



Universidade Federal do Rio de Janeiro
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Programa de Pós-Graduação em Urbanismo
PROURB



ILHA DE S.VICENE-CABO VERDE

MINDELO

UMA CIDADE, UMA FORMA URBANA

Dissertação de Mestrado em Urbanismo
Pedro Manuel Delgado

Orientadora: Professora Doutora Sonia Azevedo Le Cocq d Oliveira

Rio de Janeiro, fevereiro de 2007.



Universidade Federal do Rio de Janeiro
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Programa de Pós-Graduação em Urbanismo Prourb

MINDELO: UMA CIDADE, UMA FORMA URBANA.

Dissertação de Mestrado em Urbanismo

Pedro Manuel Delgado

Orientadora: Professora Doutora Sonia Azevedo Le Cocq d Oliveira

Rio de Janeiro, fevereiro de 2007.

D352m Delgado, Pedro Manuel.

Mindelo : uma cidade, uma forma urbana / Pedro Manuel Delgado.– 2007.

xi, 141 f. : il. (algumas color.) ; 30 cm.

Orientador: Sonia Azevedo Le Cocq.de Oliveira.

Tese (mestrado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, 2007.

Bibliografia: f. 137-141.

1. Urbanismo - Teses. 2. Cidades e vilas – História. 3. Mindelo (Cabo Verde). I. Oliveira, Sonia Azevedo Le Cocq.. II. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Programa de Pós-Graduação em Urbanismo. III. Título.

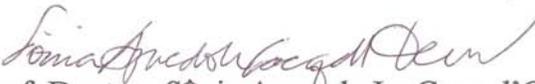
CDD: 711.4096658

MINDELO: UMA CIDADE, UMA FORMA URBANA.

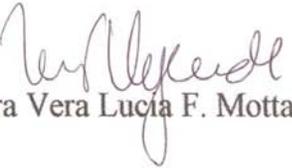
PEDRO MANUEL DELGADO

Dissertação de Mestrado submetida ao Programa de Pós-Graduação em Urbanismo - PROURB, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como parte dos requisitos necessários para a obtenção do grau de Mestre em Urbanismo.

Aprovada por:


Prof. Doutora Sônia Azevedo Le Cocq d'Oliveira
PROURB-FAU-UFRJ (Orientadora).


Prof. Doutor Cristóvão Fernandes Duarte
PROURB-FAU-UFRJ


Prof. Doutora Vera Lucia F. Motta Rezende
UFF

Rio de Janeiro, 28 de fevereiro de 2007

Dedico esta tese aos meus filhos, Vander e Vânia, pelo tempo que estiveram à minha espera, e pelo apoio sem o qual não seria possível concluir esta dissertação.

Agradecimentos

Este trabalho foi realizado durante o período de 2005 -2007, junto ao programa de Pós - graduação em Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Enquadra-se no âmbito do Programa de Cooperação, com bolsa da CAPES-MEC no âmbito do Programa PEC-PG -Programa de Estudantes - Convenio de Pós-graduação. Meus agradecimentos iniciais são dirigidos a essa instituição, especialmente à sua Coordenação representada pela pessoa Prof.Dra. Denise Barcellos Pinheiro Machado - PROURB-FAU-UFRJ e seus dirigentes, corpos docentes, e funcionários. Agradeço a minha família, por tudo. A paciência, o apoio e o tempo que estiveram a minha espera sem o qual não seria possível concluir esta dissertação. Um especial agradecimento à orientadora Prof. Dra. Sonia Azevedo Le Cocq d'Oliveira, aos professores que compuseram as bancas de Qualificação (2005) e Final (2007), professores-doutores Lílian Vaz, Rachel Coutinho Marques da Silva, respectivamente, e Cristóvão Fernandes Duarte e Vera Lucia Motta F. Rezende. Os meus agradecimentos à Câmara Municipal da Ribeira Grande - Santo Antão e à Câmara Municipal de S.Vicente - todo o pessoal do GT (Arquitecto Anildo Silva), ao Dr.Moacyr Rodrigues(entrevista em 28.01.06), Joaquim Monteiro (Biblioteca Nacional-Praia).

E finalmente os meus sinceros agradecimentos à **CAPES** pela oportunidade que me ofereceu na cedência da Bolsa de Estudos.

Resumo

Esta tese pretende abordar de forma sintética, a importância que o arquipélago de Cabo Verde marca no contexto da expansão das navegações para o Atlântico Sul. Evidencia o papel que desempenha no contexto urbanístico das cidades insulares atlânticas de origem portuguesa, todas de recorrência histórica e urbana na localização litorânea. A abordagem das duas épocas foi fundamental na compreensão das consequências espaciais da ancoragem portuária: Ribeira Grande, cidade fundada no século XV, com traços de uma cultura urbanística tardo-medieval, e Mindelo, uma cidade nova, criada sob os desígnios da Revolução Industrial e dos princípios urbanísticos pragmáticos do século XIX. Constituem, assim, dois momentos históricos identificam as constantes que marcam a importância da inserção histórica do arquipélago no contexto das rotas transoceânicas, adquirindo valor estratégico fundamental ao funcionamento do Atlântico.

Realçamos a importância da Ilha de S. Vicente, mais especificamente da cidade do Mindelo, analisando a estrutura urbana, desde o início do século XIX até o século XX. Do processo de povoamento ao conceito de projecto urbano, incertezas, frustrações e várias tentativas, marcam a fundação e formação de uma cidade, inscrevendo e prescrevendo uma forma urbana peculiar das cidades-porto.

Finalmente, considera-se a importância dos cenários do planeamento urbanístico vigorado no ultramar, dos tipos de planos, do desenho e das influências conceituais dos planos da cidade do Mindelo.

Palavras-chaves: cidades-porto, Insular, Historia e Forma Urbana, Migração e Projecto Urbano.

Abstract

This thesis intends to approach in synthetic way, the importance that the archipelago of Cap Verde marks in the context of the expansion of the navigations to Atlantic Ocean South. He evidences the paper that carries out in the town planning context of the Atlantic insular cities of Portuguese origin, all of historical and urban appeal in the coastal location. The approach of the two times was fundamental in the understanding of the space consequences of the port anchorage: Ribeira Grande, city founded in the century XV, with lines of a delay -medieval town planning culture, and Mindelo, a new city, maid under the purposes of the Industrial Revolution and of the pragmatic town planning beginnings of the century XIX. Two moments reports identify the constants that mark the importance of the historical insert of the archipelago in the context of the transoceanic routes, acquiring fundamental strategic value to the operation of Atlantic Ocean. We enhanced the importance of the Island of S. Vicente, more specifically of the city of Mindelo, analyzing the urban structure, since the beginning of the century XIX to the century XX. From settlement process to the concept of urban project, uncertainties, frustrations and varies attempts, they mark the foundation and formation of a city, enrolling and prescribing a peculiar urban form of the city-port.

Finally, we considered the importance of the sceneries of the town planning been in force in the overseas, of the types of plans, of the drawing and of the conceptual influences of the plans of the city of Mindelo.

Word-key: city-port, Insular, History and Urban Form, Migration and Urban Project.

Lista de Ilustrações

LISTA DE MAPAS

Para a cidade da Ribeira Grande – Santiago, a sua estrutura urbana inicial do tipo linear-pag, 24.

Estrutura da cidade antiga – Cidade da Praia, Zona do *Plateau*-pag, 25

Localização das ilhas de Cabo Verde no Oceano Atlântico, pág,29.

Rota do tráfico de escravos para Santiago e Américas-pag, 30.

Mapa da Ilha de S.Vicente (acesso na internet em 12.12.06)-Mapa e ilha de SVicente, pág, 42.

LISTA DE FOTOGRAFIAS

Vista parcial da Cidade Velha - pág, 32.

Antônio de Noli - Descobridor da ilha de Santiago. Iniciador da grande aventura da ocupação humana do arquipélago cabo-verdiano - pág, 35.

Ruínas da Sé Catedral. Visão panorâmica da Fortaleza (c.1555-1709)-pag, 38.

Casas típicas da Cidade Velha-Rua Banana (finais do Século XV), pág,38.

Fortaleza Real de S. Filipe (c. 1591).

Panorama geral visualizada do lado nascente, pág, 39.

Fotografia da Igreja da Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos (c.1495), pág, 39.

Vista parcial do porto-Editor: União Bazar, 1910 pag 52.

“Câmara Municipal da Ilha de S.Vicente”.Gravura de Alberto, Escola Portuguesa, século XIX. Edifício dos Paços do Conselho-pag, 53.

Cidade antiga do Mindelo, Paineis em azulejo -Praça Estrela (Fotos do autor, 2005).pag, 57.

Vista parcial da Baía e Cabeça de Washington -Editor: Bazar Bonucci & Frusoni, 1910, pág, 59.

“Parish Church St. Vicent CV.” Editor: Nicol & Percy, St. Vicent, Cape Verde (Bristish Manufacture), pág-61,

Fotografia Antigo Edifício Hospital Militar e Civil, pág,61.

Praça Estrela, 2006 Foto: Mindelo Antigo, vista geral-Paineis em azulejos-pag, 120.

Ponte Nova- Editor: Bazar central Bonnaci & Frusoni, 1910.-pag70.

Vista parcial da cidade do Mindelo Fonte: “Ensaio de Iconografia das Cidades Portuguesas do Ultramar”- (Vol. I),p. 131, Luis SILVERIA Junta de Investigação do Ultramar, Lisboa, 1956, (No Arquivo Histórico da Praia-Cabo Verde).pag-122.

Fotografia da Alfândega - Bazar Central Bonucci & Frusoni, 1910.-pag, 78.

Baía e “Cabeça de Washington - Editor: I & Nicol, 1920-pag-82

Ponte de desembarque de S.Vicente -pag-83

Largo da Pracinha-Editor: Bazar Central Bonucci & Frusini, 1910-pag- 83

Trabalhadores de Carvão – pag84.

“Cena de Casamento”-Col. Particular Amandio Paris Silva, pág-88.

Esplanada do Quiosque, 1945 (Foto: Moacyr Rodrigues), pág-89.

“Grande Hotel Brasileiro”-Col. Particular João Loureiro,pág- 93.

A cidade do Mindelo em 1891. Fonte: “Ensaio de Iconografia das Cidades Portuguesas do Ultramar”- (Vols I), p.120, Luis SILVERIA Junta de Investigação do Ultramar, Lisboa, 1956, (No Arquivo Histórico da Praia -Cabo Verde, pág-100.

Praça Nova ou Praça Serpa Pinto- Editor: União Postal Universal, 1910, pág-102.

Vista parcial da cidade do Mindelo, pág-102.
Estação Telegráfica - Editor: Bazar&Frusoni, 1910, pág-103.
Vista parcial de Salina- Editor: União Postal Universal, 1910, pág-108.
Vista típica de casas tradicionais da malha urbana, centro da cidade, pág-109.

Antigo Edifício do Correio, pág 112.

Edifício Capitania dos Portos(Replica Torre de Belém)-construído em 1918-1921, pág-113.

Alto de Solarine, Fonte Cônego, Fonte Felipe, Ribeira Bote e Monte Sossego em 1979, pág-115.

Fonte Felipe, Ribeira Bote, Fonte de Inês, Vila Nova, Lombo de Tanque e Bela Vista em 1979-pag-116.

Vista atual da cidade do Mindelo. (acesso a internet em 12.12.2006),pag-118.

Avenida. Marginal- Mindelo, 2005- (Fotos do autor), pág-119.

Foto atual Estatua A.Noli -vista para a baía. , 2005- (Fotos do autor), pag-119.

Largo principal a frente dos Paços do Concelho e a rua perpendicular a Baía-pag-120.

Vista parcial da cidade do Mindelo (foto-2005), pág-120/122.

Vista parcial-Ribeira Bote, Alto de Solarino -2005- Expansão periférica da cidade, pág -123.

Vistas parciais de áreas de expansão periférica da cidade (2005), pág-124.

Fotografia aérea da cidade do Mindelo em 1968-1969.(Gabinete Técnico da Câmara Municipal de S.Vicente),pág-130.

LISTA DE ESQUEMAS

Ribeira Grande: Localização e implantação de edifícios significativos (igrejas, conventos e fortalezas) desenho do autor, pág-40.

Ocupação Inglesa: 1850 a 1859 e 1879-1914 - Desenhos do autor)- pág, 80 e 81.

Esquema da estrutura urbana da cidade (desenhos do autor), pág-132.

Estrutura Urbana - Linhas de força convergindo para o centro da baía (desenho do autor), pág-133.

Esquema do Plano Director (1968-1969), pág-142.

Esquemas de Planos Parciais, pag144.

LISTA DE PLANTAS

Planta da povoação do Mindelo de 1938.

Fonte: “Ensaio de Iconografia das Cidades Portuguesas do Ultramar”- (Vols I) , Luis SILVERIA Junta de Investigação do Ultramar, Lisboa, 1956, p.129 (No Arquivo Histórico da Praia-Cabo Verde), pág,60.

“A plano f Porto Grande in the Island Saint Vicente of Cape verd”, 1820, pag-63.

“A plano f Porto Grande in the Island Saint Vicente of Cape verd”, 1873-pag, 64.

Planta da Povoação do Mindello na Ilha de S.vicente de Cabo Verde em 1858 (Sena Barcellos), pág-66.

Planta incompleta da Cidade do Mindelo.Fonte: SILVERIA, Luis -Ensaio de Iconografia das Cidades Portuguesas do Ultramar-(Vol. I), p. 131, Junta de Investigação do Ultramar, Lisboa, 1956, (No Arquivo Histórico da Praia-Cabo Verde), pág 135.

Urbanização da cidade do Mindelo (1968-1969), pág- 141.
Plano parcial de Urbanização da cidade, pág-145.

LISTA DE QUADROS

Companhias de navegação com escalas mensais no Mindelo, PAG-90.

Receita Pública arrecadada no Mindelo-(1875-1880), pág-96.

Evolução das Relações de Masculinidade na Ilha de São Vicente, pág-97.

Expansão da cidade - Novos Bairros – 1908, pág-105.

S.S.G. - Secretaria Geral do Governo.

Sumário	Paginas
Introdução	14
Capítulo 1	
1 A estrutura urbana e morfológica das Ilhas Atlânticas de origem portuguesa.	
1.1 As cidades das ilhas atlânticas de origem portuguesa	18
1.2 A expansão portuguesa e a criação das cidades atlânticas	18
1.3 A escolha do sítio	19
2 Os modelos de referência do urbanismo português na África:	21
2.1 A evolução da estrutura urbana.	23
2.2 Espaço Insular: práticas sociais e simbólicas.	25
Capítulo 2	
2 Cabo Verde e o Atlântico	28
2.1 Arquipélago de Cabo Verde: enquadramento e desenvolvimento	
2.2.1 Primeiras estruturas administrativas: As primeiras ocupações	31
2.2.2 O desenvolvimento do comércio com a costa da Guiné: século XV e a primeira metade do século XVI.	35
2.2.3 A expansão da cidade - século XVI.	36
2.2.4 A decadência da cidade.	41
Capítulo 3	
3 Mindelo: uma cidade, uma forma urbana.	42

3.1 A ilha de São Vicente e o Atlântico.	43
3.2 Época das incertezas e esperanças.	45
3.2.1 São Vicente: povoamento e desenvolvimento populacional –1794 a 1850: Projeto urbano, incertezas e tentativas de povoamento.	45
3.2.2 A cidade do Mindelo e o período entre 1858 a 1879.	55
3.2.3 A estrutura urbana, o local de assentamento e o porto.	60
A primeira planta de fundação da cidade.	65
A estrutura do núcleo central e sua expansão.	67
O rápido crescimento da cidade e o aumento da população.	70
A cidade e as ilhas vizinhas.	72
3.3 A importância da navegação no processo de desenvolvimento socioeconômico da cidade.	77
3.3.1 Mindelo: cidade em crescimento, prosperidade e crise – 1879 a 1914.	77
3.3.2 O declínio da cidade do Mindelo.	85
O porto e as virtualidades econômicas e espaciais.	92
3.3.3 A crise do modelo de crescimento do porto	93
O porto e o aumento demográfico	98
3.3.4 Expansão da cidade e novos bairros	101
A cidade e novas infra-estruturas urbanas	106
A cidade do Mindelo e a influência inglesa	107
3.3.5 Mindelo no período entre 1914 a 1939	110

3.3.6 Mindelo no período pós-guerra: a emigração e as transformações morfológicas no tecido urbano.	114
Capítulo 4	
4 As mudanças no contexto do desenvolvimento e do crescimento urbano: Mindelo a partir dos anos 70.	117
4.1 O crescimento urbano disperso e fragmentado e as conseqüências sobre o desenvolvimento urbano.	117
4.2 Planos, Legislação urbanística e expansão da cidade.	125
4.3 Desenho e a forma urbana de estrutura antiga da cidade do Mindelo e suas influências conceituais.	129
4.3.1 O sistema de planejamento urbano	134
4.3.2 O renascimento do Ministério das Obras Públicas.	136
5 O urbanismo no Ultramar: Mindelo, os instrumentos urbanísticos e os modelos conceituais.	138
5.1 Mindelo e os planos urbanísticos.	141
Conclusão.	147
Referências Bibliográficas	151

INTRODUÇÃO

Esta tese tem como base o tema “Mindelo, uma cidade, uma forma urbana”. Não se pretende abordar ou desvendar em profundidade a idéia da forma urbana no sentido mais genérico. Pretende-se apenas relacionar o processo de reprodução do espaço urbano na formação da cidade do Mindelo como mudanças morfológicas advenientes dessa formação, relacionando-o, a cada momento, à organização interna da cidade com o processo de evolução da formação social.

Tentando atingir este objetivo, o estudo aqui apresentado descreve e analisa a estrutura urbana da cidade do Mindelo, desde o início do século XIX até o século XX, procurando transmitir e perceber, paralelamente, suas intenções em relação aos processos econômicos, sociais e políticos que habilitam o arquipélago de Cabo Verde a desempenhar papel geoestratégico no Atlântico. Essa importância é proveniente da posição geográfica das ilhas, da sua valorização no Atlântico enquanto ponto estratégico e da sua inserção na economia mundial.

É relevante assinalar que nos anos 50 de mil e oitocentos, a ilha de São Vicente passa de espaço inóspito, marginal, árido, sem água e semi-habitado a um espaço dinâmico, um ponto de encontro, um centro de vida e de trocas culturais em que “a situação mundial que se alterava começava a traçar um novo destino para a ilha de São Vicente, e incitava o entusiasmo de alguns governantes de visão que sonhavam ainda com o povoado se resumindo a algumas choupanas erguidas no areal, com um ambicioso plano que se “concretizaria” num papel desenhado, num período em que lutas intestinas assolavam o reino e depauperavam os cofres, e Cabo Verde conhecia um dos seus maiores períodos de estiagem e de mortalidade conseqüente” (CORREIA e SILVA, 2005: 11). A criação da cidade do Mindelo passou por várias etapas para se

chegar à sua fundação. Uma das primeiras etapas foi a criação de um projeto urbano para a cidade, um desígnio, um projeto estratégico, de longo prazo, e a chave do projeto fora a construção do porto. E a cidade do Mindelo nasceu como porto, e do mar e à sua volta desenvolveu-se uma série de atividades econômicas, por isso é uma urbe talássica.

O processo de formação da sociedade cabo-verdiana se caracteriza no quadro de contexto geográfico, pela descontinuidade territorial. Apesar da sua pequenez e no quadro de uma unidade arquipelágica, a cada uma das ilhas são marcadas peculiaridades inerentes à forma de povoamento de cada uma delas. No entanto, o que pretendemos abordar é a importância histórica no contexto urbanístico das cidades insulares Atlânticas de origem portuguesa.

A mobilidade geográfica secular do cabo-verdiano remonta ao processo de formação da sociedade que se seguiu à descoberta do arquipélago em 1460 e o seu posterior povoamento com a doação pela Coroa Portuguesa, situação que transformou o território num entreposto de escravos, sobretudo com destino às grandes plantações de cana-de-açúcar das Américas. Daí se imprimiriam características próprias ao cabo-verdiano, que se refletiram na estratificação *sui generis* da sua estrutura urbana, social, econômica e cultural.

A descoberta das ilhas pelos portugueses situa-se no contexto da expansão das navegações para o Atlântico Sul. Os fatores climáticos, o distanciamento em relação ao reino e a condição de ser um espaço longínquo foram determinantes para que estas ilhas tivessem um povoamento tardio em relação às outras ilhas. Açores e Madeira apresentam um quadro climático e pluvial completamente diferente daquilo que foi descrito pelos colonos como árido, inóspito e marginal. E é neste quadro que interrogamos: qual é o papel que Cabo Verde vai desempenhar no contexto da navegação portuguesa para o Atlântico?

Num primeiro momento abordamos, de forma sintética, a importância da colonização, desde a antiguidade, por ter sido esta um campo fértil para a criação de cidades: a expansão portuguesa e a implantação do sistema de criação das primeiras vilas e cidades Atlânticas nos arquipélagos do domínio português. E num segundo momento, faremos referência a Cabo Verde, como porto marítimo de passagem obrigatória, que revelar-se-ia de transcendente importância no prosseguimento das viagens para o Sul do Oceano Atlântico, na busca do caminho marítimo para a Índia. Ribeira Grande-Ilha de Santiago, a primeira cidade europeia na África, desenvolveu-se a partir do século XV ao longo de uma ribeira escavada entre vales, para proteção e obtenção de água, num território árido e inóspito, tornando-se um lugar de interação humana que, pelo seu dinamismo comercial, gerava uma grande heterogeneidade social.

Referências bastante elucidativas revelam a importância que este arquipélago teve como ponto estratégico no Atlântico. Nesse sentido, afirma-se que “em 1497, a armada de Vasco da Gama, a caminho da Índia, lançou âncora na Vila da Praia (Santiago) para se abastecer em víveres e água”, concluindo dentre outros pontos que “em 1500, Pedro Álvares Cabral, a caminho do Brasil, com escala em Cabo Verde, da mesma forma que já antes, em 1498, Cristóvão de Colombo, durante a sua terceira viagem, passou por Ribeira Grande” (PEREIRA, Daniel, 1998: 28) e por outro lado, “em demanda das ilhas do Atlântico ocidental, numerosas foram as expedições bretãs e normandas que escalaram demoradamente São Vicente e o seu Porto Grande. Também os holandeses, no seu esforço de conquistar e ocupar o Brasil utilizaram sistematicamente a ilha de São Vicente. Neste contexto deu-se a escala na ilha caboverdiana em 1628, a serviço da companhia holandesa das Índias Ocidentais, com a frota do capitão Van Uytgeest a caminho de Pernambuco. No mesmo ano fundeia no Porto Grande, sob o comando do capitão Adraien Jansz, uma outra frota das Províncias

Unidas. É, no entanto, em 1629, que estaciona em São Vicente a maior frota holandesa até então vista no arquipélago. Ela tem por destino o Brasil e por objetivo a conquista da cidade de Olinda. Os navios capitaneados pelo general Loncq demoram quatro meses em São Vicente, tempo suficiente para descansar a tripulação, montar embarcações e abastecer-se de sal nas ilhas orientais do arquipélago” (CORREIA e SILVA,1998: 28). Nestas explicações reside o valor estratégico e a posição geográfica que Cabo Verde marca nos seus roteiros de navegação.

A metodologia adotada no trabalho consiste essencialmente na recolha de bibliografia, cartografia e iconografia sobre a importância das ilhas atlânticas de origem portuguesa e da evolução urbana da cidade do Mindelo. Julgamos inoportuno descrever a importância do arquipélago de Cabo Verde no quadro histórico das cidades insulares, sem a qual não é possível, embora num outro contexto, compreender e entender a demanda histórica que caracteriza esse período e o da fundação da cidade do Mindelo, no início do século XIX. Dois períodos históricos diferentes consagrados em momentos diferentes, eis a razão desta dissertação. Os limites do tempo e de recursos não permitiram abranger todo o manancial de fontes primárias encontradas em algumas bibliotecas, que julgamos relevantes para trabalhos posteriores. Cabe aqui a observação de que a pesquisa de informações a que tivemos acesso, constitui um embasamento teórico adotado para a articulação de categorias e conceitos, que se revela ainda bastante incompleto. E na sequência destas categorias e conceitos pretendemos abordar em trabalhos posteriores estudos da morfologia da estrutura urbana da cidade, os eixos estruturantes que marcam uma malha urbana *sui generis* de origem de uma segregação espacial a volta dos pontos de água (poços). Entretanto, consideramo-lo suficiente para uma primeira tentativa de análise do processo de estruturação urbana do espaço

mindelense nos séculos XIX e XX, e entendemos que esta análise deve ser considerada apenas como preliminar.

