*. Paris: Albin Michel.
- Vieira, Afonso Lopes. (1960). "Descobrimento / Povoamento / Evangelização do arquipélago de Cabo Verde", in *Revista Studia*, nº 10, pp. 77-97.
- Vieira, Henrique Lubrano de Santa Rita. (1993). *A Vila de Assomada*. Associação dos Amigos do Concelho de Santa Catarina. Santa Catarina: Imprensa Nacional de Cabo Verde.
- Whitehand, J. W. R. (1977). "The Basis for an Historico-Geographical Theory of Urban Form", *Transactions of the Institute of British Geographers* 2, Nr. 3. New Series (1. Januar), pp. 400–416. Disponível in <http://www.jstor.org/stable/621839>

Agradecimentos

A todos os colegas e amigos que de uma forma ou doutra tornaram possível a realização deste livro. Em particular agradeço à Imprensa da Universidade de Coimbra e à Rosa de Porcelana Editora, à Cátedra UNESCO Diálogo Intercultural em Patrimónios de Influência Portuguesa e ao Camões - Instituto da Cooperação e da Língua, I.P pela edição. Aos professores Walter Rossa, Luísa Trindade, António Correia e Silva e Renata Araujo que sempre me apoiaram ao longo deste projeto.

Arquitetura



ROSA DE PORCELANA
editora

1 2 9 0



UNIVERSIDADE D
COIMBRA