CAPITULO 1

1 A ESTRUTURA URBANA E MORFOLOGICA DAS ILHAS ATLANTICAS DE ORIGEM PORTUGUESA

1.1- AS CIDADES DAS ILHAS ATLANTICAS DE ORIGEM PORTUGUESA

1.2- A expansao portuguesa e a criação das cidades Atlânticas

A partir do século XV se inicia a expansão portuguesa e a implantação do sistema de criação das primeiras vilas e cidades atlânticas nos arquipélagos do domínio português. Essa expansão é caracterizada em um único grande grupo geograficamente distinto: para o Norte da África, as Ilhas Atlânticas, a Costa Africana, o Oriente e o Brasil. É o período dos descobrimentos e o início da multiplicação das fundações em todos esses continentes que, segundo Portas,

estende-se das primeiras fundações à sua consolidação como lugar central, integrando progressivamente os saberes civis e militares que conduziram às “luzes” setecentistas e à proto-industrialização” (PORTAS, ano:(163).

Assim, no decorrer dos séculos seguintes, a Coroa Portuguesa estabeleceu e manteve um império marítimo forte, e assegurou um monopólio de navegação e comércio. Na primeira metade do século XV, os primeiros marcos importantes e

demarcadores das faces iniciais da expansão marítima passam com a descoberta e o início da ocupação das ilhas atlânticas. Estas ilhas situavam-se nas rotas de navegação para o Sul, ao longo da costa africana. O comércio do ouro produzido nas regiões ao sul do Saara e o comércio dos escravos eram determinantes aos objetivos comerciais do início da expansão e ao controle deste monopólio, através da rota marítima em torno da África: à esta expansão desde o início a fortificação e a cidade surgem associadas; “foram, sobretudo as fortificações, feitorias e cidades amuralhadas que mais evidenciaram a influência da engenharia militar portuguesa e o seu cariz erudito, afirmando-se por imperativo da conquista, da descoberta ou da colonização” (COSTA, Alexandre, 2000: 3). E prosseguindo, conclui TEIXEIRA, Manuel (1999: 47) que “em muitos casos, serão os mestres de fortificação e mais tarde os engenheiros militares que, encarregados do desenho das fortificações, irão também se ocupar do desenho das cidades”. E assim, a expansão portuguesa que se iniciou no princípio do século XV é marcada essencialmente no seu contexto urbanístico pela construção de fortalezas.

1.3- A escolha do sítio

Esta atuação é marcada mais no sentido defensivo cujo interesse passava por razões estratégicas. A seguir, ao Norte de África, a ocupação das ilhas Atlânticas; com o desígnio de chegar a Índia, estabeleceu-se uma rede urbana ligada pela navegação que definia pontos estratégicos no quadro da colonização das ilhas: Madeira em 1422; Canárias em 1424; Açores em 1439; Cabo Verde em 1462 e S. Tomé e Príncipe em 1482.

Os traços que caracterizaram a implantação das primeiras fundações das cidades portuguesas se baseavam desde o início na escolha do sítio. Segundo Cruz, Gleuda

(2001: 160), desta personalidade própria, transcrita por FERNANDES, Manuel (1991: 100), "tratar-se ia de um certo *senso do sítio* sobre o qual se fundamentaria a preferência por certas implantações", em que o *senso do sítio* — refinado no urbanismo português — tem um referencial muito antigo e mediterrâneo e que era impregnado nas fundações de empórios ou feitorias das colonizações empreendidas por fenícios, gregos, cartagineses e romanos. Estas normas e princípios que vigoravam mesmo transmitidas pelos decretos régios da criação de cidades, devido ao grau de simplicidade, permitiam, para além de uma certa maleabilidade, identificar um padrão de assentamento tipicamente mediterrâneo.

Antes da opção do tipo de traçado, vários aspectos são considerados na "escolha do sítio", nomeadamente a desembocadura de um pequeno rio ou riacho que aporte água doce, natureza do solo, relevo acidentado (topografia), fontes de água, cursos ou massas de água, uma colina. Uma vertente importante a considerar nos núcleos antigos é a ocupação de sítios mais elevados, que facilitava a aplicação de um esquema defensivo e militar, além do controle eficiente das vias de comunicação e caminhos ou vias marítimas e fluviais. Neste contexto, segundo Portas (ano: 164),

a escolha de novos sítios urbanos privilegiará outros conceitos, valorizados pelos saberes codificados da engenharia militar pós-filipina, privilegiando então as facilidades de expansão e densificação, aproximação ou anulação das distâncias entre "alta" e "baixa" (ou cidade ou porto), a monumentalidade mais ou menos barroca de santuários, catedrais, praças ou fortalezas, finalmente construídas para durar.

Porém, no quadro deste esquema e no caso do urbanismo português, a expansão atlântica, a visão e a importância do "senso do sítio" apresentam uma predileção litorânea que passa a ser o "o resultado do acúmulo de conhecimento matemático, astronômico, geográfico e cartográfico ligado às áreas litorâneas e às técnicas comerciais e de navegação" (CRUZ, Gleuda, 1998: 161). Segundo a mesma autora, era

“natural que os reinos cristãos ocidentais da península também ali tenham buscado inspiração”.

Enraizada nas cidades portuguesas, essa “litoralidade” toma outras dimensões com a sua aplicação em outros quadrantes alterados pelas condições locais. E assim, o modelo de estrutura formal das cidades litorâneas, que acontece desde a monarquia portuguesa, vai manter-se ao longo da história como sistema estruturante associado às cidades, conservando, de certo modo, alguma peculiaridade com os antigos núcleos fortificados. Com efeito, a colonização das ilhas atlânticas, a fundação das suas vilas e cidades portuárias consolidam profundamente esta cultura litorânea,

mas elas ensaiam uma litoralidade nova e começam a criar uma dialética espacial entre a alta defensiva e a baixa comercial. Desta transição tão lenta como firme, na direção da costa e dos estuários, sobretudo no norte do Tejo, nasceu enfim o modelo português da cidade” (FERNANDES, Manuel., 1991: 110).

2- Os modelos de referência do urbanismo português na África

Vários são os autores que se referem à influência da cidade medieval e renascentista portuguesa do continente nas cidades das ilhas atlânticas de origem portuguesa. Os princípios básicos e a prática que se verificava no continente foram de certa forma utilizados para as cidades da expansão. Segundo Ribeiro (1962: 45), aquelas cidades receberam uma influência mais ou menos direta do povoamento português, e os modelos que lhe serviram de referência foram, de certa forma, importados do continente. A prática urbanística que se aplica ao continente na época (século XV), e em épocas anteriores (séculos XIII e XIV) e posteriores (século XVI) serviu de base ao modelo de referência, o que lhe dava um caráter comum às cidades existentes no continente.

Porém, na África, os diferentes modelos de cidades eram adotados conforme a sua adequação às condições políticas e econômicas que haviam conduzido à sua

fundação. O modelo urbano, muitas vezes, resulta de uma multiplicidade de variáveis em interação, traduzidas numa íntima relação com o território onde predominam. É principalmente a partir da segunda metade do século XVI que se começam a aplicar regras de fortificação e de urbanismo influenciadas pelos ideais renascentistas e adotados os seus modelos teóricos.

O movimento de expansão para além do território europeu, como afirma TEIXEIRA, Manuel (1999: 47), “envolveu a construção de um grande número de implantações urbanas ou proto-urbanas nas ilhas atlânticas e ao longo das costas da África, do Brasil, e do Médio e Extremo Oriente”. Estes conjuntos construídos eram classificados pelas feitorias, fortes e núcleos urbanos. Muitas delas eram localizadas em pontos estratégicos, pois tendiam a evoluir a partir dos outros. As cidades evoluíam naturalmente, paralelamente a estas situações, em locais favorecidos para as atividades portuárias ou onde a atividade comercial era mais intensa. A importância da expansão colonial portuguesa que se vem refletir nas morfologias das suas cidades é a forma gradual que foi consolidada ao longo dos tempos. O papel específico de cada um destes aglomerados urbanos, no quadro geral do projeto de colonização, marcados por diferenças ecológicas, diferentes culturas, deram a cada uma destas cidades características específicas, demarcadas por um conjunto de circunstâncias locais. Apesar das características específicas, todas elas tinham os mesmos modelos de referência e isso lhes dava um carácter comum (TEIXEIRA, Manuel., 1999: 47).

Aquando do seu descobrimento em 1460, essas ilhas se encontravam desertas e não havia condições que permitissem a ocupação humana, sendo introduzidos meios próprios para tal, tendo em conta a importância geoestratégica do arquipélago.

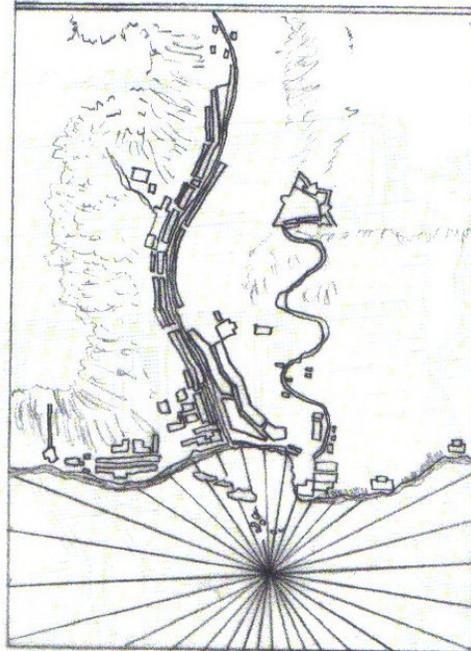
2.1 - Evolução da estrutura urbana

Através da análise da evolução do traçado urbano e de alguns elementos da morfologia do tecido urbano constata-se que as estruturas dos quarteirões, ruas e largos, pontos defensivos, edifícios de grande significado, apropriam-se quase em todas as cidades das ilhas atlânticas de traços comuns da morfologia urbana. É notório verificar que, para estas cidades, o desenvolvimento urbano decorre por fases distintas. Nota-se, contudo, numa primeira fase, iniciada com a chegada dos primeiros colonos, que a malha urbana nasce a partir de uma rua principal marcada pela existência de dois núcleos, sendo esta rua o elemento gerador e estruturante de todo o sistema urbano.

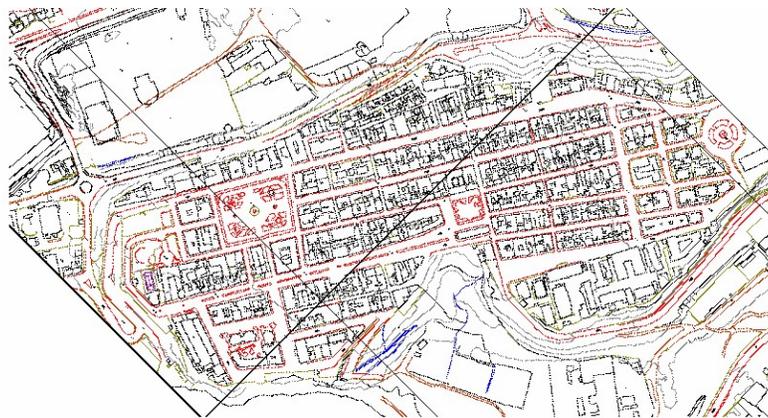
É caracterizada pelo crescimento do tipo linear, muitas vezes paralelo ou perpendicular à costa, dependendo dos casos e em conformidade ao crescimento da ru a. Numa segunda fase, surge um conjunto de ruas paralelas (ruas principais e secundárias) e perpendiculares à primeira, dando origem a uma malha urbana retangular e uma hierarquia definida pela rua-travessa, resultando um conjunto de quarteirões alongados de forma retangular. Uma terceira fase se caracteriza, por um lado, pela implantação de edifícios significativos (igrejas, conventos e fortalezas) afastados do tecido urbano inicial; e por outro, apresenta um desenvolvimento de malhas urbanas em forma reticular, cujos quarteirões são em forma quadrangular, dando origem a uma hierarquia de novas tipologias de lotes (frente do lote: ruas; traseira dos lotes: interior dos quarteirões).

Como afirma CORREIA e SILVA, PIRES, F. (1998: 618)- “o traçado urbano da primeira cidade portuguesa nos trópicos mostra-se plástico e adaptativo em relação à ribeira e sua marcante e demarcada orografia”, concluindo que “do relevo a cidade dá expressão a um projeto urbanístico”. Por outro lado, Portas (ano: 164) corrobora esse

pensamento afirmando que “é o sítio que molda a cidade e não contrário”. Porém, a essência destes modelos nos remete a princípios conceituais da forma como essas cidades eram estruturadas e a importância que os traçados geométricos tiveram quando foram utilizados para racionalizar o processo de colonização.



Para a cidade da Ribeira Grande – Santiago, a sua estrutura urbana inicial do tipo linear.
Fonte: Pereira, Daniel A., “A importância Histórica da Cidade Velha” (Ilha de Santiago – Cabo Verde), I.B.N.L. 2004.





Estrutura da cidade antiga – Cidade da Praia, Zona do *Plateau*.

Fonte: Plano de Desenvolvimento da Praia – Santiago, acesso à Internet em 9.12.06.

2.2- O ESPAÇO INSULAR: Práticas sociais e simbólicas.

“Do mar à cidade”; assim nascem as principais cidades do arquipélago. Ribeira Grande, Praia e Mindelo foram todas de localização litorânea e “constituem todas elas burgos talássicos” (CORREIA e SILVA, 1998:1). O fenômeno urbano no arquipélago, num primeiro momento, é marcado essencialmente na estrutura formal de cidades litorâneas. A intensificação das relações comerciais desenvolvida pela via marítima, depois do século XVI e com o crescimento da atividade dos portos de mar, acompanhou o desenvolvimento urbano nestas cidades, reforçando o fenômeno urbano litorâneo.

Assim, nas ilhas atlânticas, a fundação das vilas e cidades portuárias consolida essa cultura litorânea. Sendo elas marcadas pelo fenômeno insular, é evidente que em termos antropomórficos enquadram-se em sociedades insulares e marítimas, as quais foram no tempo e espaço historicamente constituídas com os seus mitos, símbolos, formas culturais e mesmo representações mentais intrínsecas no mundo do seu imaginário, pois relacionam-se com o mar e as ilhas, segundo Diegues (1998: 27), esse fenômeno é interpretado com a “idéia do espaço insular como lugar por excelência, onde a cultura, sociedade e espaço coincidem”.

O mar, uma via de comunicação das mais antigas, é utilizado pelo homem e exerce sobre as sociedades insulares importância que depende essencialmente do tipo de relação que elas mantêm com o exterior, isto é, da forma como essa relação é vista como fator de contato ou de isolamento. Se considerarmos a importância da interface do encontro entre a terra e o mar (maritimidade) como elemento fundamental para a compreensão e entendimento da formação e reprodução simbólica das sociedades insulares, ela é interpretada como elemento fundador da insularidade e ao “modus vivendi” da população das ilhas, características de comportamentos peculiares próprios de natureza particular de espaço insular. A influência que exerce sobre a população das ilhas, não é só de forma direta, mas por meio das práticas sociais e simbólicas. Se por um lado a influência das práticas sociais e simbólicas depende da dimensão territorial e da forma como essa influência se exerce em algumas sociedades insulares, por outro o mar é interpretado como obstáculo ao contato com o mundo exterior ou como meio de comunicação. Em algumas sociedades ela é também vista como um caminho para a realização de trocas simbólicas, culturais e comerciais.

O ponto onde queremos chegar: não é por acaso que na relação entre a ilha e o mar poderá eventualmente residir uma força de criação urbana insular que transcende a uma especificidade do desenho de cidades. São Vicente é mar e também terra. Se o mar está sempre presente nas representações do território — “até a morna veio do mar” (LOPES, Manuel.,1984:13), ele o é como fronteira e limite. Como confirma Diegues (1998: 117), habitar uma ilha é viver numa terra irremediavelmente limitada. Mas se a relação terra-mar é essencial na vida dos seus habitantes, então ela é entendida como elemento fundamental na compreensão da formação e reprodução social e simbólica das sociedades insulares, que exercem também a sua influência como elo de ligação entre as sociedades marítimas estabelecidas no litoral e as insulares, sendo que estas últimas —

na ótica da “identidade social”, segundo Cabantous (citada por Diegues, 1998: 93) — podem ser “equiparadas aos bairros de gente do mar que existem em quase todos os portos do mundo” (Diegues, 1998: 93).

Sendo as ilhas do arquipélago constituídas por sociedades insulares, de relação social e simbólica com o mar, são elas essencialmente marcadas pelo mar e ilha. O Mindelo é uma sociedade paradigmática que emerge dessa relação cuja interação econômica, social e simbólica com o mar e o porto, ocorre a partir de práticas idênticas de caráter particular, ainda mais marcantes do que as existentes nas sociedades marítimas litorâneas. Além disso, são marcadas, neste caso concreto, por uma dupla relação mar e ilha (maritimidade), *a priori* da resultante da relação com o mar como causa do isolamento, e por outro lado do contato com o mundo exterior e do lócus de práticas econômicas, sociais e culturais inerentes às atividades produtivas. Por exemplo, nos anos cinquenta, com o baixo índice populacional e mesmo infraestrutural, a movimentação do carvão já se faz sentir, através da implantação das companhias carvoeiras, que vai impulsionar o povoamento da ilha. Com o fluxo migratório a ganhar expressão, o crescimento da povoação à volta do movimento portuário, e o aparecimento de outras atividades tais como comércio, indústrias e de um número cada vez mais crescente de estrangeiros, é que “vão desenvolver-se, evoluir e transformar-se todos os *apports* culturais trazidos pelos outros habitantes das outras ilhas” (RODRIGUES, Moacyr.1998:5). Aliás, por ocasião da sua descoberta, as ilhas do arquipélago não foram apenas consideradas etapas de uma longa viagem como decorreu no litoral de países continentais, mas sim nelas se desenvolveram, num outro momento histórico, sociedades marcadas profundamente pela mar-ilha da qual “o que define o espaço cultural insular é o oceano que o rodeia” (DIEGUES, 1998:67). E assim, todos estes *apports* de uma forma solidária, se misturam com a cultura de origem camponesa

trazida pelos imigrantes vindos do resto do arquipélago, que se enraízam na cultura popular mindelense.

Apesar de trazer outras implicações, como os processos sociais advenientes da relação entre a morfologia urbana e a vida dos habitantes nas cidades, uma vez criada uma forma espacial particular, ela tende a institucionalizar e a determinar sua lógica social.

CAPITULO 2

2 CABO VERDE E O ATLANTICO

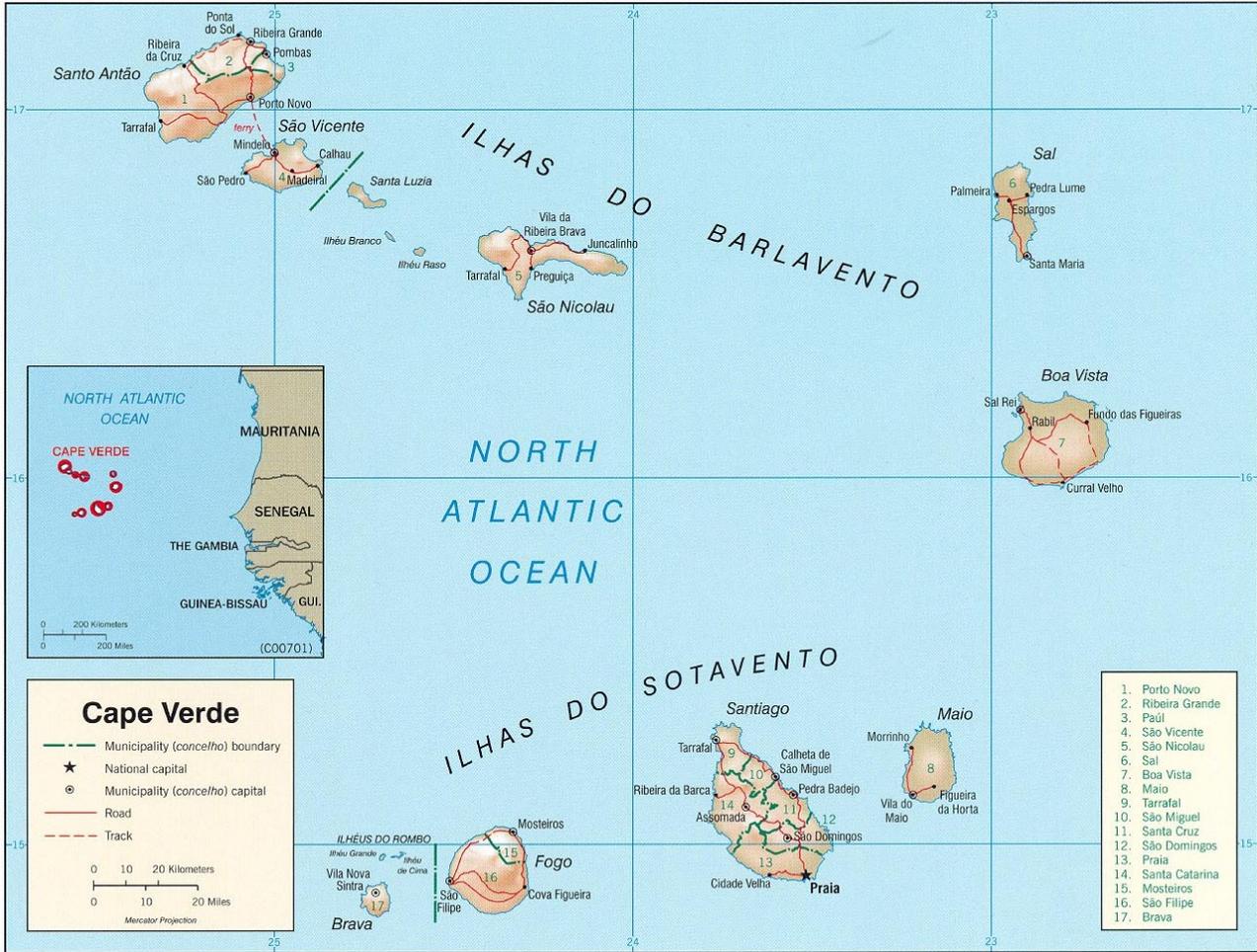
ESPAÇO E OCUPAÇÃO

2.1- O Arquipélago de Cabo Verde

Enquadramento e Desenvolvimento

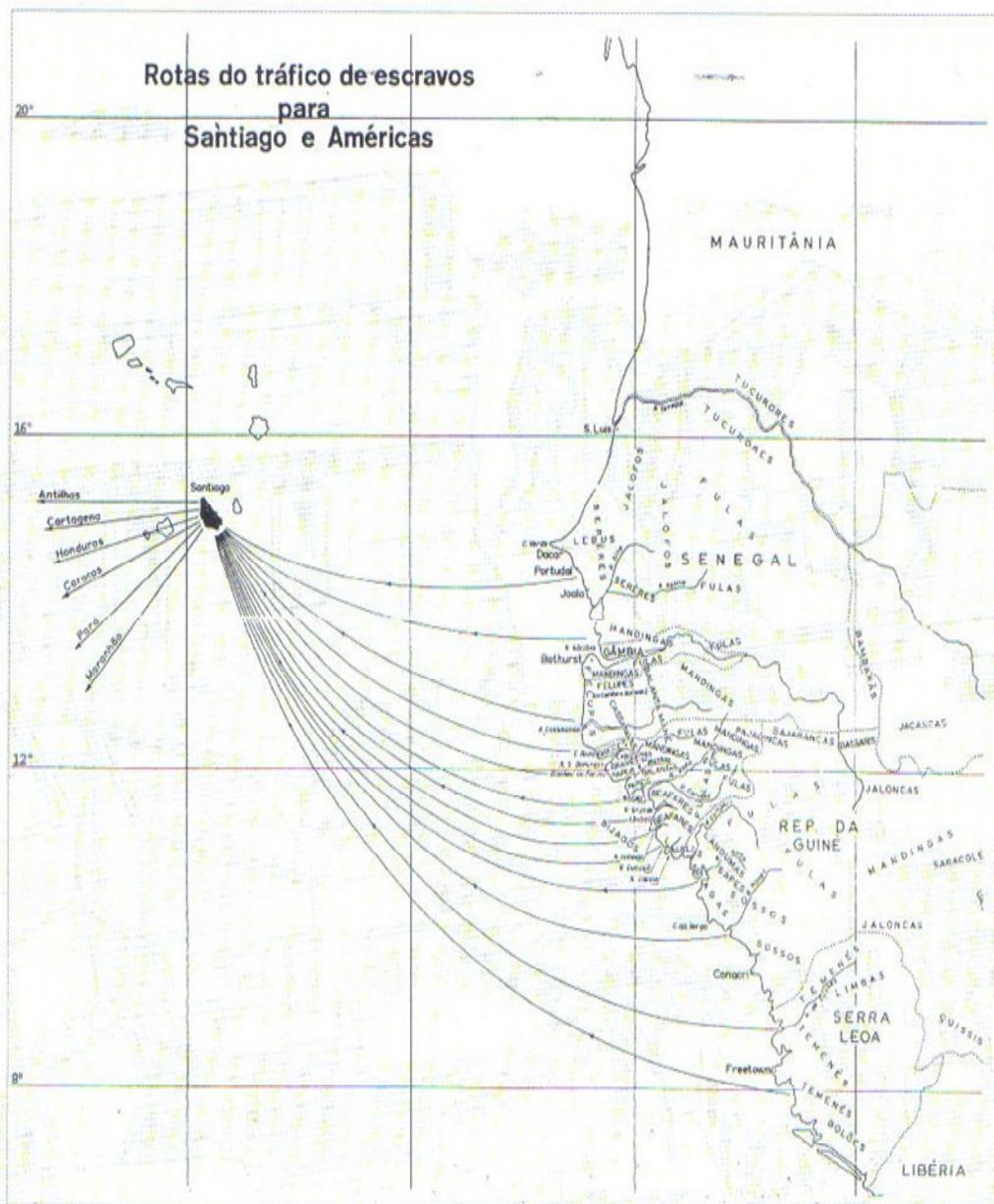
O arquipélago de Cabo Verde possui dez ilhas, das quais nove são habitadas e sete ilhéus. Situadas no Oceano Atlântico, são de origem vulcânica. A superfície total do arquipélago é de cerca de 4033 Km² e está situada entre 17° 13' N-14° 48' N de latitude, e entre 25° 22' W Gr.-22° 40' O Gr. de longitude, ficando a cerca de 465 Km da costa africana (a Oeste do Senegal e perto do Cabo Verde de onde lhe veio o nome). As ilhas e ilhéus formam dois agrupamentos que constituem o conjunto arquipélagico segundo a sua posição em relação aos ventos dominantes do nordeste: o Grupo de Sotavento: Maio (269 km²), Santiago (991 km²), Fogo (476 km²), e Brava (64 km²) e os ilhéus Grande, Luís Carneiro e Cima; e o do Grupo de Barlavento: Santo Antão (779 km²), São Vicente (227 km²), Santa Luzia (35 km²), São Nicolau (343 km²), Sal (216 km²) e Boavista (620 km²), e os ilhéus Branco, e Raso. As ilhas mais importantes são Santiago (Praia) e São Vicente (Mindelo) enquanto os quatro ilhéus que compõem

este arquipélago são Branco e Raso e os dois ilhéus Secos ou do Rombo, ao norte da ilha da Brava.



Base 802991AI (C00671) 2-04

Localização das ilhas de Cabo Verde no Oceano Atlântico.



Rota do tráfico de escravos para Santiago e Américas

Fonte: António Carreira, Cabo Verde Formação e Extinção de uma Sociedade Escravocrata (1410-1878)

Rota do tráfico de escravos para Santiago e Américas.

Fonte: Pereira, Daniel A., “A importância Histórica da Cidade Velha” (Ilha de Santiago - Cabo Verde), I.B.N.L. 2004.

2.2.1 - Primeiras Estruturas Administrativas

As primeiras ocupações

O processo da descoberta e ocupação das ilhas de Cabo Verde enquadra-se no contexto do alargamento das navegações portuguesas para o Atlântico no século XV.

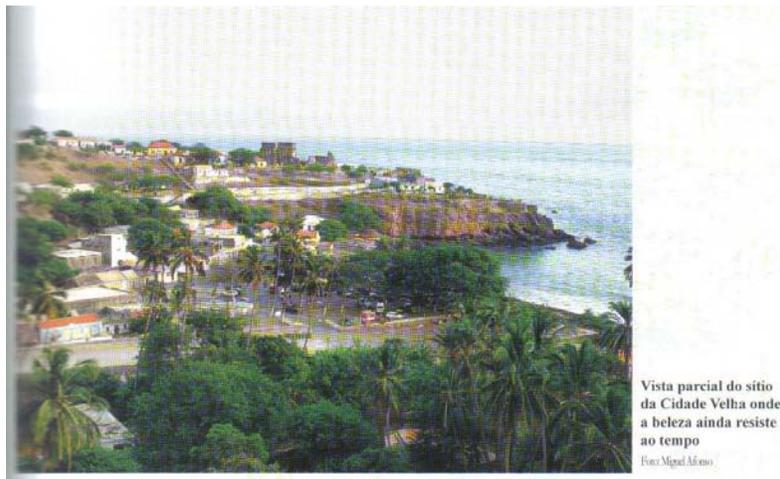
E essa importância estratégica dá às ilhas uma outra dimensão no Atlântico como porto seguro à continuação de viagens que estendiam a novas descobertas. E é evidente que a situação intermediária do trajeto Europa-África-América, obrigou por razões estratégicas o seu povoamento. Aquando do seu descobrimento em 1460, elas se encontravam desérticas e não havia condições que permitissem a ocupação humana, sendo para isso introduzido meios próprios, tendo em conta a importância geoestratégica do arquipélago.

Logo após a sua descoberta em 1460, iniciou-se a colonização com a nomeação do capitão donatário da ilha de Santiago, Antônio da Noli, genovês a serviço do Infante D. Henrique em 1461. No ano seguinte, entregue por D. Fernando a Antônio da Noli, inicia-se o povoamento das ilhas, sendo a ilha de Santiago a primeira ilha a ser povoada. Dividida em duas partes (norte e sul) foram entregues a esses donatários com o privilégio das doações. Numa primeira fase, o povoamento se processa com os seus primeiros habitantes, constituídos pelo próprio Antonio da Noli e vários casais de Algarve, entre outros cidadãos de profissão liberal trazidos por ele. Numa fase posterior, o grosso da população das ilhas provém dos negros trazidos do continente africano, a grande maioria na condição de escravos. Com esta maioria surge a mão-de-obra necessária para o desenvolvimento das atividades econômicas nas ilhas recém-descobertas. Porém, é neste reduzido espaço da Ribeira Grande que começam a ser criadas as bases de existência do que viria a ser a futura capital do arquipélago de Cabo

Verde e berço do homem cabo-verdiano. Que fatores foram determinantes na escolha do sítio que viria a ser denominado de Ribeira Grande?

Segundo Senna Barcellos (2003: 38) “para a escolha de lugar Antonio da Noli visou certamente a abundância extraordinária de água que inundava um solo ubérrimo, de preferência aos outros pontos do sul da ilha que lhe pertenciam, onde faltava aquele elemento tão necessário de começo de uma colonização, embora o clima fosse mau”.

É notadamente importante verificar que o elemento água é importante na identificação e escolha do sítio. Esta é dos pressupostos para qualquer estabelecimento humano.



Vista parcial do sítio da Cidade Velha onde a beleza ainda resiste ao tempo
Foto: Miguel Afonso

Fonte: Pereira, Daniel A., “A importância Histórica da Cidade Velha” (Ilha de Santiago – Cabo Verde), I.B.N.L., 2004.

Situada nas margens de uma ribeira de bela paisagem cheia de fertilidade, ganhará a toponímia do que foi a antiga Cidade Velha da Ribeira Grande; nasce a primeira cidade que os portugueses tiveram na África, na aventura dos descobrimentos. A escolha dessa localidade se deve a ela ser dotada de uma enseada defronte da foz de uma então rica ribeira, e por possuir recantos onde os navios podiam abrigar-se, conforme descreve João Fagundes (1990: 82):

A disposição topográfica da cidade organiza-se em torno de alguns elementos essenciais: -uma pequena enseada, com boas condições de abrigo, - um vale alongado no sentido sul-norte, enquadrado por duas vertentes de declive acentuado que morrem a pequena distancia da costa, -uma plataforma costeira baixa, que se estende para ambos os lados de desembocadura do vale.

Estes são os pressupostos que determinaram a escolha das margens da ribeira para a sua ocupação. Porém, adicionado a estes fatores, surge ao longo das margens e vales uma prática de agricultura na qual, apesar de se apresentar de forma ainda rudimentar, encontrar-se-ão os principais fatos urbanos representativos do aparecimento do povoado. E foi assim que, junto ao pequeno porto da Ribeira Grande, começam a aparecer as primeiras habitações do povoado, que em menos de um século de existência se tornaram vila e cidade. É evidente que a evolução na ocupação do espaço leva o seu tempo e não foi um processo tão simples como podemos imaginar. O processo decisório estaria ligado a regalias que de certo modo determinavam que houvesse alguma intensificação no povoamento de uma ilha, sobretudo esta que se encontrava distante da metrópole.

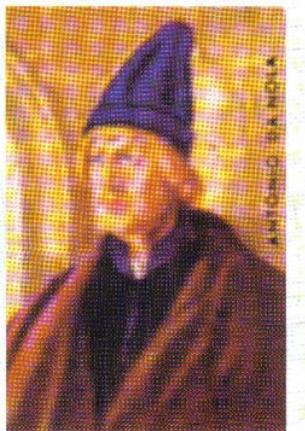
Além disso, a sua estratégica localização determinará dois importantes fatores: primeiro, a decorrência gradual do povoamento e a sua rápida ascensão; segundo, o espaço arquipelágico recém-descoberto surge como uma retaguarda estratégica para os desígnios políticos e econômicos da Coroa Portuguesa. Com a idéia prevalecente da descoberta do caminho marítimo para a Índia, sobretudo da demanda de fontes de riquezas que na altura chegavam à Europa, as ilhas tornam-se um ponto estratégico para continuação das descobertas e implementação do comércio com os habitantes do continente negro. Na impossibilidade de se fixarem de forma estável e segura no continente, o arquipélago “passa a desempenhar uma preciosa escala náutica na busca dos mares e terras do Sul” (CORREIA e SILVA, 1998: 8).

Na impossibilidade de estabelecerem no continente, e aliada a essa posição estratégica, a sua ocupação e povoamento determinaram a concessão de amplas regalias aos povoadores pela Coroa, regalias constantes da Carta Régia de 1466. Estes principais critérios na concessão de privilégio aos povoadores irão dinamizar a ocupação e o desenvolvimento da ilha de Santiago, dando origem “aos primeiros sinais de emergência de um sistema urbano medieval” (CRUZ, Gleuda., 1998:160).

E assim, com a ligação com o continente negro e o desencadear do desenvolvimento do comércio com a costa, a ilha torna-se o motivo primordial da sua ocupação. O porto da Ribeira Grande passa a desempenhar o seu papel como ponto de incidência, quase ponto obrigatório de passagem de quase todos os navios que tinham o continente negro como destino. Com a acumulação inicial de riquezas provenientes da sua estratégica posição, o povoado começa pouco a pouco consolidando contornos de um aglomerado urbano.

O assentamento humano processa-se com a contínua chegada de carregamento de negros, mão-de-obra escrava proveniente da costa africana, aumentando consideravelmente o número de habitantes do povoado. Porém, é com essa mão-de-obra que se desenvolve a prática de uma agricultura rudimentar e uma pastorícia nascente. E assim, através da mão-de-obra do negro trazido do continente, é que Ribeira Grande conheceu o desenvolvimento. Ao iniciar-se a colonização, “levaram-se casais do reino para Santiago, recrutaram-se escravos da Guiné, ensaiaram-se as primeiras culturas. E já em 12 de junho de 1466, El-Rei D. Afonso, numa carta de privilégio, outorgava que fosse constituído primeiro foral dos colonos de Santiago, o primeiro código judicial e administrativo pelo qual se deviam reger os moradores, sob a vontade suprema do Infante D. Fernando. E na Cidade Velha, com esses primeiros sinais de emergência de um espaço urbano, as trocas comerciais e de escravos começam a intensificar-se (Silva, Madeira M.,1998, citado por Murias, Manuel-1938:23) e muitas vezes essas cidades segundo (CRUZ, Gleuda.,

2001:160) tornam-se verdadeiras repúblicas burguesas e comerciais (...) e com o povoamento dos colonos vindos da Coroa portuguesa, tornam-se um espaço que configura um estágio intermediário entre o assentamento rural e a categoria de cidade.



António de Noli - Descobridor da ilha de Santiago. Iniciador da grande aventura da ocupação humana do arquipélago cabo-verdiano.

Fonte: Pereira, Daniel A., “A importância Histórica da Cidade Velha” (Ilha de Santiago – Cabo Verde), I.B.N.L. 2004.

2.2.2- O DESENVOLVIMENTO DO COMÉRCIO COM A COSTA DA GUINÉ século XV e primeira metade do século XVI.

A posição estratégica no Atlântico, a intensificação do comércio de escravos, o arquipélago passa a ser uma referência obrigatória no contexto histórico das ilhas. Além disso, para a fixação de colonos vindos da Europa, a Coroa portuguesa cria incentivos necessários para essa fixação, nomeadamente privilégios, liberdades e isenções. Transformado simultaneamente como entreposto escravocrata, o desenvolvimento econômico da Ribeira Grande dependeu em grande parte do

comércio com o exterior, consequência da liberdade concedida aos moradores para resgatar escravos na costa da Guiné, segundo Fagundes, J. (1990: 75) “entre os privilégios concedidos figurava a liberdade de comércio e resgate de escravos na costa da Guiné”.

É na Cidade Velha que nasce o homem crioulo. Foi o ponto de encontro dos primeiros europeus e negros da costa de África, trazidos para o povoamento dessas ilhas. Do cruzamento dessas duas raças distintas originou uma população mestiça. A miscigenação nascida da simbiose cultural (europeu e africano) deu origem à caboverdianidade. A evolução do dialeto crioulo, com diferenças de uma ilha para a outra, onde as variantes fonéticas provêm de muitas línguas africanas do qual deve-se a miscigenação atrás referida. A cidade antiga da Ribeira Grande teve ainda um papel preponderante no apoio à expansão portuguesa e no desenvolvimento do comércio e de navegação que se estendeu desde o início do povoamento (século XV) até meados do século XVI:

Altamente favorecido pela conjuntura internacional, com o alargamento das rotas comerciais e com a abertura de novos mercados consumidores de escravos (...), Ribeira Grande testemunha até meados do século XVI, uma fase de crescimento, impulsionada pelo dinamismo do seu principal setor económico: o comércio com a costa da Guiné, donde sobressai o da escravatura. (Santos, Maria Emilia Madeira: 1991: 159).

2.2.3 - A EXPANSÃO DA CIDADE - século XVI

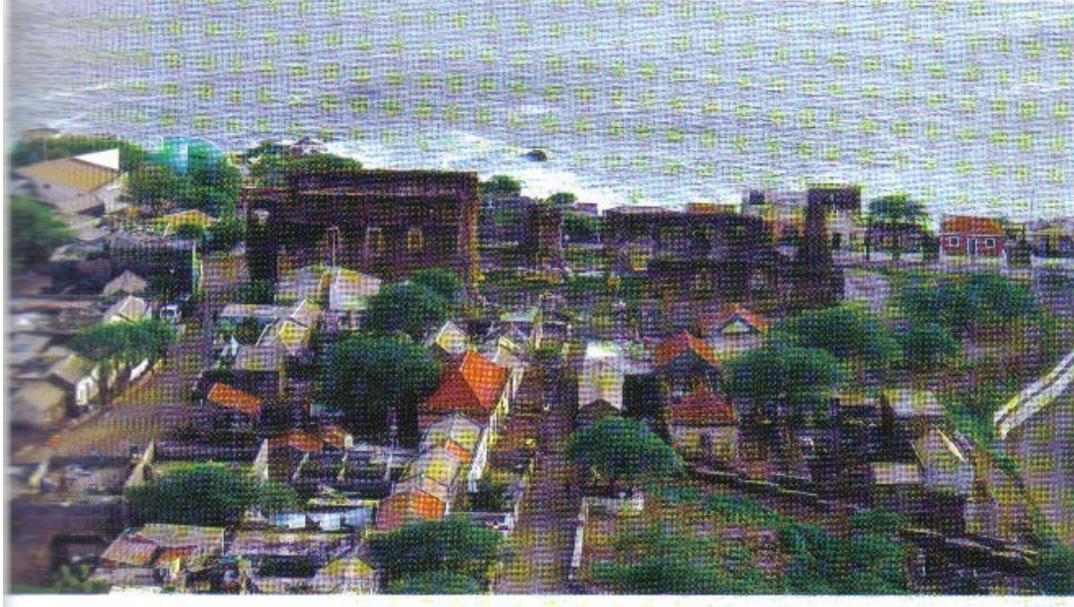
Este foi o período de grande auge para o progresso económico da Ribeira Grande no final do século XV. Segundo SILVA, Maria Tereza M. (1998:126), “surge à volta do porto e resultante do comércio externo, o desenvolvimento de uma economia

local e uma movimentação de mercadorias, bens e serviços que fez crescer a cidade”,
em que:

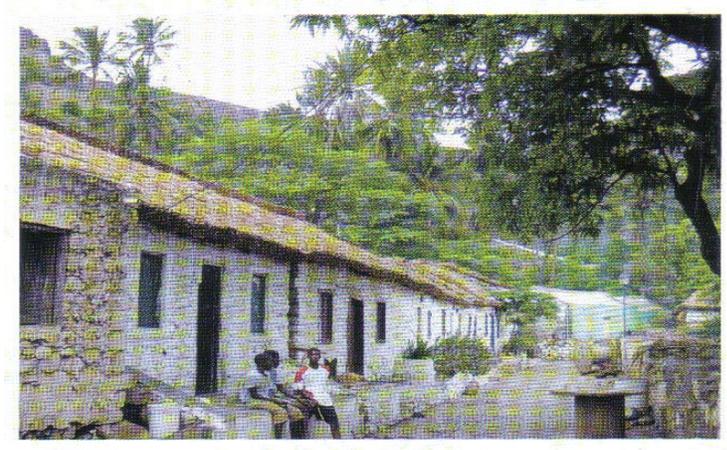
os gêneros de produção interna (algodão, peles e sebos) são vendidos aos mercadores que lá vão abastecer-se de escravos; ao mesmo tempo em que os visitantes provêm à ilha de bens de primeira necessidade, incluindo alimentos: o milho, arroz e cuscuz (importados da Guiné), além de farinha de trigo, biscoitos, azeite e vinho provenientes da Europa (Santos, Maria Emilia Madeira: 1991).

Em função disso, a cidade passa a adquirir a importância geoeconômica no Atlântico. “Com efeito, ao longo do século XVI, quase todas as rotas do comércio atlântico passam pela Ribeira Grande, e não é por acaso que a Coroa resolve dotá-la de infra-estruturas mínimas para fiscalizar de perto toda essa movimentação. Boa parcela da navegação que se dirigia à costa da Guiné partia da Ribeira Grande, sendo cobrados, na torna-viagem, os impostos devidos à Coroa, os quais se iriam transformar numa das principais fontes de receitas do erário público.”¹. Durante a primeira fase da implementação urbana da Ribeira Grande nota-se ter havido alguns constrangimentos de ordem topográfica, devido por um lado à existência de um vale de declive acentuado, e por outro a uma ribeira que por vezes inundava a zona baixa que, para além de causar estragos, deu origem a um desenvolvimento inicial linear perpendicular à costa. Por conseguinte, a cidade parte de uma rua, a Rua Direita, paralela à ribeira incluindo outras duas ruas paralelas a esta — a Rua da Carreira e a Rua da Banana.

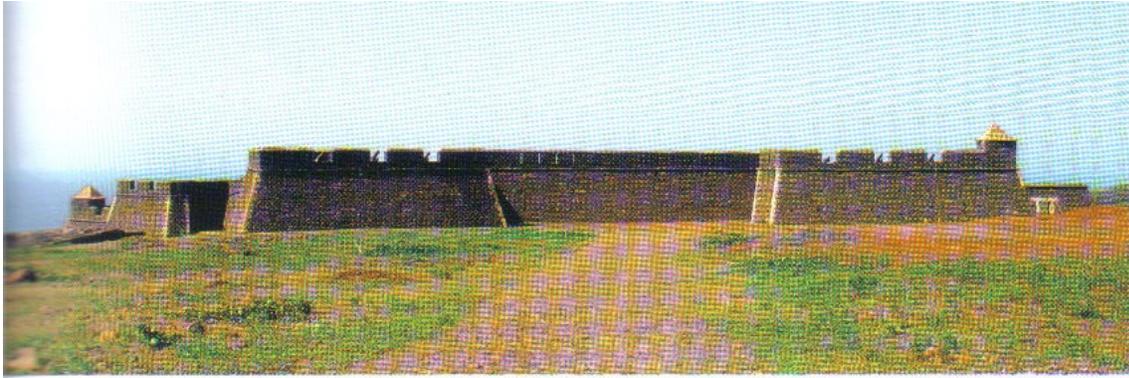
¹ -(A.A.V.v., História Geral de Cabo Verde, vol. I, Coordenação de Luis de Albuquerque e Maria Emilia Madeira Santos, Lisboa, 1991, p. 134).



Ruínas da Sé Catedral. Visão panorâmica da Fortaleza (c.1555-1709).
Fonte: Pereira, Daniel A., “A importância Histórica da Cidade Velha” (Ilha de Santiago - Cabo Verde), I.B.N.L., 2004.



Rua Banana (finais do Século XV)
Fonte: Pereira, Daniel A., “A importância Histórica da Cidade Velha” (Ilha de Santiago - Cabo Verde), I.B.N.L., 2004.



Fortaleza Real de S. Filipe (c. 1591).

Panorama geral visualizada do lado nascente.

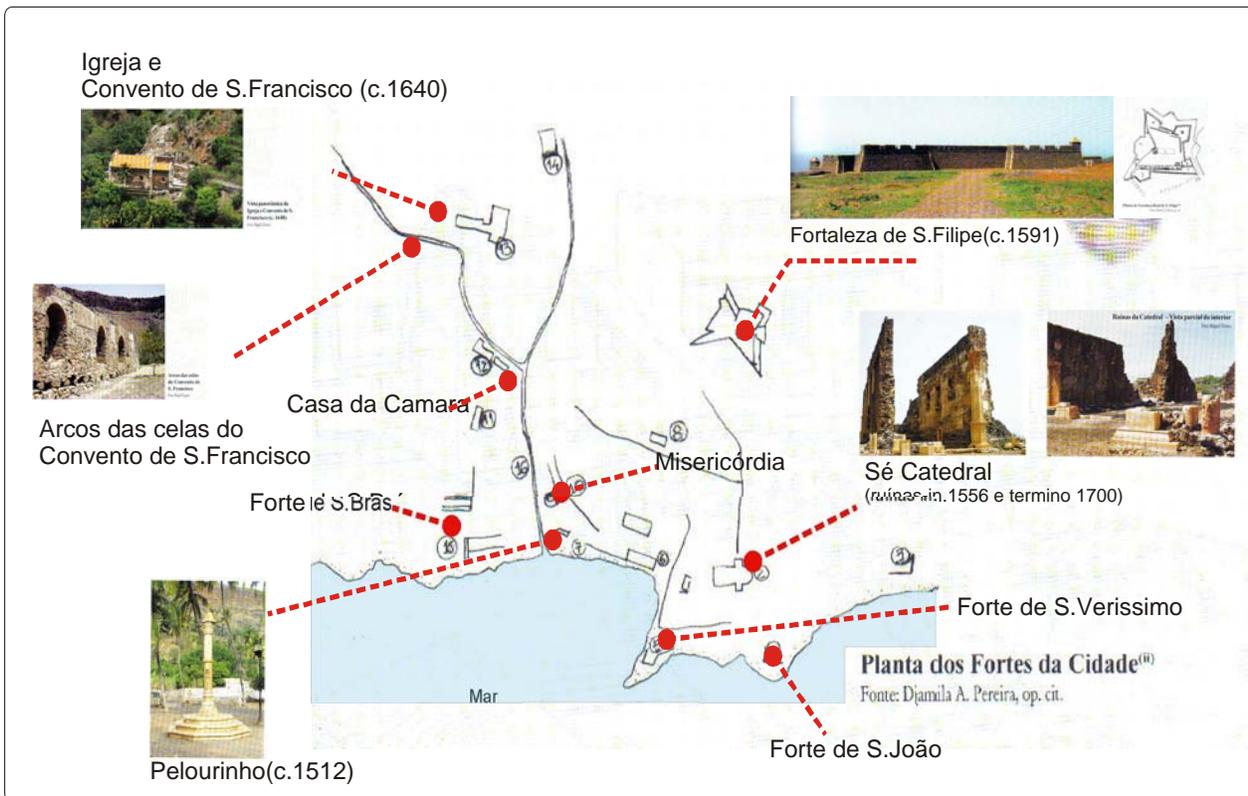
Fonte: Pereira, Daniel A., “A importância Histórica da Cidade Velha” (Ilha de Santiago – Cabo Verde), I.B.N.L., 2004.



Igreja da Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos (c. 1495)

Foto: Miguel Afonso

Fonte: Pereira, Daniel A., “A importância Histórica da Cidade Velha” (Ilha de Santiago – Cabo Verde), I.B.N.L., 2004.



Ribeira Grande: Localização e implantação de edifícios significativos (igrejas, conventos e fortalezas).

A adoção da cidade de novas infra-estruturas acaba por lhe atribuir uma dinâmica maior e reforçar a sua posição geoeconômica. Instalou-se primeiro, na zona nascente, a prisão, a misericórdia e a câmara municipal. Em frente a estes edifícios é demarcado um amplo largo em frente ao mar, onde se colocaram o Pelourinho, símbolo do poder municipal, centro da vida do burgo que funcionava como mercado de escravos, onde:

por volta de 1510-1512 a Ribeira Grande já estava completada com uma Câmara Municipal, pilar da administração local que só era criada quando a importância das povoações assim o justificasse. Com as Câmaras surgiam, geralmente, os pelourinhos por constituírem, ao tempo, símbolos de justiça e municipalidade. Acreditamos, portanto que este pelourinho terá sido construído numa data muito próxima da criação da Câmara Municipal, provavelmente na primeira metade do século XVI (FILHO, Lopes. 1992: 94).

As inundações e o declive acentuado determinaram que o desenvolvimento fosse de forma linear no sentido sul-norte, ao ponto do:

troço de muralha que liga os baluartes de S. Veríssimo e S. Brás foi dotado de uma cloaca para escoamento destas águas. No seu curso final formava-se uma laguna que se podia estender até perto do pelourinho, criando uma área naturalmente imprópria para a construção (onde ficou um logradouro amplo junto ao mar) (FAGUNDES, in Oceanos nº5, 1990).

A partir desta fase, no momento áureo da sua economia, a vila (desde 1530 Ribeira Grande) ascende à categoria de cidade. Ascende *de jure* à categoria de cidade e ao mesmo tempo passa a ser sede de bispado de Cabo Verde, erigida pela Bula Papal *Pró Excelenti*, com jurisdição espiritual sobre as ilhas do arquipélago e sobre a terra firme do continente africano, do cabo Verde ao cabo das palmas”.

2.2.4- A DECADENCIA DA CIDADE (Final do século XVI)

Esta situação foi diminuindo, ao longo de todo o final do século XVI e mais ainda durante o século XVII, essencialmente devido a guerra de corso, pirataria e de outras potências europeias (Inglaterra, Holanda e França), criando instabilidade no mar e em terra, fazendo afugentar as embarcações com receio de serem saqueadas e é o caso por exemplo de dois violentos ataques realizados à cidade em 1578 e 1585, pelo corsário inglês Francis Drake, como afirma Fagundes (1990:83)-João Fagundes,² em 1712, finalmente a cidade é atacada e saqueada por corsários franceses”. E assim, provoca a decadência econômica das ilhas, e bem assim, conclui Fagundes (1990:82), “é a perda definitiva do estatuto de capital em 1769” e passa a ser transferida para Praia.

² - Ribeira Grande -A Cidade Velha” in Oceanos, n.5, 1990, p.83),

CAPÍTULO 3

3 MINDELO: UMA CIDADE, UMA FORMA URBANA.

A ilha significa a quintessência do *retorno ao lugar*; os indivíduos se encontram perdidos numa sociedade planetária, sem limite, de espaços descontínuos. Modelo reduzido do mundo, a pequena ilha oferece uma *coincidência perfeita* para o espírito entre os limites *geográficos* e os *mentais*. Os indivíduos, perdidos na sociedade contemporânea sem limites, tem necessidade, de tempos em tempos, de limites e referências claras (DIEGUES, 1998: 101).



Planta da Ilha de S.Vicente (acesso na internet em 12.12.06)

3.1- A ILHA DE SAO VICENTE E O ATLANTICO

O descobrimento das ilhas se encontra no contexto da navegação portuguesa do Atlântico durante o século XV e serviu como porto seguro à continuação das viagens e a novas descobertas. O processo de ocupação das ilhas atlânticas (caso de Cabo Verde), descobertas em 1460, era registrado e integrado nos bens do reino e em seguida passavam pelo processo de ocupação. E assim, surgem as primeiras estruturas administrativas no sistema de capitânias / donatários. Neste sistema, as doações eram sempre acompanhadas de amplos poderes e privilégios, conferida assim quase total liberdade de ação ao capitão donatário na sua área de jurisdição.

Aquando da chegada dos portugueses, as ilhas eram desérticas e não ofereciam condições de atração para o seu povoamento. Elas foram doadas a D. Fernando. À semelhança do que acontecera nas outras ilhas atlânticas, D.Fernando, o donatário, fez-se representar por dois homens de confiança, Diogo Afonso e António Noly, a quem atribuiu parte das terras doadas. E assim a ilha de Santiago, sendo a primeira ilha a ser povoada, foi dividida em duas partes (norte e sul) que foram entregues a esses donatários com o privilégio das doações.

Com a divisão da ilha de Santiago, tiveram origem as primeiras capitânias/donatárias, Ribeira Grande e Alcatrazes, constituindo assim o primeiro instrumento de fixação no então espaço deserto de Cabo Verde. Este sistema de capitânias iniciado ainda no século XV, “alarga-se ao resto do arquipélago em condições e momentos diferentes, com resultados também diferentes” (LOPES, Maria J., 2005: 21).

O povoamento se materializou mais cedo nas ilhas de Santiago e Fogo e foram sendo gradualmente criadas estruturas administrativas, “apresentando as da ilha de

Santiago um maior grau de complexidade” (LOPES, Maria J., 2005: 21). Conseqüentemente, alguns anos mais tarde, a 22 de janeiro de 1462, foi a descoberta da Ilha de São Vicente. O seu povoamento foi muito tardio, pois, como aconteceu com as restantes ilhas de Barlavento, até início do séc. XIX, se encontrava por povoar. A sua extrema aridez e falta de água dificultara a ocupação humana. Durante muito tempo foi ocupada por cabras e não por gente. Sob “as luzes da era da modernidade”, aguardava a ilha, na luta renhida com a natureza adversa, pelos melhores momentos do seu despertar do tempo em que esteve adormecida. Isso acontece, porém, um pouco mais tarde, com o incremento dos fluxos anglo-sul-americanos, resultado da independência das ex-colônias do pólo austral (Brasil e Argentina), do descobrimento da navegação a vapor, e introdução de novas tecnologias de navegação e a formação de uma sociedade marcada pela maritimidade e submetida a uma dinâmica de integração atlântica. E assim, a revolução geoeconômica e política, que tem lugar no xadrez atlântico ao longo do séc. XIX constitui o quadro de gestação do Mindelo. E assim o Mindelo surge da revolução geoeconômica que tem lugar no xadrez atlântico ao longo do séc. XIX.

A posição estratégica destas ilhas do atlântico ocidental serviu como base de escalas de várias expedições estrangeiras. É o caso das expedições bretãs e normandas que escalaram demoradamente São Vicente e o Porto Grande. CORREIA e SILVA (1998: 28) aborda esta questão referindo-se à importância da ilha de São Vicente no Atlântico, em que “os holandeses, no seu esforço de conquistar e ocupar o Brasil utilizaram sistematicamente a ilha de São Vicente. Neste contexto, escala a ilha caboverdiana, em 1628, a frota do capitão Van Uytgeest a caminho de Pernambuco, a serviço da companhia holandesa das Índias Ocidentais. No mesmo ano, fundeia no Porto Grande, sob o comando do capitão Adriaen Jansz, uma outra frota das Províncias Unidas. É, no entanto, em 1629, que estaciona em São Vicente a maior frota holandesa

até então vista no arquipélago. Ela tem por destino o Brasil e por objetivo a conquista da cidade de Olinda. Os navios capitaneados pelo general Loncq demoram quatro meses em São Vicente, tempo suficiente para descansar a tripulação, montar embarcações e abastecer-se de sal nas ilhas orientais do arquipélago” e concluindo “a enorme desproporção entre a pequenez e a pobreza da ilha, por um lado, e a grande procura de que esta é objeto por parte de navegação oceânica, por outro”.

3.2 - ÉPOCA DAS INCERTEZAS E ESPERANÇAS

3.2.1- Sao Vicente: povoamento e desenvolvimento populacional 1794-1850: Projeto urbano, incertezas e tentativas de povoamento.

As primeiras ilhas descobertas foram as de Santiago e Fogo, em 1460, e dois anos mais tarde, a 22 de janeiro de 1462 é que foi descoberta a ilha de São Vicente e doada, mais tarde, ao duque de Viseu. Apoderaram-se dela os Marqueses de Gouveia, a título de que era uma dependência de S. Antão, e que à semelhança das outras ilhas, foi doada, desde 1498, juntamente com a de S. Nicolau, ao conde Portalegre. O sistema de doação se baseava em contratos de arrendamento através de decretos régios e que se beneficiava de privilégios em relação ao pagamento de alguns dízimos e foros. Acontece, porém, que no início do século XVIII, fez-se um contrato de arrendamento com Manuel Lopes Godelho, da ilha de S. Nicolau “e suas anexas que foram do Marquês da Gouveia”, por um período de nove anos, pagando anualmente 750 mil r.éis, além “do hum por cento e dous por milheiro dos quartéis”. Segundo LOPES, Maria J., (2005: 71) “o contrato não menciona explicitamente a ilha de São Vicente, mas, com certeza, ela fazia parte das ilhas anexas. Ali, São Vicente sempre esteve ligada à ilha de S. Nicolau ou à de S. Antão”.

A ilha de São Vicente, apesar de ser plana, era árida e sem água, e o seu povoamento foi muito tardio pela extrema aridez. Num primeiro momento, a ocupação humana foi dificultada e, durante muito tempo, a ilha foi ocupada apenas por cabras. Neste quadro nefasto conheceu-se um processo difícil na formação da primeira povoação, apesar da sua posição estratégica “desde a primeira doação à povoação D. Rodrigo, passaram-se algumas centenas de anos e à cidade algumas dezenas” -LOPES, Maria J., (2005: 70). Num segundo momento, o projeto urbano do povoamento e da fundação da povoação, com todas as virtudes e vicissitudes de uma sociedade paradigmática passou por incertezas, por várias tentativas e por personalidades ousadas que apostaram e acreditaram que este espaço, um dia, seria uma cidade e que “marcou alguns dos períodos mais significativos da história cabo-verdiana” (BARCELLOS, 2003: 48). O tempo foi marcante e decisivo no decorrer do primeiro núcleo urbano até a sua formação como cidade. A importância da ilha e do seu porto natural não era ignorada pelas autoridades do reino, segundo Sena Barcelos, em 1724, aquando do problema com S. Antão; o Conselho Ultramarino já estabelecia hipóteses para a possibilidade dos ingleses se fixarem “na ilha de São Vicente que fica muito vizinha à de S. Antão, a qual não é habitada e tem um porto muito cômodo e abrigado, com um ancoradouro capaz de receber grande número de navios, ainda os de maior lotação e força” (BARCELLOS, 2003: 250).

Desfrutando da sua posição estratégica, a ilha torna-se ponto de referência e quase que obrigatória, de escala náutica, procurada nos séculos XVII e XVIII pelos navios em direção ao Atlântico Sul. Nesse tempo era quase desabitada, possuindo apenas um número reduzido de habitantes. Servia como ponto de refúgio a pescadores da ilha de S. Antão, de abrigo e acolhimento de embarcações de outras nacionalidades que freqüentavam a ilha de forma indiscriminada. Em 1734 surge a primeira proposta de

João da Fonseca Távora, morador da Corte e de passagem pelo porto da Praia, que se ofereceu para povoar a ilha de São Vicente e fortificar o porto. O governador informou Sua Majestade do pedido e das vantagens que a ilha ia usufruir, e que a mesma, como ponto de escala de corsários, seria um perigo para as outras ilhas. Aliás, dadas as condições climáticas e a aridez da ilha, o seu povoamento estaria condicionado a grande dispêndio à Fazenda Pública, que a Coroa não estaria em condições de suportar, sendo esta a razão “que poderá ter condicionado o processo de povoamento e nada ficou resolvido” (LOPES, Maria J.,2005: 72).

É evidente que durante a colonização, as autoridades se preocupavam mais com as ilhas que apontavam índices econômicos mais notáveis, sobretudo as que interessavam em primeiro lugar à exploração de terras mais ricas e com condições agrícolas mais promissoras. Assim, as atenções estavam viradas mais para as ilhas de Santiago, Fogo e Santo Antão , cujas terras produziam tudo quanto pudesse interessar à economia da época. O ano de 1781 foi decisivo para que as ilhas desérticas fossem povoadas. Pelo decreto de 11 de maio desse mesmo ano, Sua majestade ordena que fossem dadas executadas as providências necessárias a fim de se povoarem as ilhas despovoadas, São Vicente e outras, e “determinava sua majestade que se povoassem a ilha de São Vicente e outras desérticas de Cabo Verde, dando-se para esse fim as ordens necessárias, beneficiando os novos povoadores com isenção de foros por tempo de dez anos e mandando aplicar os dízimos delas para a reedificação das igrejas”³.Nota-se, todavia, que durante esses anos subseqüentes nenhum projeto foi executado; apenas se fala de indícios do relançamento do projeto de povoamento da ilha. É conhecido o empenho do governador Marcelino Bastos em auxiliar a empresa de povoamento da ilha, que ainda se encontrava desértica, e o interesse de João Carlos da Fonseca Rozado,

³ - Subsídios da História de Cabo Verde e Guine, Vol. II-116.

um rico agricultor da ilha do Fogo, disposto a povoá-la. Em julho de 1795 foi nomeado capitão-mor de São Vicente por ter se oferecido para povoá-la com 50 escravos, na condição de que o Estado construísse na ilha uma igreja. (Subsídios da História de CV, 472/483). Após ter lançado a obra de desbravamento da ilha, batizou o pequeno povoado com o nome de D. Rodrigo. Em 1815 morreu arruinado e descrente. Nesse tempo, os poderes centrais já manifestavam notável interesse no relançamento do projeto de povoamento, recorrendo a todos os meios possíveis para iniciar o tão “útil estabelecimento”. Para o seu início, aproveitaria-se os moradores das outras ilhas. Para estes, recomendava-se que o número de casais não ultrapassasse o número de vinte, por não “ser acertado que a povoação se faça só com colonos das ilhas”. Entretanto, prosseguem com certas recomendações a favor dos benefícios para os povoadores, sua subsistência e defesa⁴. Por outro lado, destaca-se também, nesse quadro de relançamento do projeto, a vinda de dois iates de Lisboa, nos princípios de 1794, especificamente para dar início ao processo. O primeiro iate, denominado “Bom Sucesso”, transportava presos, gêneros e ferramentas destinados à ilha de São Vicente. Este processo não se realizou. Aconteceu de terem naufragado logo à entrada da cidade. Porém, segundo informações do governador, os presos acabaram por fugir em outras embarcações. Em junho do mesmo ano, chega um outro iate com presos com destino às ilhas de barlavento onde se apresentava o melhor clima, e depois seriam transportados para povoar a ilha de São Vicente, “quando para esse efeito se dirigirem as ordens necessárias”⁵. Não obstante essa situação, as ordens chegavam pela carta régia de julho de 1795, que ordenava o início do processo de povoamento, na sequência da proposta de João Carlos da Fonseca. Diante disso, não passava de um quadro de preparativos e de instruções, que se enquadrava, desde a visita do governador a São Vicente na ocasião de

⁴ - S.G.G., livro n. 11, Representação que fez o Real Erário.

⁵ - S.G.G., livro n. 11, fol. 149-150.

posse — acompanhado do Provedor, Escrivão da Fazenda Real e um oficial engenheiro —, na demarcação e repartição dos terrenos, na autorização dos casais a levarem os seus escravos, e estabelece um conjunto de medidas e privilégios ao capitão-mor, inclusive vários materiais para abarracamento, armamento e munições. Enfim, uma série de ações que acaba por inviabilizar a execução do projeto, com a morte do governador. No ano seguinte, em agosto de 1815, Inácio de Melo, que sucedeu a João Carlos da Fonseca, deparou-se com a ilha em estado degradante, pois a população encontrava-se bastante reduzida e na mais profunda miséria. A agricultura não floresceu, as terras não produziam o suficiente para a sobrevivência dos habitantes e tudo dependia da ilha vizinha de Santo Antão. Ao constatar a tal situação, Inácio de Melo expõe e solicita apoio ao governador geral com urgência para auxiliar os poucos povoadores que ainda lá viviam. Desses constavam em número bastante reduzido, apenas alguns da ilha do Fogo, mas também da ilha de Santo Antão e da Boavista. Desses poucos povoadores que resistiram a tais calamidades, o governador autoriza e incentiva-os, sobretudo os de Santo Antão, a estabelecerem-se em São Vicente “a troco de promessas de ajuda, fornecimento de ferramentas e gado, que apesar dos que lá viviam era de extrema miséria, por não terem condições de sobrevivência”⁶. Apesar das perspectivas da consolidação da povoação, o seu povoamento demorava a se institucionalizar. Decorridos poucos anos, apesar de assolada por vários períodos de seca e de epidemias, a população ia crescendo, abrigando cerca de 200 habitantes em 1807. Em 1819, Antonio Pusich, governador do arquipélago, ao assumir este desafio, transfere para São Vicente famílias camponesas de Santo Antão, munindo-as de alfaías agrícolas e sementes. Milícia, alfândega, feitoria e igreja foram a mínima infra-estrutura de

⁶ - S.G.G., n. 8-1819-1820.

benefício à ilha. Satisfeito pelo que tinha realizado, muda o nome da povoação de D. Rodrigo para Leopoldina, em homenagem à princesa austríaca de Portugal.

A dinamização do povoamento se reforça ainda com a autorização na concessão de terrenos por aforamento, isentos de dízimos durante dez anos. O contrato obrigava os beneficiários a satisfazer certos requisitos e sujeitos a sua nulidade, se não cumprissem na íntegra as medidas estabelecidas no contrato: cultivar os terrenos em prazo estabelecido, construir pelo menos quatro edifícios na área estabelecida da povoação, empregar nos trabalhos somente gente livre, nunca escravos, e “fundar e manter na ilha uma casa de comércio que sirva de entreposto mercantil entre aquela província e os portos da Europa”⁷.

É de extrema importância, nessa época, a ocorrência de grupos com capacidade de reivindicação, capazes de gerir e zelar os interesses da população, correspondendo ao imperativo da vida da cidade. E junto aos privilégios surge um grupo de cidadãos constituídos na maior parte de moradores, a solicitarem direitos de livre entrada de todos os materiais para construção urbana na nova povoação do Mindelo, tendo o mesmo pedido sido deferido em ” 23 de julho de 1851, com isenção de direitos por cinco anos e que estas construções não fossem cobertas de palhas, apenas de madeira, telha, cal, vidros e ferragens”⁸. Formularam regras que regulamentam a vida urbana do Mindelo. Percebe-se igualmente uma intenção deliberada de planejamento relativamente à reabilitação do núcleo antigo, onde as condições sanitárias se faziam sentir com as epidemias constantes que assolavam a povoação.

Constata-se, porém, que as preocupações sanitárias, por um lado se refletem na valorização estética e, por outro, na inovação dos traçados. Assim, revelam-se

⁷ - Boletim do Conselho Ultramarino, Legislação Novíssima, 184-1835, vol. I p. 73-74.

⁸ - Subsídios para a História de Cabo Verde, Vol. II, p. 466

preocupações de caráter sanitário, estético e funcional no início da sua fundação, os quais se tornam relevantes, com princípios urbanísticos renovadores da imagem da cidade. Anos mais tarde, na seqüência de implementação desses princípios, por decreto régio de 12 de dezembro de 1860, ordenam-se medidas urbanísticas, especificamente para a orla marítima da baía:

1º Que mais não sejam concedidos terrenos na Villa do Mindelo entre os prédios e a baía;

2º Que não se permitam do lado da baía quaisquer construções que excedam a linha das casas atualmente edificadas, sem que preceda projeto regular aprovado pelo governo.

É curioso verificar que estes conjuntos de medidas revelam preocupações, não pelo fraco índice populacional inerente a dificuldades na estruturação do espaço, mas mostra, sobretudo, sinais claros de que o porto seria a única alternativa ou mesmo at é a mola impulsionadora capaz de dinamizar o desenvolvimento da futura cidade. E é neste contexto que as figuras dos governadores aparecem como impulsionadores na estruturação urbana da povoação. Não é por acaso que os primeiros indícios para efetivação dessa estruturação se iniciara com a fase de estruturação urbana da povoação, sob a administração do governador Fortunato Barreiros (1852-1858), pois foi neste período que grande parte das medidas administrativas e urbanísticas foram sendo implementadas como soluções de diferentes problemas para a consolidação do espaço e a forma da cidade. No quadro dessas medidas urbanísticas foram definidas igualmente as linhas de um projeto urbanístico, contendo elementos geradores de uma estrutura urbana para a futura cidade a ser criada pelo porto carvoeiro. Delimitada com marcos de alvenaria a extensão da futura povoação, foram definidos em seguida os locais para a construção dos elementos geradores e estruturantes do projeto urbano concebido pelo

Estado, tais como: edifício da alfândega e o seu cais, a sede da municipalidade e a cadeia civil, o quartel militar, a residência do governador e duas praças públicas.



Vista parcial do porto-Editor: União Bazar, 1910

Paralelamente, implementam-se medidas sanitárias e de higiene pública indispensáveis à criação de um modo de vida urbano mais confortável. E assim nasce o primeiro núcleo urbano, consolidado por um espaço humano de dimensão significativa proveniente da inter-relação entre o mar e a terra. Origina-se uma forma urbana baseada na maritimidade: e estende-se marcada por uma identidade social em que “o porto molda os contornos do perfil psicossocial do habitante da cidade” (CORREIA e SILVA, 1998: 126).

Por outro lado, durante o mandato do governador Calheiros e Meneses (1858), estavam já concluídos os edifícios da alfândega e da igreja, além de outros projetos que se destinavam essencialmente aos serviços públicos e à Câmara Municipal. Enquanto no período do governador Albuquerque (1869) concluem-se algumas obras como a

construção do quartel e obras iniciadas em 1859, como a da residência do governador (parte reservada ao Comandante Militar). Terminou, também, a expensas da Câmara, a construção do Edifício dos Paços do Conselho, obra iniciada em 1862. Na mesma época procurou-se canalizar as águas das nascentes do Madeiral e do Maderalzinho.



“Câmara Municipal da Ilha de S.Vicente”. Gravura de Alberto, Escola Portuguesa, século XIX. Edifício dos Paços do Conselho.

Fonte: Correia e Silva A., Espaços Urbanos de Cabo Verde - O tempo das cidades-porto, 1998.

Tudo dependia da movimentação e da dinâmica desencadeada com a volta do porto. Acontece, porém, na década de trinta, a concessão gratuita de terrenos por aforamento e a isenção de dízimos durante dez anos; foram as únicas formas para realizar uma efetiva dinamização do povoamento. Buscando transformar a povoação o mais rápido possível, era necessário criar condições desde a organização administrativa, econômica, social e até mesmo espacial. Mas não era necessário somente criar essas condições, era preciso acima de tudo traçar uma nova realidade insular e atlântica que impulsionasse o espaço “marginal” de infra-estrutura para responder às demandas

impostas pelo movimento portuário. Simultaneamente ao crescimento populacional, modificavam-se então as estruturas urbanas e administrativas da povoação. Porém, administrativamente unida a Santo Antão até 1852, a ilha passava a ter autonomia administrativa própria com a sua estrutura municipal formada por cinco membros e com atribuições e obrigações do código administrativo referente às Câmaras Municipais,

sendo de urgente necessidade dotar a Comissão Municipal da Ilha de São Vicente com meios suficientes para as suas despesas, a fim de que possa proceder o quanto antes à construção das obras de que carece a organização do respectivo município, e do mais importante e freqüentado porto (27.03.1852) – (Senna Barcellos, 2003: 483).

e da instalação de serviços sanitários, fiscais e judiciais necessários ao acompanhamento e desenvolvimento da povoação, e assim, esta diversidade de medidas caminha a novos horizontes impostos pelas funções portuárias e por inerentes funções urbanas de um espaço que começa a assumir importância significativa no contexto nacional e internacional. Devido a essa importância, em 1851 autoriza-se a construção de um cais ou ponte de madeira. É evidente que com o desenvolvimento rápido e progressivo a que assistia, ligado ao seu porto principal e como depósito de carvão de pedra, em 1858, por decreto de 29 de abril, era elevada à categoria de Vila.⁹

Duas décadas mais tarde, por Decreto de 14 de abril de 1879, era-lhe atribuído o estatuto de cidade,

atendendo à representação que me dirigiu a Comissão e Conselho Municipal da Vila do Mindelo da Ilha de São Vicente do Arquipélago de Cabo Verde, e tendo em consideração os avultados melhoramentos que na mesma vila, modernamente se têm realizado e bem assim o aumento da sua população, o desenvolvimento do seu comércio e a sua importante posição geográfica, que a faz ser freqüentada por grande número de navios de todas as procedências; Hei por bem, conformando-me com o parecer da Junta Consultiva do Ultramar e informações do Governo Geral da Província de Cabo Verde, elevar a mencionada vila do Mindelo à categoria de cidade com a denominação de cidade do Mindelo de São Vicente”¹⁰.

⁹ -Boletim Oficial., 1858, n. 29

¹⁰ - B.O., Ano 1879, n. 20.

E assim, decorridos os cem anos de incertezas e de tentativas, o projeto urbano da criação da cidade Mindelo acaba por se concretizar.

3.2.2- A cidade do Mindelo e o período entre 1858-1879

Anterior a este período, em 1703, depois da assinatura do “Tratado de Methwen” com a Inglaterra, Portugal se torna um estado dependente da Inglaterra. É importante realçar como surgiu a influência inglesa no processo de desenvolvimento da cidade do Mindelo. Que papel terão os ingleses na formação urbana da cidade?

O século XVIII marca o período da dominação inglesa em grande parte do comércio entre Portugal e as suas colônias. Com o intuito de estabelecer e incrementar o comércio português com as colônias, o Marquês de Pombal promove a criação de companhias coloniais, atribuindo-lhes grandes privilégios para estabelecerem exploração das possessões portuguesas na África. Entretanto, estas vieram a perder esta importância logo depois da demissão de Pombal em 1777. Porém, no final de século XVIII, com a revolução industrial na Inglaterra, ocorrem grandes transformações econômicas a nível mundial. E assim, a grande indústria moderna aparece baseada no uso das máquinas. Além disso, o desenvolvimento técnico e a invenção da máquina a vapor ocasionou um aumento do mercado comercial com a venda de produtos industriais a outros países, proporcionando uma revolução no sistema de transportes. Chegara o símbolo do progresso e do vapor; e assim o navio a vapor tornou-se o meio de comunicação transatlântico. Por outro lado, a Inglaterra, país que possuía uma indústria e marinha das mais poderosas na altura, passa a assegurar-se do domínio econômico no mundo. E Portugal, nessa altura, e durante as guerras napoleônicas na Europa, fica numa posição de dependência da Inglaterra e acaba por consolidar essa

dependência “com o tratado de comércio de 19 de fevereiro de 1810”¹¹, que confere à Inglaterra “uma situação privilegiada no comércio com Portugal e com as colônias portuguesas”¹². No entanto, com a assinatura desse tratado, ambos os países passam formalmente a exercer livre concorrência comercial e econômica. Sendo os ingleses que controlavam e dominavam o comércio e navegação mundial, é evidente que a Inglaterra é que usufruía das vantagens do tratado. É neste contexto que a ilha de São Vicente representa para os ingleses uma plataforma importante para a instalação dos seus interesses comerciais em meados do século XIX, e onde “criaram por fim as bases para o desenvolvimento econômico e urbano do Mindelo”¹³. E assim, a importância que a ilha representa para os ingleses foi demarcada no primeiro quartel do século XIX, com a presença de dois hidrógrafos (Vidal e Mudge), “procurando um porto para o seu tráfego atlântico a servir o seu comércio, e serviço postal entre Inglaterra, América do Sul, África e Ásia”¹⁴.

A partir de 1850, surge uma época brilhante e exuberante para a cidade do Mindelo. Com a instalação dos primeiros depósitos de carvão de pedra para fornecimento aos vapores, a ilha entra num período florescente, dado ao movimento progressivo no porto. É o símbolo do vapor. No ano seguinte teve início o progresso da ilha com a importância adquirida pela navegação a vapor. Por portaria régia de 18 de novembro de 1850, é autorizada à Companhia Royal Mail Packet estabelecer, livre de direitos, na ilha de São Vicente, um depósito de carvão de pedra para uso dos vapores da mesma, e assim, Mindelo ganha um futuro substancialmente identificado com o mar, com o porto. Em 13 de maio de 1851, o governador geral, João Fontes Pereira de Melo, deu ao Conselho do Governo conhecimento da citada portaria. Nesse mesmo ano,

¹¹ - Linhas Gerais da História do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo 1984 - pág. 13.

¹² - Ibidem, p. 12.

¹³ - Ibidem, p. 13.

¹⁴ - Ibidem, p. 13.

Thomas Miller estabeleceu um outro depósito na povoação que passa a denominar de Patent Full, que se funde ao de Virger & Nephew em 1860, com a anterior sob a firma Miller & Nephew.

Lançou-se, no mesmo ano de 1854, o imposto de 100 réis por tonelada de carvão, cuja receita devia aplicar-se nas obras públicas de São Vicente. É nesse período que a ilha entra na sua fase de progresso, e as epidemias e a saúde se tornam a grande preocupação da cidade. Isso acontece logo após a instalação dos referidos depósitos de carvão, seguidos de uma epidemia de cólera que dizimou uma grande parte da sua população. Em agosto de 1856, a ilha foi vítima desse flagelo.

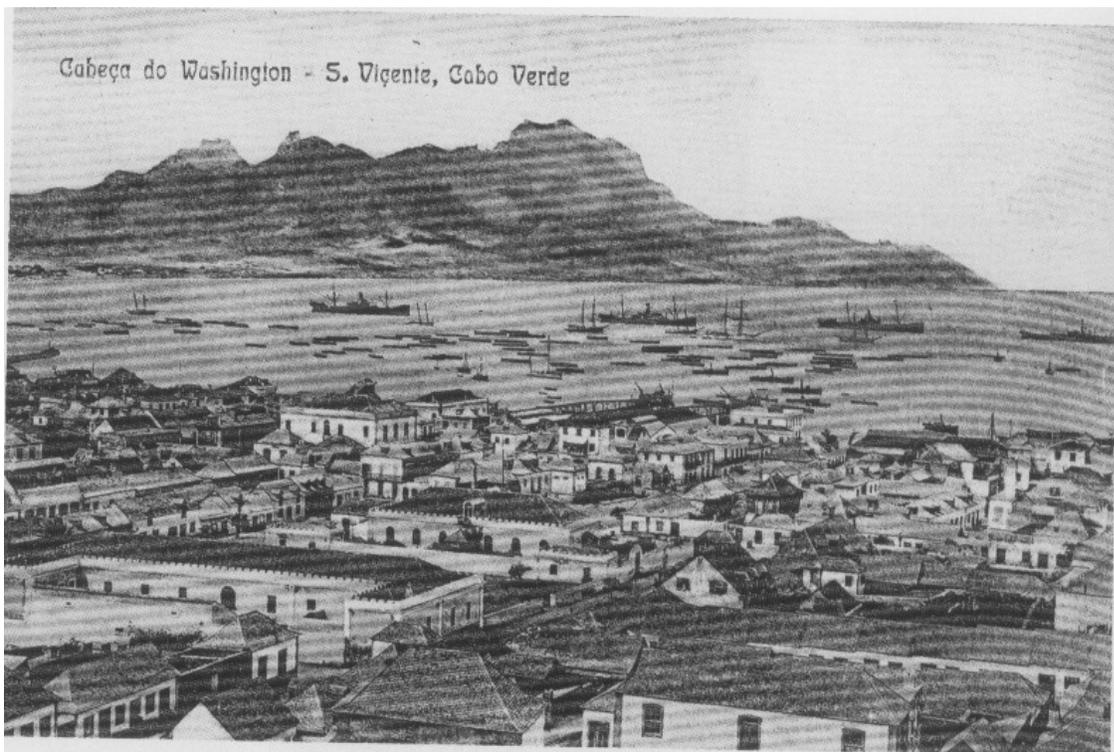


Cidade antiga do Mindelo, Painel em azulejo -Praça Estrela (Fotos do autor, 2005).

Em 1875 instalara-se em terra a Cory Brothers & Co., que, reduzindo o custo do carvão, fez afluir a navegação a São Vicente. Anos depois, as companhias Miller e Cory fundiram-se com a designação de Millers & Corys Cape Verde Islands Ltd. Em 1885 a firma Wilson, Sons & Co. estabeleceu um novo depósito no Mindelo.

Com o estabelecimento destas companhias começaram a progredir e a desenvolverem-se notavelmente as ilhas de Cabo Verde. Mais tarde, em 1888, foi montada a Companhia de São Vicente e os seus depósitos. Novo impulso se imprimiu não só à cidade, como também ao arquipélago. O movimento da navegação no porto e o crescimento do Mindelo em população e importância comercial coincidiu com o lançamento dos cabos submarinos ingleses em Cabo Verde, com maior amplitude em São Vicente, como transcreve Manuel Lopes:

Nos tempos de navegação, os tempos que já lá vão, quando os sinos das companhias inglesas não paravam de badalar (Ó na mar! Vapor do norte! Vapor do sul! Um ou dois toques convencionais), trabalhara na Companhia Wilson & Sons, atravessava as ruas da cidade todos os dias mascarado de carvão, atrás de companheiros silenciosos, derreados de cansaço com as algibeiras recheadas, e alguma esperança no coração. Tempo de azáfama em que os guindastes nos cais de dupla estrutura não paravam de carregar ou descarregar “Cardiff” ou “newcastle”, cobrindo tudo ao redor de pó negro, enfarruscando os prédios da beira-mar. Os rebocadores eram as formigas da baía, levando e trazendo lanchões de carvoeiros pejados, e gritando a voz do porto em bulício nas suas sereias estridentes. As mulheres corriam empurrando as vagonetas dos cais para os depósitos, montanhas negras atrás de altos muros da cor de tijolo, e dos depósitos para os cais, tentáculos vivos que se estendiam do porto para o Oceano — e nesses vai-vens ligeiros e contínuos passavam os dias menos negros, mesmo sujos de pó do carvão, porque não faltava cachupa no fogareiro da família. (LOPES, Manuel, 1984: 27 e 28).



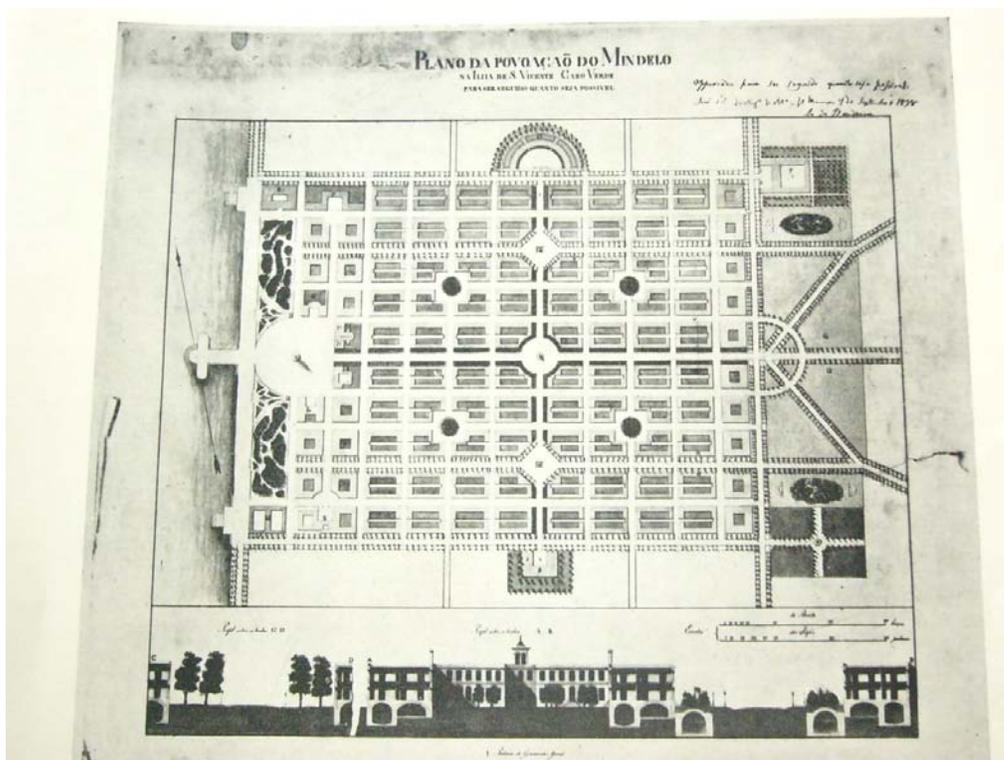
Vista parcial da Baía e Cabeça de Washington-Editor: Bazar Bonucci & Frusoni, 1910



Vista parcial do porto-Editor: União Postal Universal, 1910.

3.2.3- A estrutura urbana, o local de assentamento e o Porto

Os mapas antigos referidos nos documentos (SILVERIA, Luis.,1956-Vol.I) revela a primeira estrutura urbana da cidade do Mindelo, que correspondia ao “Plano da povoação do Mindelo na Ilha de São Vicente em Cabo Verde, para ser seguido quanto seja possível”. O primeiro documento da cidade resulta do Decreto Régio de 11 de Junho de 1838, no governo de Sá de Bandeira, que dava à povoação da ilha de São Vicente, chamada de *Nossa Senhora da Luz*, o nome de *Mindelo*, assim designado desde 1838 — em homenagem ao desembarque dos “libertadores” do Liberalismo naquela praia do Minho — e tencionava transformar a povoação em capital do arquipélago, revelada em 1850 por Sousa Monteiro: “ Este Mindelo é o nome que há de ter a futura capital da província, de que apenas há um bonito e inexequível plano desenhado no papel, e uns marcos plantados em 1839 pelo governador geral Fontes para mostrar o local que há de ocupar a cidade, em projeto “-(SILVERIA, Luis.- vol. II: 129).



Planta da povoação do Mindelo de 1938.

Fonte: “Ensaio de Iconografia das Cidades Portuguesas do Ultramar”- (Vols I) , Luis SILVERIA Junta de Investigação do Ultramar, Lisboa, 1956, p.129 (No Arquivo Histórico da Praia-Cabo Verde



“Parish Church St. Vicent CV.” Editor: Nicol & Percy, St. Vicent, Cape Verde (British Manufacture), Fonte: Espaços Urbanos de Cabo Verde, O Tempo das Cidades - Porto-1998



Antigo Hospital Militar e Civil.

É um plano em forma rígida retangular cujo desenho inclui uma retícula rigorosa de ruas e quarteirões. No interior do tecido urbano, dois eixos perpendiculares cruzavam-se numa rotunda, tendo no extremo poente uma praça cívica voltada para o mar, marcada pela igreja, paco episcopal, palácio do governo e câmara; enquanto no extremo oriental, três eixos arborizados apontavam para um parque, e as outras extremidades são marcadas essencialmente pela alfândega e pelo mercado. Segundo Manuel Fernandes, sendo um plano utópico, a sua grandiosidade excessiva e o difícil momento histórico em que surge deram lugar à realidade de uma cidadezinha portuária, com retícula mais adaptada e irregular, envolvendo a baía, como se desenha na planta de Senna Barcellos de 1858 (BARCELLOS, 2003: 86 e 87). Em outra planta de expressão embrionária, elaborada pelos hidrógrafos ingleses Vidal e Mudge em 1820, conforme a figura, nota-se os primeiros sinais da origem do fenómeno urbano da povoação, no porto, no local da igreja e na casa do governador, na primeira alfândega e uma fortificação, além de um pequeno agrupamento de casas. Começa então a ressuscitar gradativamente a cidade, adaptando-se aos acidentes do terreno. Segundo Azevedo, muitas vezes essas cidades obedeciam a algumas normas de urbanização, umas em torno da igreja mais importante ou de um mosteiro ou em “dois agrupamento à roda da pequena igreja, do mosteiro ou do castelo, tinham brotado os conselhos” (AZEVEDO, J. L. 1988: 16).



“A plano f Porto Grande in the Island Saint Vicente of Cape verd”, 1820.
 Fonte: Linhas gerais da Historia do Desenvolvimento Urbano da cidade do Mindelo, 1984.



15 12:39

“A plano f Porto Grande in the Island Saint Vicente of Cape verd”, 1873.
Fonte: Linhas gerais da Historia do Desenvolvimento Urbano da cidade do Mindelo, 1984.

A primeira planta da fundação da cidade

Senna Barcellos caracteriza a planta da povoação do Mindelo de 1858 como um esboço feito e elaborado pelo engenheiro Januário d' Almeida, numa altura em que ele efetuara uma visita de reconhecimento à Vila. Trata-se de uma planta elaborada de forma aleatória, apenas com a identificação e configuração dos elementos urbanos constituintes da vila, sem nenhuma rigidez técnica, cujo

esboço desta planta foi levantado, em algumas horas, à vista e a passo, numa escala aproximada pelo referido engenheiro que casualmente, de passagem em São Vicente para outra ilha, fez esse reconhecimento para elucidar a disposição atual da povoação e para servir de auxílio nas questões de melhoramentos materiais que ali deviam ser tratadas”(BARCELLOS, 2003: 86-87).

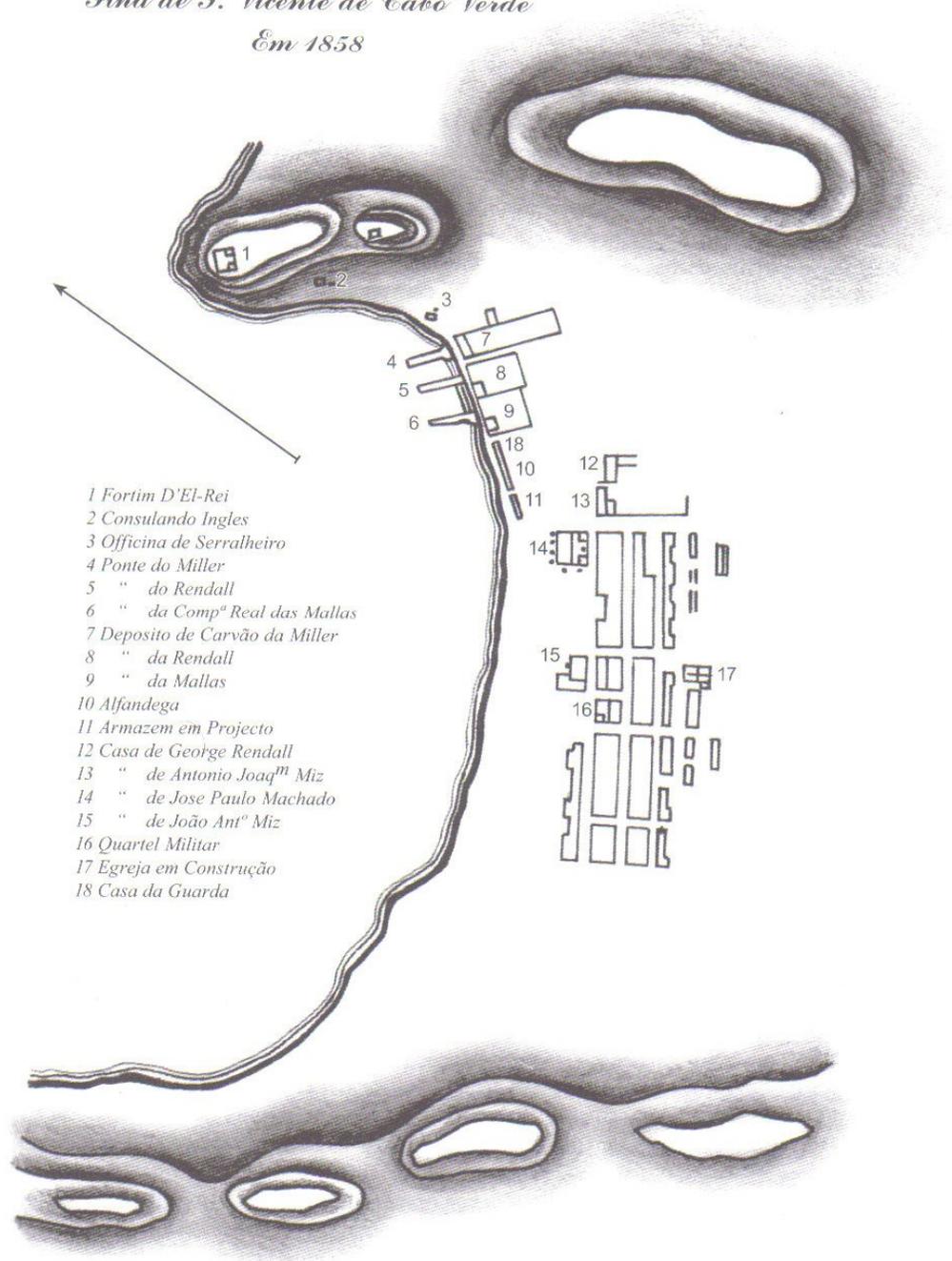
É evidente que se trata de uma primeira imagem do núcleo inicial da povoação, da existência de apenas grandes barracões, símbolos de um porto carvoeiro onde se começa a manifestar elementos urbanos marcantes para a formação da configuração urbanística.

A leitura desse plano demonstra a inexistência absoluta de edifícios públicos, onde funcionam as alfândegas, o quartel militar; com todos em péssimas condições higiénicas, “de edifícios públicos havia carência absoluta. A alfândega estava alojada numa barraca indecente, pela qual se pagava a renda mensal 24000 réis; o quartel militar, a barraca coberta de palha, de condições higiénicas, que não abrigava doze homens à vontade”¹⁵.

A alfândega, o quartel militar e a igreja foram os únicos edifícios públicos recomendados pelo engenheiro como prioritários para a construção, sendo esta última iniciada em 1854.

¹⁵ - Subsídios para a História de Cabo Verde.

Planta da Povoação do Mindelo
Na
Ilha de S. Vicente de Cabo Verde
Em 1858



- 1 Fortim D'El-Rei
- 2 Consulando Ingles
- 3 Officina de Serralheiro
- 4 Ponte do Miller
- 5 " do Rendall
- 6 " da Comp^a Real das Mallas
- 7 Deposito de Carvão da Miller
- 8 " da Rendall
- 9 " da Mallas
- 10 Alfandega
- 11 Armazem em Projecto
- 12 Casa de George Rendall
- 13 " de Antonio Joaq^m Miz
- 14 " de Jose Paulo Machado
- 15 " de João Ant^o Miz
- 16 Quartel Militar
- 17 Igreja em Construção
- 18 Casa da Guarda

Planta da Povoação do Mindello na Ilha de S.vicente de Cabo Verde em 1858 (Sena Barcellos).

Paralelamente a estas construções e outras de urgência seguiam-se um lazareto, o hospital, a casa de governo e o edifício para a municipalidade e administração. E assinalou no local em substituição de uma barraca, a construção da alfândega.

Demarcou na planta áreas destinadas para repartições, armazéns, depósitos e pátios. Por outro lado, dispondo ainda de bastante terreno, indicou o espaço onde seria destinada a Praça da Povoação, dando indicações de que seria o espaço reservado para esse fim e que o mesmo estaria interditado a qualquer construção. Mais tarde, porém, o espaço passou a ser uma praça denominada, D. Luis Praça, espaço necessário para embelezar a cidade, aberto e à beira do mar — “que era o encanto dos moradores e visitantes”. E assim foram traçados os elementos urbanos essenciais que simbolizam o primeiro núcleo urbano do que viria a ser a futura cidade do Mindelo.

A estrutura do núcleo central e sua expansão

A construção do Mindelo com todas as suas complexas vicissitudes, decorrentes de várias incertezas na sua criação, aponta no final do século XIX para uma forte expansão da população tendo o porto como a sua origem. O crescimento por extensão de ruas e parcelamento parciais complementa a consolidação do singular modelo urbano. Este período se caracteriza pelo crescimento de infra-estrutura devido a efetiva urbanização do núcleo urbano. Atividades comerciais se desenvolvem nas principais ruas da faixa litorânea (Rua de Santo Antonio e Rua da Praia), o centro principal delimitou-se pelo mar a ocidente, e estendeu-se para o norte até às proximidades da Praça Serpa Pinto e para o sul até à Salina. No núcleo inicial ia se formando o seu *core histórico*, onde concentra as funções centrais (econômicas, administrativas, financeiras e culturais). Fatores como construções edíficas realizadas pelos ingleses, aforamento de terrenos, cedência de loteamentos, construções particulares e crescimento populacional, determinam um novo visual à imagem da vila que começa a crescer. A estrutura urbana

das ruas, os espaços públicos e os quarteirões definem e estabelecem os primeiros sinais da consolidação urbana: havia uma praça e dois largos (1858: 2 largos), 7 ruas (1858: 4), e 3 travessas (1858: 4)-¹⁶. A abordagem descrita por Raul Ribeiro, nos evoca a uma imagem urbana da vila bem típica da época, em 1870:

existe a Alfândega, mas ainda não temos cais do Estado e por isso o nosso desembarque se efetuava no chamado cais do sul da Companhia Miller. Dobra à direita, passa aqui pela frente da Alfândega e aqui tens tu a linda Praça D. Luiz, que a política local da época, há quarenta e cinco anos, sacrificou ao estabelecimento do depósito de carvão da Companhia São Vicente. Diz-se que esta praça era uma paródia ao Terreiro da Paco, de Lisboa.

Banhada a Oeste pela praia, tem por fundo a Rua dos Navegantes, crismada mais tarde de Rua D. Carlos, de Lisboa e ultimamente de Roberto Duarte Silva (...). A Praça tem por limites: a Norte, a fachada lateral da Alfândega e a Sul umas casas Cory, atualmente sede da firma Millers & Corys.

Nesta mesma praça, no local onde atualmente estão os escritórios da Companhia São Vicente, existia um prédio onde funcionavam a Administração, a Repartição de Fazenda, o Correio e a Capitania.

O centro principal da povoação pode delimitar-se pelo mar a ocidente, estendendo-se ao Norte à casa do sr. Jorge Rendall, há meses demolida, e a Sul até a Salina. Atrás da Alfândega está o Mercado Público, absorvido mais tarde pelos armazéns reais (...), o aspecto orográfico do povoado veio modificando-se com a urbanização e atualmente vemos incrustadas nas ruas casas que noutros tempos ficavam isoladas em planos mais elevados.

O centro comercial é nas lojas indicadas, mas, mais para baixo da Praça, antes de chegar à Salina, encontramos o primitivo quartel, (...). para trás, no alto, onde estão as Ruas do Douro, do Minho etc, era a aldeia de Craca, um pequeno aglomerado de casinhas cobertas de colmo” (Jornal “*Notícias de Cabo Verde*”, 1938).

A população continuava a crescer de tal forma, que em 1866 já se contava com 1308 pessoas. Não sendo tão expressivo em termos numéricos, reflete-se substancialmente na estrutura urbana. Foram construídas um número de 327 fogos em relação aos 170 existente em 1858, “ as casas altas eram 23 e mais 3 em construção; casas abarracadas 158 e palhotas 32 (em 1858: 11, respectivamente 168, incluindo palhotas)-¹⁷.

¹⁶ - Linhas Gerais da Historia do Desenvolvimento Urbano da Gdade do Mindelo, 1984: 33.

¹⁷ - Boletim Oficial, 1866:14.

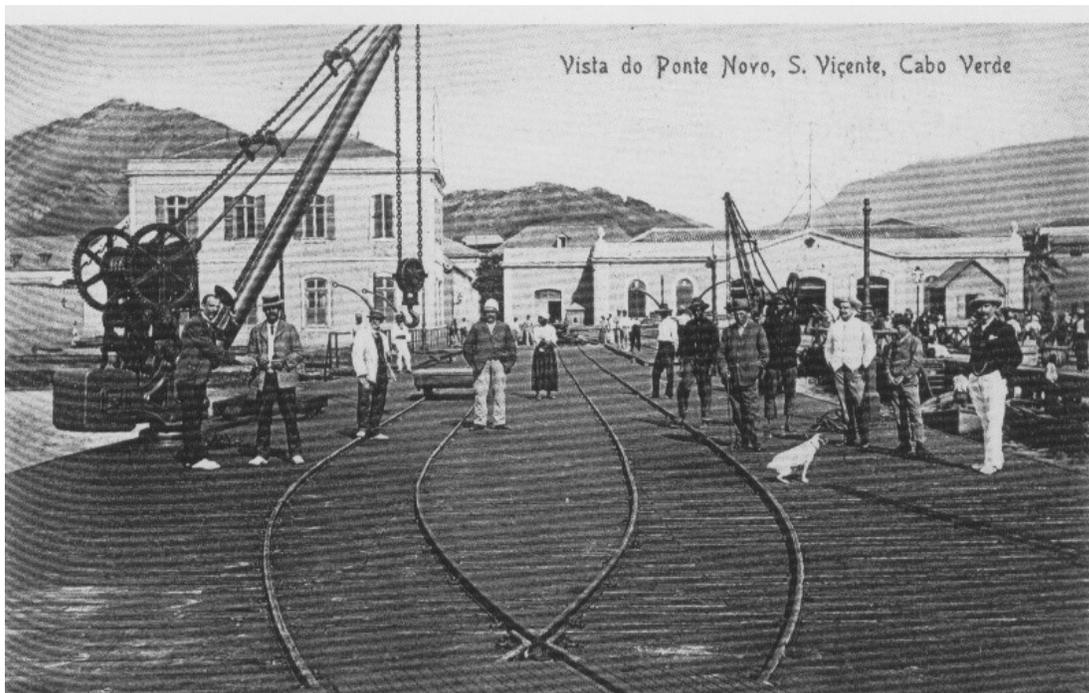


Foto: Mindelo Antigo, vista geral-Paineis em azulejos, Praça Estrela, 2006.

As companhias inglesas foram os primeiros promotores imobiliários que incentivam por iniciativa própria a construção de edifícios para as famílias mais abastadas, proporcionando parcialmente modificações na estrutura do núcleo central. Em paralelo a estas construções surgem novas infra-estruturas públicas, nomeadamente o quartel e o hospital que consolidam a estrutura urbana. Contrariamente a essa ocupação, nota-se, contudo, diferenças de tipologias habitacionais que surgem entre o núcleo e a periferia imediata ao seu entorno. São pequenos aglomerados de baixas condições de habitabilidade, na maioria cobertas de colmo, como é o caso da Aldeia de Craca, Aldeia da Salina, Monte e pequenas casas no Alto de S. Nicolau, embora estes em condições um pouco diferente daqueles, supondo serem casas construídas especificamente para os trabalhadores de Millers e Nephew. É evidente que esta imagem mostra numa primeira instância uma ocupação parcial, na sua periferia, mesmo acontecendo no início da formação do primeiro núcleo urbano.

O rápido crescimento da cidade e o aumento da população

Em 1860, aparecem os sinais de uma segregação espacial, embora seja ainda de reduzida dimensão, direcionada ao Sul. È um período que testemunha um índice de crescimento rápido da população. Ano após ano denota-se ainda mais esse crescimento, com a instalação de novos depósitos — caso da companhia Cory Brothers que em 1875 já se havia instalado, e dois anos depois possuía uma ponte de madeira; e que esta situação repercute na ocupação e parcelamento da estrutura urbana: a população aumenta para 3001 habitantes, com um número de 781 fogos, e dois anos tarde aumenta para 3717 habitantes e 911 fogos.



Ponte Nova- Editor: Bazar central Bonnaci & Frusoni, 1910.

A atividade de pequenas indústrias e comércio de mercadorias começa a expandir e a concentrar-se, junto ao núcleo portuário ou em suas imediações. Eram pequenos estabelecimentos comerciais dedicados à venda por retalho de fazendas, mercearias e

bebidas, que abastecia os negociantes da terra e grande parte dos de toda a província. Eram pequenas indústrias e estabelecimentos comerciais com baixo nível de mecanização, verdadeiros serviços absorvendo, conseqüentemente, alguma quantidade de força de trabalho.

Sendo o carvão de pedra a única atividade comercial que de início prosperou no Mindelo, conseqüentemente gerou outros ramos de comércio, como fornecimento dos navios, e definiu um “hinterland” comercial de implantação de gêneros provenientes das outras ilhas e a distribuição de produtos estrangeiros em quase todo o arquipélago. Num primeiro momento, grande parte dessas atividades foi exercida pelos ingleses, e já no fim da década entre 1850 e início de 1860 começam a surgir casas comerciais de privados em que “havia um total de 157 estabelecimentos comerciais”¹⁸. Assim o núcleo começara, então, a concentrar grande mercado de trabalho.

O progresso do Mindelo como ponto vital do comércio mundial é incrementado com o aparecimento dos cabos telegráficos submarinos que, dada a importância da cidade pela sua posição geográfica, passa a ter uma outra importante atividade econômica com a instalação do “Telégrafo Inglês”. A 10 de março de 1874 era instalado o primeiro cabo tel égrafo submarino da companhia Brazilian Telegraph, trazido da ilha da Madeira por vapores ingleses (Hybernia e Edinborough) pelo qual “em junho do mesmo ano a ilha de São Vicente foi ligada com o Brasil (...); os cabos foram amarrados na Mاتيota onde a companhia construiu as suas instalações”¹⁹.

O aumento da navegação no Porto Grande e o desenvolvimento comercial desencadeado à volta da Vila contribuíram amplamente para o desenvolvimento da economia pública e municipal. O ano econômico de 1869 ao de 1878 -79, prosperou de tal forma que os rendimentos públicos aumentaram a partir dos impostos arrecadados

¹⁸ - Linhas Gerais da Historia do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo 1984: 31.

¹⁹ - Ibidem, p. 32.

por tonelada de carvão de pedra importada para depósito, enquanto o aumento dos rendimentos municipais vinha do imposto por tonelagem de lastro recebido pelos navios, “no ano de introdução desse imposto de 30 réis, em 1879 de 250 reis por tonelada”²⁰.

A cidade e as ilhas vizinhas.

A Ilha de São Vicente, com suas condições climáticas de irregularidade das chuvas, aridez do solo e exigüidade de terrenos cultiváveis, não poderia ter vocação para a produção agrícola. O incremento da navegação do seu porto e o desenvolvimento comercial no Mindelo contribui para o “despertar” das ilhas Santo Antão e S. Nicolau na reorganização da economia agrícola. O “hinterland” comercial que se desenvolve entre elas passa a encontrar um novo mercado para os seus produtos a completar o mercado interno, em que “os agricultores de Santo Antão iriam com certeza colher pelo menos a maior parte das vantagens que sempre resultam ao fornecedor de gêneros de toda a espécie”²¹.

No final da década de 800, a dinâmica econômica que se inicia à volta do porto cria espaço aberto para novas dinâmicas sociais. As ilhas vizinhas, Santo Antão e S. Nicolau, dispendo de uma certa organização da economia agrícola, tornam-se “hinterlands” do escoamento dos seus produtos agrícolas para São Vicente. E assim, criou-se desde então um eixo de atividades lucrativas, que passaram a beneficiar o arquipélago todo. Era preciso, pois, incentivar a atividade agrícola nessas ilhas e melhorar o seu acesso ao povoamento do Mindelo, para garantir o abastecimento. Tal

²⁰ - Ibidem, p. 12.

²¹ - Manuel Bonaparte Figueira, Subsídios para o estudo evolutivo da cidade do Mindelo, p. 41 segundo assinalado no livro Linhas Gerais da História do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo

hipótese ganha substância quando se verifica um movimento maior de barcos em trânsito entre as ilhas e o porto, trazendo gêneros alimentícios para o abastecimento da população do Mindelo e dos navios de passagem. Vejamos como exemplo um esboço de estatística de navios de longo curso que entraram no porto Grande: 1892 -994 navios; 1894-1444; 1898-1444; 1900-1879; 1915-1368; 1921-752; 1927-1410; 1933-517;²²

O final deste período de 1858-1879 acaba por intensificar a importação de vários bens e produtos alimentícios dos quais essas ilhas tinham “encontrado um novo mercado para os seus produtos a completar o mercado interno”²³.

É neste contexto que, da interface criada das dinâmicas econômica e social, surgem novos espaços sociais e novas formas do “modos vivandi” que se prescreve o início da formação do seu núcleo urbano.

O decorrer do século XIX assiste, entretanto, a algumas modificações substanciais tanto na aparência como no conteúdo da forma urbana da povoação. Com a instalação dos primeiros depósitos dos estabelecimentos ingleses, impõe-se um novo momento de organização social.

Mindelo, uma cidade nova criada nos meados do séc. XIX , não conheceu a economia baseada no sistema escravocrata. Este sistema era inexistente; porém, coincidiu com a sua abolição sob a carta régia de 10 de marco de 1857, registrando apenas “32 escravos, sendo 18 homens e 14 mulheres”.²⁴

A mobilidade interna da população (intra e inter ilhas) que se intensificou nesse período, sob o incentivo da navegação e do trânsito internacionais, cresce rapidamente, oriunda grande parte das ilhas vizinhas, principalmente de Santo Antão e S. Nicolau.

²² - João Almeida “O Porto Grande de São Vicente de cabo verde”, in Boletim da Agência Geral das Colônias, Liv. Ferin, Ano1º, Lx.Outubro de 1925, p. 74-180 e Linhas Gerais da História do desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo, 1984, 77.

²³ - Linhas Gerais da Historia do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo 1984: 32.

²⁴ - *ibidem*: 32.

Não era apenas esse movimento pendular inter ilhas que marca a dinâmica econômica que se inicia à volta do porto. As secas periódicas, a deficiente estrutura agrícola e social a que essas ilhas estariam sujeitas, fomes periódicas, e uma agricultura que não garantia uma sustentabilidade permanente aos seus habitantes, fizeram com que esse movimento se intensificasse. Assim, São Vicente representa a alternativa de encontrar emprego, além de funcionar como “hinterland” comercial de produtos, e Mindelo passa a ser visto como um pólo de atração pelos serviços ligados às atividades do porto, como trabalho nas oficinas, descarga e fornecimento de carvão, com salários compensadores.

O porto nesse tempo rendia para todos. Os barcos eram muitos, havia por onde escolher. Mas os “ship-chandlers” desentendiam-se. Cada um queria tudo para si. Uma luta surda pela concorrência. Tinham vigias de binóculo fiscado no ilhéu. Ao sinal “debanda o porto”, lançavam os botes ao mar. (LOPES, Manuel., 1984: 28).

Não foi apenas da consequência intrínseca do agravamento das condições de vida das populações rurais, mas da necessidade de mão-de-obra produtiva que nesse período falava-se de fato da “concorrência de indivíduos para se empregar nos trabalhos braçais das companhias dos barcos a vapor”²⁵, e assim a ilha passa a funcionar como “uma reserva contínua e enorme de mão-de-obra barata para os comerciantes e industriais de São Vicente”²⁶, concluindo que “o movimento do porto era um chamariz para aqueles que queriam trocar a vida do campo pelas fainas de carvão...Os barcos afluíam à baía, havia um bom começo, o dinheiro circulava” (LOPES, Manuel., 1984 : 28).

²⁵ -Boletim Oficial., 1851, n. 98, portaria n. 83.

²⁶ - *ibidem*: 32.



Fonte: “Ensaio de Iconografia das Cidades Portuguesas do Ultramar”- (Vol. I),p. 131, Luis SILVERIA Junta de Investigação do Ultramar, Lisboa, 1956, (No Arquivo Histórico da Praia-Cabo Verde).

É neste contexto que, da interface criada das dinâmicas econômica e social, que em Mindelo se origina o aparecimento de vários estratos sociais, com o grande fluxo de imigrantes estrangeiros. Resultou daí um processo de crescimento populacional acelerado via migração interna e de imigrantes estrangeiros em direção a uma povoação “que renascia das atividades portuárias das cidades –porto” (CORREIA e SILVA, 1998: página), não obstante, a influência exigia uma maior organização do espaço urbano, condizente com o aparecimento de vários estratos sociais que é marcante pelo “aumento rápido da população de São Vicente”²⁷, e conseqüentemente a consolidação e transformação da forma inicial da estrutura urbana. A tendência da evolução da população é clara e indubitável. Enquanto que em 1827 a ilha alberga apenas 183 almas,

²⁷ - *ibidem*: 33.

já em 1860 a população vai se situar em torno de 1141 pessoas. Onze anos mais tarde esse número aumenta para 1817 habitantes. No final do período entre 1871 e 1879 essa mesma população havia quase triplicado em tamanho, a totalizar aproximadamente 3717 habitantes. E assim, a forma urbana do Mindelo vai -se prescrevendo e escrevendo os contornos do seu espaço defronte à baía. Prescreve-a, constituída por uma população proveniente de uma imigração massiva de camponeses pobres ou sem terras das ilhas de S. Antão e S. Nicolau que vêm no porto, do outro lado do canal, as oportunidades de emprego. Vários fatores contribuíram para o crescimento demográfico na vila nesses dezenove anos. Com a abertura do porto ao tráfego transatlântico um rápido crescimento demográfico é provocado no pequeno aglomerado urbano, situado no enorme espaço defronte à baía do porto. O mais importante de todos foi, sem dúvida, o crescimento das atividades portuárias ligadas à importação do carvão e a frequência da navegação, que foram crescendo à volta do núcleo urbano em paralelo com o incremento da navegação à vapor, atraindo a mão-de-obra numerosa, constituída por uma nova faixa etária da população ativa e de uma nova composição profissional.

Assim, a povoação do Mindelo, situada na beira do Porto Grande, começa a dar os primeiros sinais de crescimento como “consequência de desenvolvimento portuário que então se verificava”²⁸. Mindelo caminha, assim, para a era da modernidade. Com a implantação da companhia Cory Brothers & Co., em 1875 o Porto Grande é sem dúvida o maior porto carvoeiro no médio Atlântico. Correia e Silva (2005, p.104) atribui a vocação do Mindelo como *coaling station*, reafirmando “nenhum outro *coaling station* da Macaronésia se lhe compara, quer em volume de tráfego, quer em importância estratégica para as rotas que ligam a Europa e o Atlântico Sul”. Além disso, e por essa mesma altura, inaugura-se no Mindelo a primeira estação telegráfica por cabo

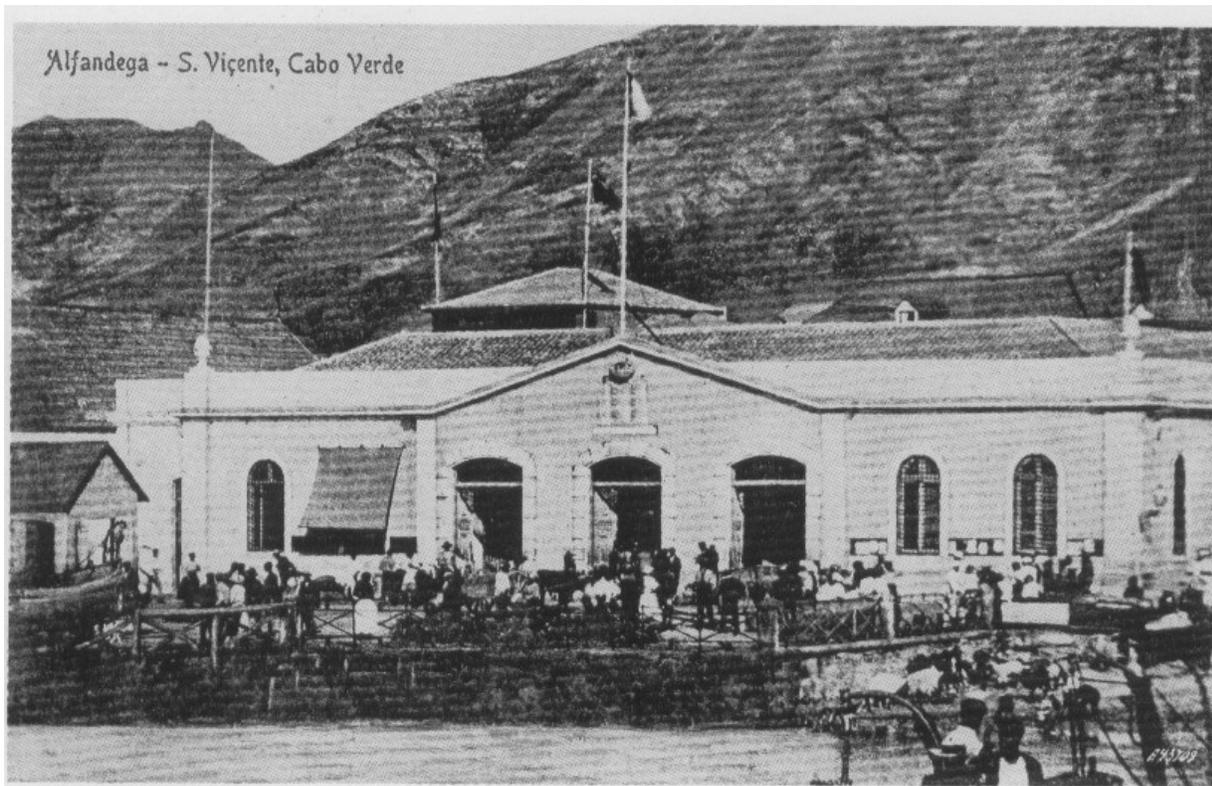
²⁸ - Correia e Silva, A. Leão - História de um Sahel Insular, Praia, Spleem Ed.1995-p. 44.

submarino do arquipélago. Assim, São Vicente, a partir de então, torna-se um ponto estrategicamente incontornável em matéria de transporte e comunicações atlânticas. O início da era da modernidade é representado simbolicamente pelo vapor e pela telegrafia por cabo submarino que, segundo Correia e Silva, constituem os dois *apports* tecnológicos que vão promover o Porto Grande, arrancando-o da sua sorte obscura e marginal, para colocá-lo no centro do turbilhão dos fluxos da economia internacional.

3.3-A IMPORTÂNCIA DA NAVEGAÇÃO NO PROCESSO DE DESENVOLVIMENTO SOCIOECONOMICO DA CIDADE

3.3.1- MINDELO: cidade em crescimento, prosperidade e crise 1879-1914

O período que se estende de 1879 a 1914 representa, para a história do Mindelo, já com estatuto de cidade, o período de maior desenvolvimento da zona do porto, por onde se concentram as principais atividades socioeconômicas, e continuou até início do século XX. Que papel o Estado vai ter numa vila que acaba de obter o estatuto de cidade? O Estado vai atuar em duas vertentes: a primeira na organização espacial da povoação, e numa outra, como grande industrial, um consumidor de espaço e de localizações específicas, sem deixar de ser também um agente de regulação do uso do solo. Assim, com a implantação dos depósitos ingleses, passa a organizar diretamente o espaço urbano, ao mesmo tempo em que interfere, devido à natureza da atividade industrial, no uso da terra das áreas próximas. Diante disso, acompanha de perto e desde o início o processo urbano-portuário que ocorre no Mindelo. Uma primeira observação refere-se ao fato de que o Estado participa primeiramente da forma fiscal. Para isso, a criação da alfândega surge como uma das medidas prioritárias no controle dos tráfegos, e não é por acaso que foi estrategicamente localizada logo à entrada do porto.

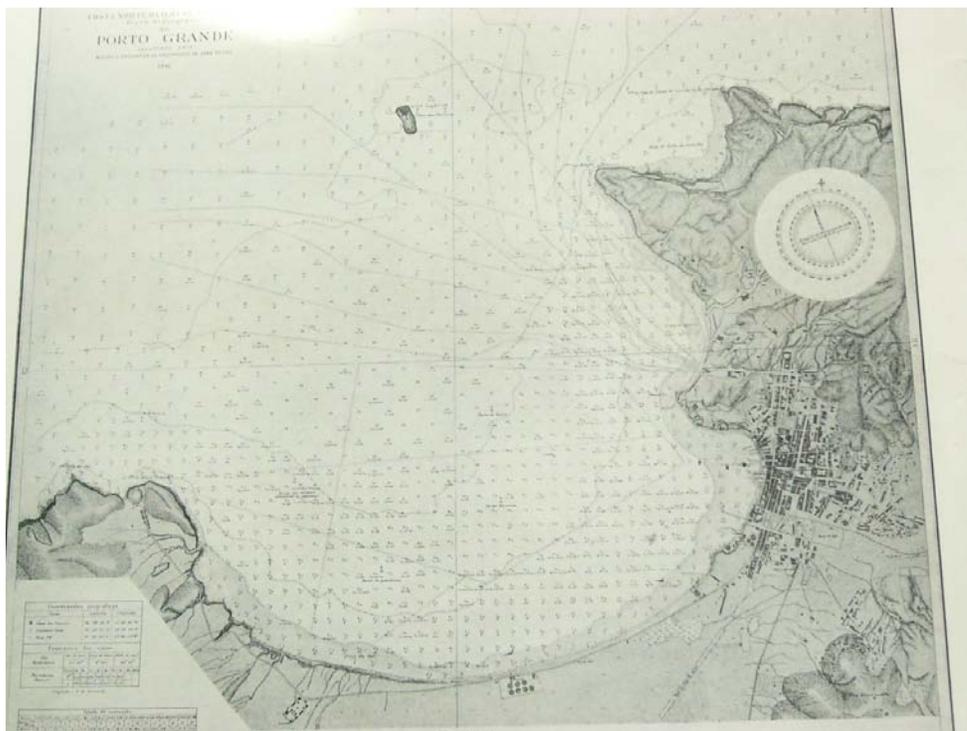


Alfândega - Bazar Central Bonucci & Frusoni, 1910.

É evidente que com a acumulação do capital proveniente de rendimentos que pelo porto circulam, constituirá fonte de receita utilizada no financiamento dos seus projetos. Segundo Correia e Silva esta importância ainda é reforçada depois do lançamento da primeira linha de vapores ligando Londres ao Rio de Janeiro, em que “a Coroa promove a alfândega da ilha, até então a menos importante do arquipélago, à posição de alfândega de primeiro nível” (CORREIA e SILVA, 1998: 34). Os impostos sobre a importação e a reexportação do carvão no reabastecimento de vapores em trânsito no Porto Grande, e as taxas cobradas sobre o tráfego telegráfico contribuíram para equilibrar as contas públicas e assim, o “porto é para o Estado o lugar de exação fiscal por excelência” (CORREIA e SILVA, 1998: 35). A contribuição do Estado em matéria de construção de edifícios públicos só teve o seu auge entre 1858 e 1879, o

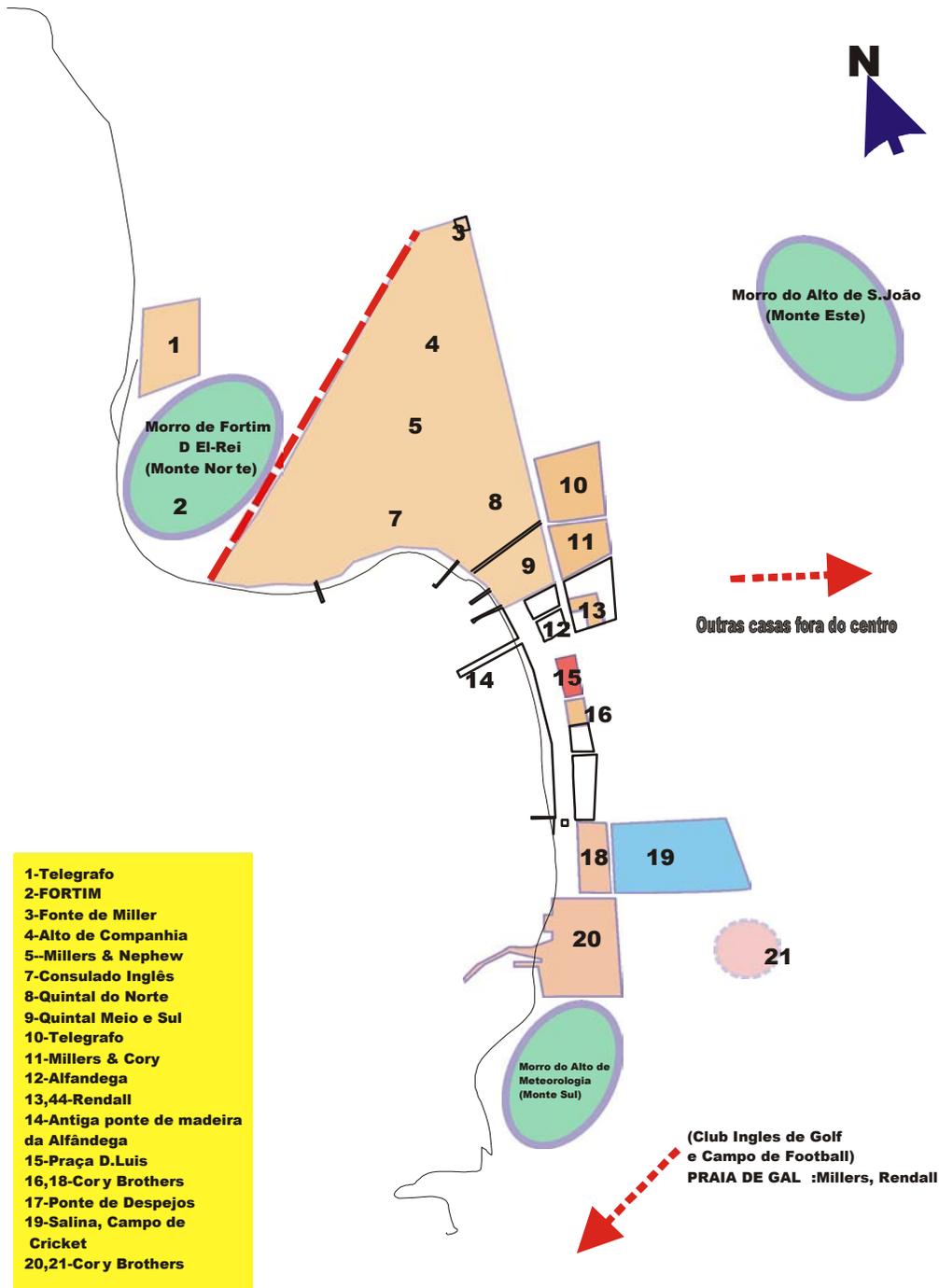
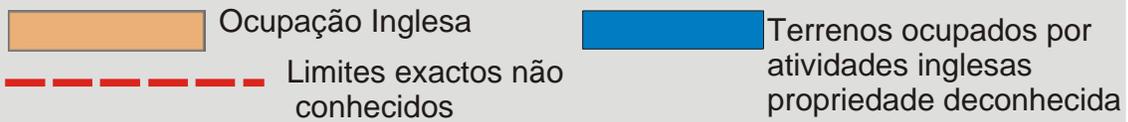
equipamento do porto e de serviço à navegação só neste período atinge um dos seus pontos altos, e na década de 1960 é que se reforça esta intervenção com a construção do cais acostável. E é neste quadro que, devido às virtualidades fiscais, o Estado desde o primeiro momento procura moldar o processo de gestão e controle portuário de acordo com seu interesse. A diversidade das intervenções assinala o aspecto empreendedor na realização de toda a orla marítima. O Estado, como agente de regulação do uso do solo, a área demarcada na orla portuária é na totalidade concedida às companhias carvoeiras inglesas, incluindo terrenos na vizinhança imediata do porto para a construção de edifícios.

E assim os ingleses constituem a presença estrangeira dominante e o Estado é, neste caso, menos ativo no processo. A diferença é que, enquanto a náutica a vapor tende a criar portos mais mobilizadores de fatores produtivos em relação a navegação veleira, o vapor vai atrair processos de produção portuária, volumes muito maiores de capitais, terra e mão-de-obra.



OCUPAÇÃO INGLESA: 1850-1879

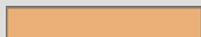
A Zona Marginal Marítima e zonas vizinhas



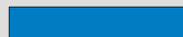
Fonte: Linhas Gerais da História do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo, 1984.

OCUPAÇÃO INGLESA: 1879-1914

A Zona Marginal Marítima e zonas vizinhas



Ocupação Inglesa



Terrenos ocupados por atividades inglesas



Terrenos cedidos, não ocupados



Fonte: Linhas Gerais da História do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo, 1984.

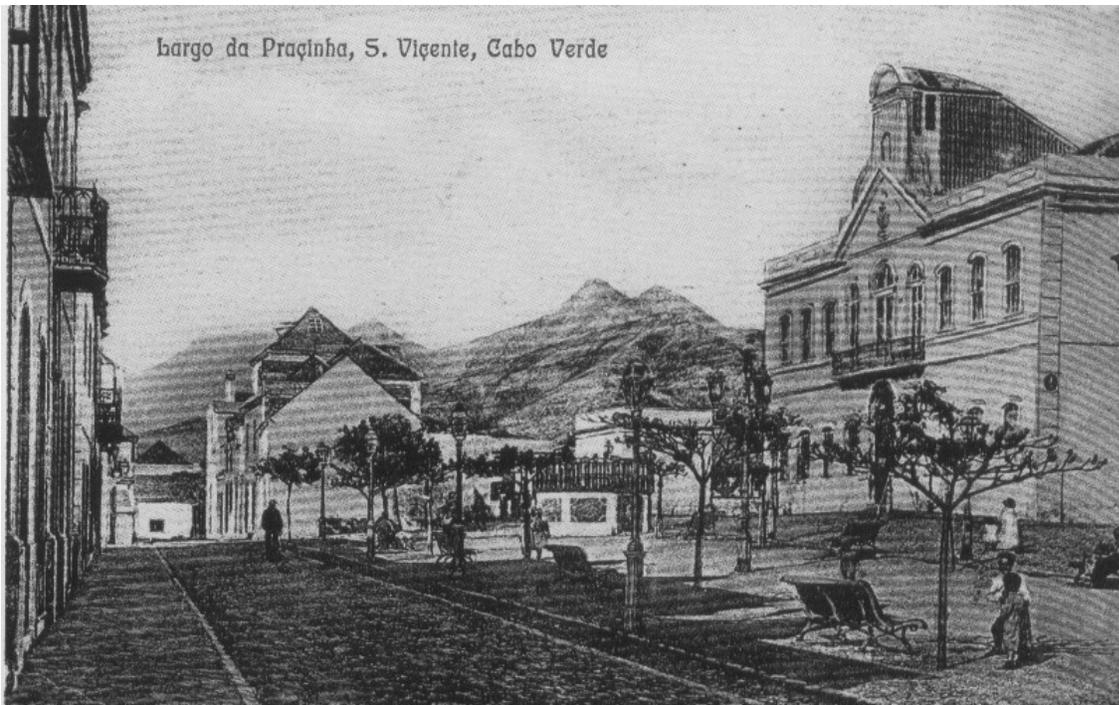
O porto carvoeiro para sua demanda e financiamento, implica necessariamente avultados investimentos em infra-estrutura imobiliárias: armazéns de combustíveis, planos inclinados, cais de embarque e desembarque, carris, guindaste, instalações do sistema de farolagem, lanchões e baldes de ferro constituem todo um cenário de arcabouço para possibilitar a carga e a descarga do carvão.



Baía e “Cabeça de Washington - Editor: I & Nicol, 1920.

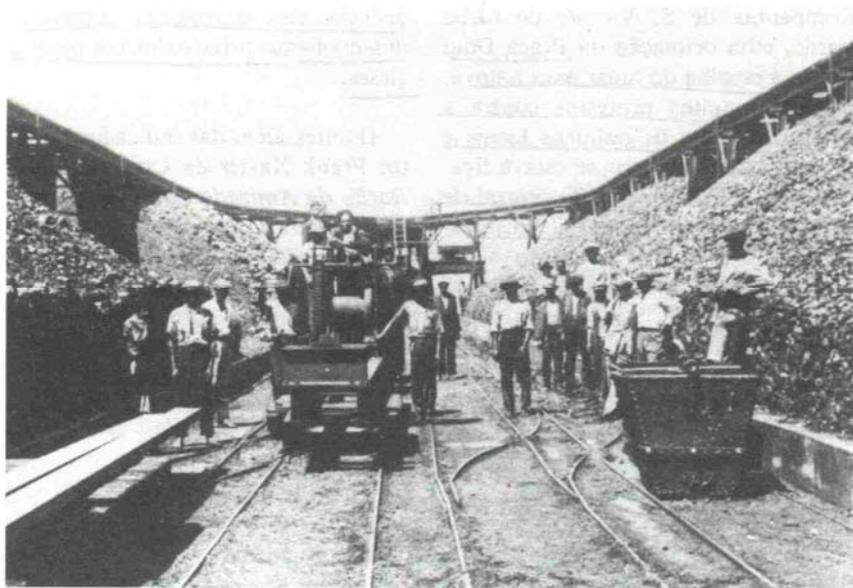


Ponte de desembarque de S.Vicente



Largo da Pracinha-Editor: Bazar Central Bonucci & Frusini, 1910.

Mindelo caminha para uma autêntica cidade industrial, e esta seria uma das intenções das companhias inglesas. O Estado acaba por lhes conceder todo o poder, atribuindo-lhes a totalidade de terrenos circunscritos à orla ribeirinha e circundados de muros de vedação de terrenos em forma de grandes quintais (Norte, Meio e Sul) ao redor da cidade. O desenvolvimento induzido pelo porto, como é evidente em todas as cidades industriais da época, tem igualmente alguns efeitos nocivos sobre o espaço urbano. Com exceção do espaço ocupado pela Praça D. Luis, todo o restante do ribeirinho da cidade é monopolizado pelas carvoeiras, apesar de serem generosamente concedidos a armazéns e telheiros cobertos de zinco para o depósito do carvão. Esta imagem degradante e pesada a que os ingleses denominam de “*The cinderheap*” significa um montão de escórias de carvão, visível em todo o espaço ribeirinho na fixação de construções e atividades poluentes e inestéticas. E em meio ao processo de urbanização, a acumulação de enormes quantidades de carvão em depósito dentro da cidade coloca Mindelo numa situação urbana e sanitária preocupante, afetando quase toda a população.



Trabalhadores de Carvão - Fonte: Linhas Gerais da Historia do Desenvolvimento da cidade do Mindelo,1984

Esta imagem desencadeia reações de vários munícipes, contrapondo críticas às condições de vida existentes, e contra esta forma de gestão urbana utilizada que punha em causa a segurança, a saúde e os desígnios do projeto urbano do Mindelo em detrimento dos interesses das carvoeiras inglesas. Adquirem um enorme poder às autoridades administrativas e estabelecem em função dos seus interesses as condições dos operários, impondo e neutralizando todas as deliberações, quer da Câmara Municipal quer os da administração central. Surgem várias reivindicações na cidade que dão origem a um quadro de conflito, em oposição ao fato de toda a parte central do porto, ter ficado nas mãos dos ingleses. Esta situação é contestada pelo médico João Augusto Martins da seguinte forma:

Hoje, esta ilha verdadeiramente não é nossa, ou é-o apenas n' aquillo e pela maneira que os ingleses querem que ella seja. A quase totalidade dos terrenos no litoral, tanto no porto grande como na bahia da Matiota, onde se podia estabelecer depósitos de carvão foram concedidos imprevidente e criminosamente aos ingleses; todos os melhores terrenos para edificações pertencem-lhes²⁹.

Dentre outros contestatários, vários habitantes da cidade opuseram a um outro terreno concedido nas mesmas condições uma outra empresa considerada “Nacional”, onde existia a praça municipal da cidade -praça Dom Luis. E o resultado desta ocupação é que em 1895 ela acaba por ser demolida e em sua substituição construíram-se os grandes quintalões pertencentes a essa companhia, e tornando-se nos anos 80 fonte de tensão social.

3.3.2- O DECLÍNIO DA CIDADE DO MINDELO

Aliada a esta situação, o grosso dos novos investimentos no porto decorrem durante o período de 1879-1914, com todos realizados antes dos finais do século. As

²⁹ - Linhas Gerais da Historia do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo, 1984: 52.

contribuições estatais estiveram na base de execução de obras de manutenção enquanto outros investimentos mais pesados foram realizados pelas companhias antes de 1900. Neste quadro de realizações é preciso destacar a importância da náutica a vapor no processo, mobilizadora dos investimentos. Este cria portos mais mobilizados de fatores produtivos do que a navegação veleira. Todo o rendimento de capital que se movimenta na atividade carvoeira (despesas de investimento em construções, fretes, taxas de importação e reexportação, salários) atinge proporções extraordinárias. Por conseguinte, o Mindelo, diferente dos demais portos de Cabo Verde, vai receber estes pesados investimentos em capital fixo, que por exigência do carvão dão “origem ao montante de materiais, máquinas, homens e de entre outros”³⁰. O porto carvoeiro contém, mais ainda que o veleiro, uma grande virtualidade urbana, e gera uma cidade que acolhe em si forças econômicas e sociais que se espacializam de forma vincadamente urbana. Essas forças constituídas por várias famílias detentoras de capital fundiário e comercial vêem o Mindelo como uma excelente oportunidade de multiplicar os seus negócios. Várias famílias e personalidades da Boavista, Sal e Santo Antão chegam ao Porto Grande. A maioria será de lojistas, abastecendo a cidade e a navegação em trânsito, com a produção alimentar proveniente das referidas ilhas. Além disso, distribuem pelo resto do arquipélago múltiplos artigos importados pela alfândega de São Vicente.

Em 1800, toda a dinâmica econômica e social se concentra na cidade. Torna-se uma autêntica cidade cosmopolita e é o centro das atenções em todo o arquipélago. Várias firmas inglesas, italianas, alemãs e portuguesas abrem representações na cidade, trazendo a ela seus agentes comerciais, administradores, engenheiros navais, operários especializados. A presença dessa comunidade é representada simbolicamente na existência na cidade de uma igreja anglicana e um cemitério inglês. Dessa comunidade,

³⁰ - *ibidem*, 1984: 53.

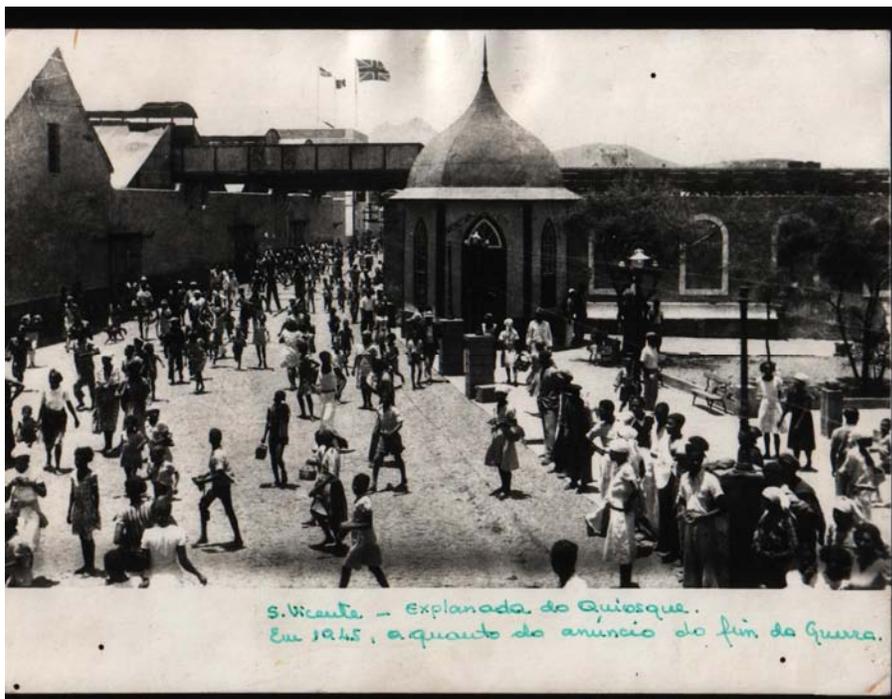
os ingleses constituem a presença estrangeira dominante. Porém, não é somente a presença inglesa a dominante. Numerosos comerciantes judeus provenientes do Norte da África, munidos de passaporte inglês e francês, desembarcam no Porto Grande, atraídos pela oportunidade de realização de lucros comerciais. Essa pequena comunidade — por exemplo Issac Whanon, Issac Benrós, Issac Gabay, Zafranny, Abraham Brigham —, marca a presença judaica em São Vicente. Investem no comércio grossista e a retalho, hotelaria e construção. É importante assinalar uma outra comunidade de comerciantes estrangeiros que chega a ter uma presença considerável que é a italiana. Esta comunidade também estimulada pelo mercado criado pelos numerosos passageiros desta nacionalidade que escalam o Mindelo, a caminho de Buenos Aires, Montevideú e Santos, instala-se na cidade, com mercadores transalpinos abrindo bazares, lojas de *souvenirs*, bares e restaurantes. É o caso de Pietro Polese, Cavassa Giuseppe, Frusoni, Massoca Mattili e outros, que são alguns dos importantes comerciantes italianos da praça do Mindelo. Muitos ocupam postos nos serviços da Administração do Conselho, Câmara Municipal e altos funcionários do Estado. Contudo, em 1879, o Mindelo acolhe a maior comunidade de estrangeiros existente no arquipélago. Havia na cidade por essa altura, 106 “filhos do Reino e ilhas adjacentes” e 114 estrangeiros. Destes últimos, 86 eram ingleses, 14 italianos, 6 marroquinos, 2 belgas, 2 americanos e 1 russo. A sua posição estratégica e o desenvolvimento socioeconômico chama atenção da maior parte dos países ribeirinhos do Atlântico ou com interesses nas rotas oceânicas, a possuírem representação consular ou vice-consular no Mindelo: Alemanha (cônsul), Bélgica (cônsul-geral), Brasil (agente comercial e vice-cônsul), Dinamarca (vice-cônsul), Estados Unidos (agente consular), Inglaterra (vice-cônsul), Itália (agente consular), Países Baixos (vice-cônsul), República de Uruguai Oriental (vice-cônsul), Rússia (vice-cônsul), Suécia e Noruega (vice-cônsul), e Turquia

(vice-cônsul). E assim, a cidade abre-se ao mundo e a ilha liberta-se do espaço particular, acomodando na sua relação entre mar e terra, sendo o mar sempre presente nas suas representações do território. Este espaço insular, inóspito e limitado abre ao mundo, e o mar torna -se uma ruptura, um elo entre os homens, um elo de confrontação entre culturas.

Além da comunidade estrangeira residente, a relação de confrontação da diversidade cultural desempenha um papel importante pela permanente frequência constante daqueles que chegam e partem no espaço de tempo apenas necessário ao reabastecimento dos vapores.



“Cena de Casamento” -Col. Particular Amandio Paris Silva- Fonte: Espaços Urbanos de cabo Verde, O tempo das Cidades- Porto, 1998



Esplanada do Quiosque, 1945 (Foto: Moacyr Rodrigues).



Estas escalas breves davam à cidade uma vida vislumbrante, com os marinheiros povoando por todos os lados as ruas. Eles freqüentavam os botequins, as pensões, bordéis e tascas espalhadas pela cidade e arredores, e naturalmente emprestavam à urbe muito movimento, de dia e à noite, facilitando a vida de muitas famílias. Era uma

imagem de fato representativa da vida boêmia da cidade. Desembarcam no porto, provenientes de outras partes do mundo emigrante em demanda aos eldorados do Sul, sejam eles as cidades do Rio da Prata, da cidade do Cabo em África do Sul ou mesmo da Austrália.

Quadro I
Companhias de navegação com escalas mensais no Mindelo

Empresa	Nacionalidade	Rota
Empresa Lusitana	Portuguesa	Lisboa-Madeira-São Vicente-S. Tiago-Bolama-S. Tomé-Angola
Royal Mail Steam Packet C.	Inglesa	Southampton-Lisboa-Brasil-Rio da Prata
Pacific Steam Navigation C.	Inglesa	Liverpool-Lisboa-Brasil-Rio da Prata
Orient Steam Navigation C.	Inglesa	Londres-Cabo da Boa Esperança-Austrália
Lamport & Holt Société General de	Inglesa	Liverpool-Londres-Brasil-Rio da Prata
Transports Maritimes	Francesa	Marselha-Brasil-Rio da Prata
Chargeurs Réunis	Francesa	Havre-Brasil-Rio da Prata
ApesteGuy Frères	Francesa	Bordéus-Brasil-Rio da Prata
Dufur Ebruzza	Italiana	Gênova-Brasil-Rio da Prata
Società Lavarello	Italiana	Gênova-Brasil-Rio da Prata
Rocco Piaggio & Filho	Italiana	Gênova-Brasil-Rio da Prata
Nicolo Schiafino	Italiana	Gênova-Brasil-Rio da Prata
Nord Deutscher Lloyd	Alemã	Bremen-Brasil-Rio da Prata
Hamburg Sudameri-Kanische Chaft	Alemã	Hamburgo-Lisboa-Brasil-Rio da Prata
Kosmos Dampfschiffahrt	Alemã	Hamburgo-Rio da Prata-Valparaíso

Fonte: Joaquim Vieira Botelho da Costa, *Aditamento aos Relatórios da Administração do Conselho de São Vicente de 30 de janeiro de 1877 e 1 de março de 1880.*

A vida na cidade era marcada pela navegação. Várias companhias de paquetes, pelas poucas horas de permanência, despejam no Mindelo centenas de passageiros, o suficiente para a agitação e movimento nas ruas da cidade. Toda essa boemia era sinal de vida, e ao mesmo tempo de esperança e frustração. Nela desenvolveram-se duas classes sociais com características especiais: a dos operários ligados às companhias carvoeiras e a dos trabalhadores de ocasião, sem patronato, totalmente dependentes da circulação de estrangeiros, do contrabando e da emigração clandestina. É nesta última classe que se inclui a chamada gente da “ponta da praia”, os cicerones que acompanhavam os estrangeiros pelas ruas da cidade. Segundo Correia e Silva as afluências de estrangeiros residentes ou de passagem pelo porto contribuíram de certo modo na mudança do mindelense, tornando-o aberto e receptivo, que na sua capacidade de contato e oportunidade de aprender línguas estrangeiras transformou-se numa necessidade da qual era usual ouvir-se falar o inglês, francês ou italiano ao lado do crioulo e do português.

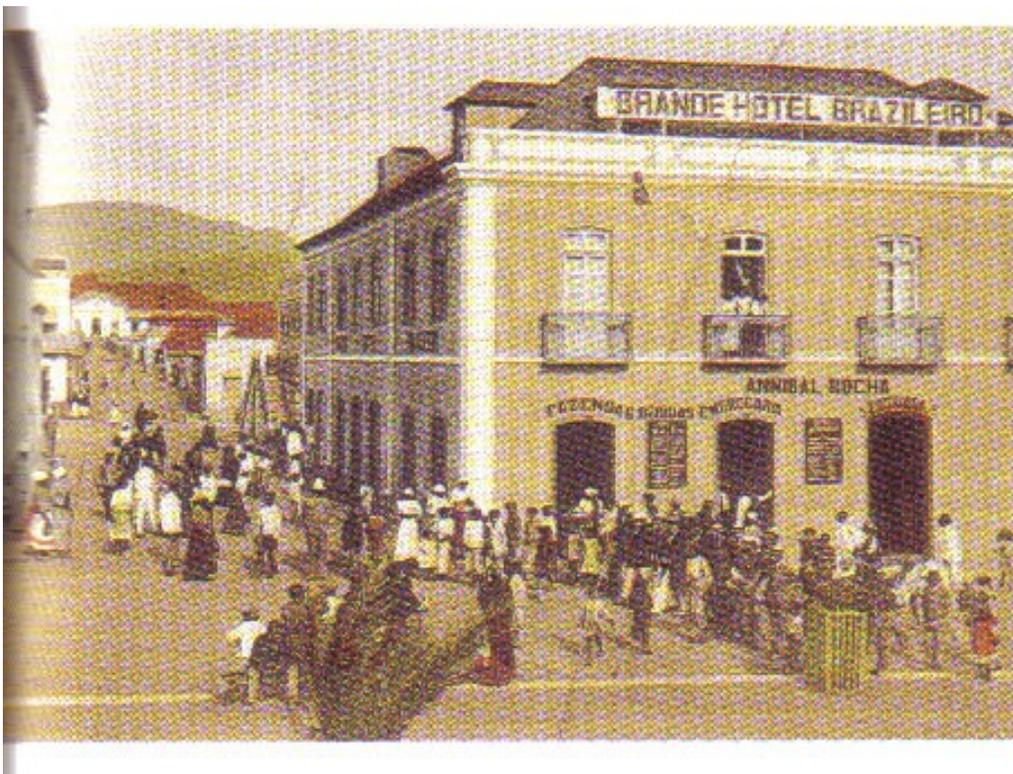
O aumento da navegação no Porto Grande e o desenvolvimento comercial contribuíram altamente com a economia pública e municipal. O mesmo autor afirma que, durante os anos 60, as fontes portuárias registram uma média de 50.000 passageiros em trânsito por ano. Em 1888, esse número iria triplicar em relação ao de década de 60. E Porto Grande recebe nesse ano 169.440 passageiros em trânsito. Portanto, até essa altura, o Porto Grande consegue conservar a sua posição como porto mais movimentado face as carreiras internacionais, e com ele segue o florescimento e desenvolvimento do Mindelo a partir de um momento em que a navegação começara a perder a sua importância nesta zona do arquipélago, tornando-se mais evidente no século XX.

O porto e as virtualidades econômicas e espaciais

Se por um lado a navegação gera dinâmicas socioeconômicas e influi no grau de movimentação do porto, ela também contribui com momentos cíclicos de frustração e incertezas aos habitantes da cidade. Os momentos altos e baixos da navegação repercutem no desenvolvimento das atividades comerciais. Assim, paralelamente à diminuição da navegação entre 1884 e 1886, o comércio sofreu e os estabelecimentos diminuíram em número. Essa repercussão fazia-se sentir na vida dos comerciantes quando a situação comercial se apresentava pouco animado por falta de passageiros em trânsito, visitando a terra, “devido às muitas quarentenas”³¹. Por outro lado, é a partir do fim do século que as casas comerciais começam a se organizar. Essa organização parte da iniciativa de mercadores estrangeiros, em especial os ingleses, que estabeleceram casas comerciais especializadas em importação de produtos finos ingleses (louças, tecidos, calçados, artigos de luxo, doces etc.), equipamentos de navegação de pequena escala, materiais de construção, ao lado de comerciantes e proprietários nacionais que também se instalaram com empresas importantes de fornecimento de água à cidade e às embarcações de gêneros alimentícios (hortaliças, peixe fresco, carnes) e outros produtos considerados exóticos e de luxo para os passageiros em trânsito (pássaros, animais, esteiras, bordados, obras de mercenária). Paralelamente a estas atividades, Mindelo eleva-se, com o aparecimento dos cabos submarinos, como porto estratégico ao comércio mundial e devido à sua importância geográfica, acabam por se estabelecer na ilha desde 1874 até o início do século. Inicialmente desenvolvida pelo Brazilian Submarin Telegraph, posteriormente se expandiu a outros pontos do mundo,

³¹ - B.O., 21.1886, Relatório do Administrador do Conselho.

nomeadamente entre a Inglaterra e a África do Sul, “tocando as ilhas de Ascensão e Santa Helena”³².



“Grande Hotel Brasileiro”-Col. Particular João Loureiro, Fonte: Espaços Urbanos de Cabo Verde-O tempo das cidades porto, 1998.

Quatro anos mais tarde a Western Telegraph (em 1899 era a Brazilian Submarin Telegraph) consegue obter o direito de amarrar em São Vicente e explorar um cabo submarino ligado à Ascensão, dirigindo ao Brasil e Argentina. Com estes progressos o arquipélago abre-se ao mundo das comunicações telegráficas e estabelece o aumento de rendimentos resultantes de taxas de telegrafia no incremento de postos de trabalho, do comércio e da navegação.

3.3.3- A Crise do Modelo de Crescimento do Porto do Mindelo

³² - Boletim Oficial, n.11-1900.

O funcionamento do sistema econômico-social construído no Mindelo dependia essencialmente do crescimento da demanda carvoeira causado pela navegação internacional. O crescimento da cidade dependia exclusivamente dos recursos financeiros provenientes desse setor. Aliás, todo o sistema funciona em consonância a um determinado nível de freqüência do fluxo portuário. A cidade nasceu como porto, e do porto ela vai depender, permanecendo apenas a relação mar-terra.

Contudo, no fim da década de 80, o número de navios no Porto Grande começa a decrescer. Toda a prosperidade e dinamismo que a cidade do Mindelo viveu por pouco tempo se mantiveram. Denota-se que nas últimas décadas do séc. XIX já se apresentavam sinais da crise portuária com todas as implicações para o desenvolvimento urbano e mercantil com reflexos particularmente na vida social. Com esta situação, o crescimento da cidade, a sua infra-estrutura e equipamentos, dependendo das receitas portuárias, engendrarão num primeiro momento a baixa de rendimentos fiscais e sobretudo a redução do nível de emprego no porto. É claro que essas duas vertentes ficam sujeitas a quaisquer variações significativas no volume de compras de carvão efetuado pelos vapores no Porto Grande. Num segundo momento, esta crise atinge os rendimentos dos comerciantes fornecedores de bens de consumo popular, visto o desemprego como sendo a causa da diminuição do volume da demanda solvável.

Os primeiros sinais da crise portuária começaram a surgir logo depois de 1889, quando houve um decréscimo extemporâneo, que veio atingir o ponto mais baixo em 1894 com a entrada de um número de 891 navios de longo curso, dos quais 885 eram a vapor. Entretanto, já em 1900 acontece o contrário, atingindo o seu máximo com a entrada nesse mesmo ano de um número de 1882 navios mercantes, sendo 1840 a vapor. Como já referimos, o desenvolvimento da cidade depende da navegação internacional.

Devido à conjuntura internacional e com abertura de outros portos, o Porto Grande começara a perder a afluência que detinha em relação aos anos anteriores. Porém, a cidade-porto é um ponto localizado no quadro de uma rede de dimensões atlânticas, se encontrando dependente das dinâmicas que se desenvolvem em todo o atlântico.

Até certa altura, o Porto Grande consegue conservar a sua posição como porto mais movimentado face às carreiras internacionais, e com ele o desenvolvimento do Mindelo a partir dali com a navegação a longo curso começara, então, a perder a sua importância e a tornar-se mais evidente no início do séc. XX. Além disso, com as oscilações do tráfego decorrentes entre a primeira metade do séc. XX, a importância do Porto Grande foi diminuindo no fim da primeira Grande Guerra, e a partir daí não teve mais oportunidade de atingir o auge a que se verificou no século passado.

Segundo CORREIA e SILVA (1998) a razão dessa situação é devida à alteração das condições, que de certo modo sustentavam a posição geográfica do porto e conseqüentemente todo o processo de desenvolvimento da cidade.

Essa posição privilegiada que o Porto Grande adquiriu durante os anos anteriores e, sobretudo da sua valorização, foi na verdade devida a diversos fatores endógenos, como a falta de concorrência de outros portos, de condições técnicas, económicas, políticas e até militares que contribuíram, ao lado da atividade carvoeira, para o desenvolvimento urbano e mercantil.

Com a inversão destas tendências, assiste-se à decadência e à desvalorização do Porto Grande e do Mindelo como pontos estratégicos, e puseram em marcha todo o seu desenvolvimento. Como forma de reverter esta situação, houve a necessidade primeira de controlar os preços, e em segundo lugar a reestruturação das empresas. Durante a década de 80 e parte de 70, vigora no Porto Grande um regime comercial monopolista. A Millers & Nephew cabe então o controle total do preço do fornecimento do carvão.

Entretanto, a subida de preços afeta a afluência da navegação ao Porto Grande de tal forma que essa afluência começa a decrescer, originando a baixa dos rendimentos fiscais e salariais. E como forma de a solucionar, em 1875 a administração concede licença no mercado local a uma nova companhia, a Cory Brothers & Co (167). Esta consegue provocar a baixa acentuada do preço do carvão fornecido. Entre 1875 e 1880, com o aumento do volume de tráfego de vapores e o crescimento dos rendimentos fiscais, a cidade passa a reviver o mais longo ciclo de crescimento ininterrupto pelo Porto Grande. À volta desta expectativa, em 1884 a administração portuguesa concede a Thomaz Robert Morgan, negociante residente em Cardiff, terrenos em Galé e Trás do Monte na cidade, com o fim de estabelecer obras para facilitar e atrair a navegação.

Quadro II
Receita Publica arrecadada no Mindelo
(1875-1880)

Anos	Rendimentos Públicos
1875-1876	22:752\$447
1876-1877	28:864\$753
1877-1878	29:216\$454
1878-1879	41:202\$076
1879-1880	45:692\$430

Fonte: Relatório do Governador Geral de Cabo Verde referido ao ano de 1880.

Enquanto a navegação internacional à vela perde a sua importância para o Porto Grande, o número de vapores ganha uma posição extraordinária. Para assinalar essa importância, entrou em 1879 um número de 669 navios mercantes de longo curso, dos quais 482 eram vapores. Esse aumento acaba assim por atingir o seu auge em 1889, ano em que se verifica ter atingido um número de 1.927 navios mercantes de longo curso, dos quais 1.861 eram vapores.

O porto, como centro de vida e de trocas culturais, manifesta várias dinâmicas económicas e sociais, que interagem de tal forma que o modelo de formação

demográfica da cidade-porto torna-se dinâmico. Assiste, porém, a um aumento da procura portuária, indutora da realização de avultados investimentos, tornando a cidade um pólo de atração e sobretudo da migração de trabalhadores das ilhas rurais vizinhas, a sua consolidação proveniente de transformação social no quadro urbano, estaria ligado à emergência de novos modos de vida. É curioso notar, segundo documentos abalizados sobre esta matéria, num primeiro momento, que as primeiras vagas são de predominância masculina, o que engendra de certo modo um excesso de homens em relação às mulheres. Contudo, esta diferença é explicada pelo grande número de trabalhadores que afluíam ao porto, composto na sua maioria por homens atraídos pelas atividades que aí se desenvolviam e que empregavam na maior parte mão-de-obra do sexo masculino. Este processo estabelece-se em duas formas; por um lado, pela imigração, e por outro, pela dinâmica do crescimento endógeno à urbe. Entretanto, passado algum tempo, os homens, na contribuição para a “feminização” da urbe, mandam buscar suas mulheres deixadas nas aldeias de origem, e assim a dinâmica demográfica tende para o equilíbrio no qual consiste a natural superioridade numérica das mulheres face aos homens.

QUADRO III

Evolução das Relações de Masculinidade na Ilha de Sao Vicente

Ano	Homens	Mulheres	Total	H. M
1874	1.172	1.264	2.436	92.72
1875	1.345	1.496	2.841	89.90
1876	1.394	1.534	2.928	90.87
1877	1.525	1.476	3.001	103.1
1878	1.774	1.523	3.297	116.48
1879	1.981	1.736	3.717	114.11
1880	2.208	1.856	4.064	118.96

Fonte: *Nos Tempos do Porto Grande do Mindelo*, Antonio Correia e Silva, 2005.

O que os motivou depois de 1890 na construção, por exemplo, da ponte de desembarque de materiais inflamáveis na Pontinha, a nova ponte de alfândega e o farol de S. Pedro. Estas iniciativas, apesar de corresponderem a esforços localmente significativos entre 1879 a 1914, não foram suficientes para melhorar a situação concorrencial. Além do mais, a despeito de o volume de tráfego manter-se ainda a um nível elevado, vários são os sintomas da crise portuária em 1884. A situação agrava-se ainda mais, tendo as duas carvoeiras mindelenses aumentado de comum acordo o preço da tonelada de carvão vendido no Porto Grande. Assim, parte do fluxo portuário que escala o Mindelo começa a desviar-se em 1884 para as Canárias. Enquanto isso, e perante os protestos locais e da administração portuguesa, as companhias carvoeiras justificam-se, argumentando que a situação do aumento do preço do carvão era consequência do agravamento da pressão fiscal verificado a partir de 1880. Na verdade, neste ano o imposto sobre a cada tonelada de carvão vendido “passara de 100 réis para 300”³³. Na realidade, enquanto que em Las Palmas e Tenerife vigora o regime de porto franco, em São Vicente esta situação agrava-se cada vez mais pela negligência da administração portuguesa, insensível ao fenómeno da competição, sobre tributando a atividade carvoeira. Assim, a abertura do Canal de Suez, o desenvolvimento dos portos de Tenerife e Las Palmas (Canárias) e Dakar (Senegal), que concorrendo com o Porto Grande e pela oferta de novas vantagens sobre este, acaba por lhe retirar a importância geo-estratégica.

O porto e o aumento demográfico

O crescimento da população de São Vicente apresenta variáveis populacionais que oscilavam conforme a intensidade de frequências da navegação no porto e das

³³ - B.O., Cabo Verde n. 47: 1880.

epidemias que periodicamente assolavam a cidade. Apesar da inexistência de um vínculo estatístico confiável, os dados populacionais da época permitem-nos avaliar tendências crescentes e decrescentes da ilha. Segundo os dados a que tivemos acesso, os indicadores referentes ao aumento da população no período de 1879 -1914 cresceram de quase 4.000 em 1879 para 10.000. Este crescimento acontece em períodos alternados, ou seja, vai depender de dois fatores: o primeiro, ligado ao número de freqüência da navegação para o Porto Grande, e o segundo ligado à situação econômica nas ilhas, muitas vezes acompanhada de epidemias de fome, obrigando à emigração para a cidade ou para o estrangeiro.

Toda a década de 1880 foi marcante pela fome que se instala em torno das ilhas do arquipélago. Este episódio nefasto veio coincidir no momento em que no Mindelo decorria o maior incremento de tráfego marítimo. E assim, a cidade do Mindelo era o único ponto de saída à sobrevivência causada pela epidemia da fome.

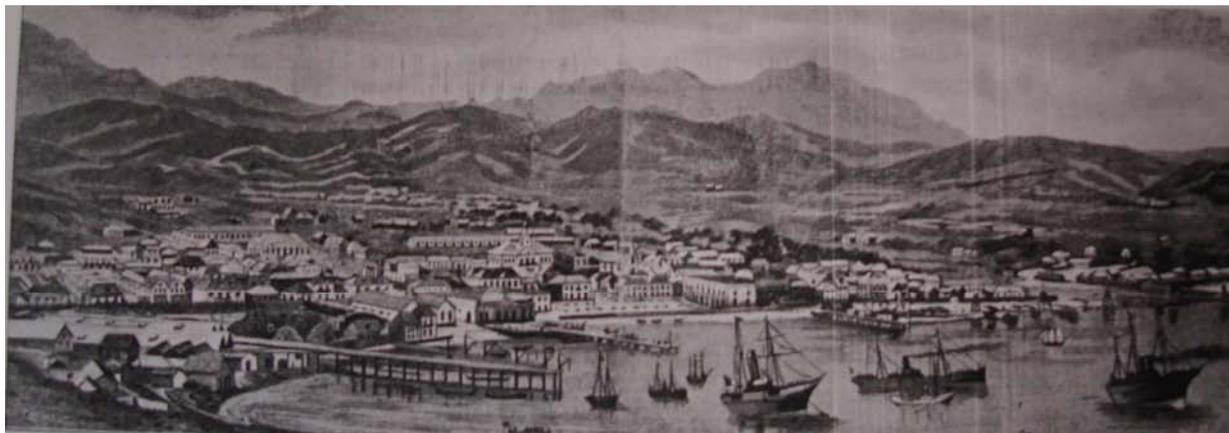
Em 1879 a população cresce rapidamente de 3.717 para 6.561 em 1889. A crise econômica que decorre em São Vicente entre 1883 e 1886 não impediu que imigrantes continuassem a chegar. Acontece que, mesmo havendo períodos de fome aguda nos anos subsequentes, aumentou o fluxo demográfico especialmente entre 1888 e 1889, proveniente de todas as partes do arquipélago. A maior parte consegue obter emprego nas casas Millers & Cory e Wilsons, Sons & Co. É o caso decorrente durante a crise agrária ter chegado a São Vicente “no palhaliote Carlota vários imigrantes vindos da ilha do Maio”³⁴.

No ano seguinte em 1895, com os sinais do decréscimo da navegação, a situação agrava-se em consequência do excesso de trabalhadores, da escassez do gênero alimentício e o aumento dos preços, dos quais resultaram na diminuição da população

³⁴ - Boletim Oficial, 47-1889, Notícias dos Conselhos.

de 6.881 pessoas em 1890 para 6.211 em 1895. No entanto, a partir de 1894 essa população cresce de 5.694 pessoas nesse ano para 6.666 em 1896, devido à chegada de navios no Porto Grande. Segundo consta dos documentos que versam sobre esta matéria, ocorreu uma das piores fomes nas ilhas que durou quatro anos.

Entre 1903 e 1904 calcula-se que mais de 14.000 pessoas morreram, num universo de uma população de cerca de 140.000 pessoas (CARREIRA, A. 1972: p. 10). Esta situação coincide com uma redução muito significativa da navegação, e a cidade não dispunha de oferta de trabalhadores suficiente para a demanda solvável. Entretanto, em 1910 a situação inverte-se, e a população ultrapassa o limite de 10.000 habitantes, pois é nesse período que, enquanto o aumento demográfico se processa, o da navegação começa a decrescer, isto é, enquanto persiste a dicotomia da seca nas ilhas e o aumento da navegação em São Vicente, decorre sempre um agravamento da intensidade imigratória para a cidade do Porto Grande. E assim, a ilha torna-se um centro de imigração e o porto uma base para a emigração³⁵.



A cidade do Mindelo em 1891. Fonte: “Ensaio de Iconografia das Cidades Portuguesas do Ultramar”- (Vols I), p.120, Luis SILVERIA Junta de Investigação do Ultramar, Lisboa, 1956, (No Arquivo Histórico da Praia -Cabo Verde.

³⁵- Linhas Gerais da História do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo 1984: 59.

A diversidade social é cada vez mais complexa, flutuante e plástica. Embora pareça ser um número de dimensões reduzidas, a estrutura socioprofissional começa a firmar-se no seu espaço e manter o seu caráter. Em 1885 os trabalhadores, em várias artes e ofícios, atingiram o número de 1.294 pessoas.

Segundo CORRREIA e SILVA (2005: 117) a tarefa principal do patronato inglês seria a transformação de pobres camponeses recém-chegados à cidade em proletário urbano-portuário, e que no fundo constitui incontestavelmente a classe mais numerosa da urbe, aquela que faz movimentar o porto e, por conseguinte, a cidade.

Em 1900, o número de 5.535 pessoas começam a ser absorvido por vários trabalhos característicos de uma cidade. Surgem novos grupos profissionais que completam essa diversidade.

3.3.4- EXPANSÃO DA CIDADE E NOVOS BAIRROS

A cidade continua a prescrever-se em torno das atividades socioeconômicas do porto, e este teve um papel importante da determinação da forma urbana. Num primeiro momento, definiram limites precisos para a constituição de um núcleo fortemente estruturado. Enquanto continua a consolidar a sua estrutura dos traçados urbanos, vão surgindo novas relações com o território.

O crescimento só começa na década de 1880, ano em que se inicia uma intensa ocupação dos terrenos na ilha. Porém, o núcleo antigo seguiu de certa forma uma disciplina urbanística traduzida na malha octogonal. Esta expansão só foi possível na identificação de nomenclaturas que assinalavam as praças, ruas e becos da cidade. Com base nessa identificação é que foi possível o conhecimento da sua expansão.

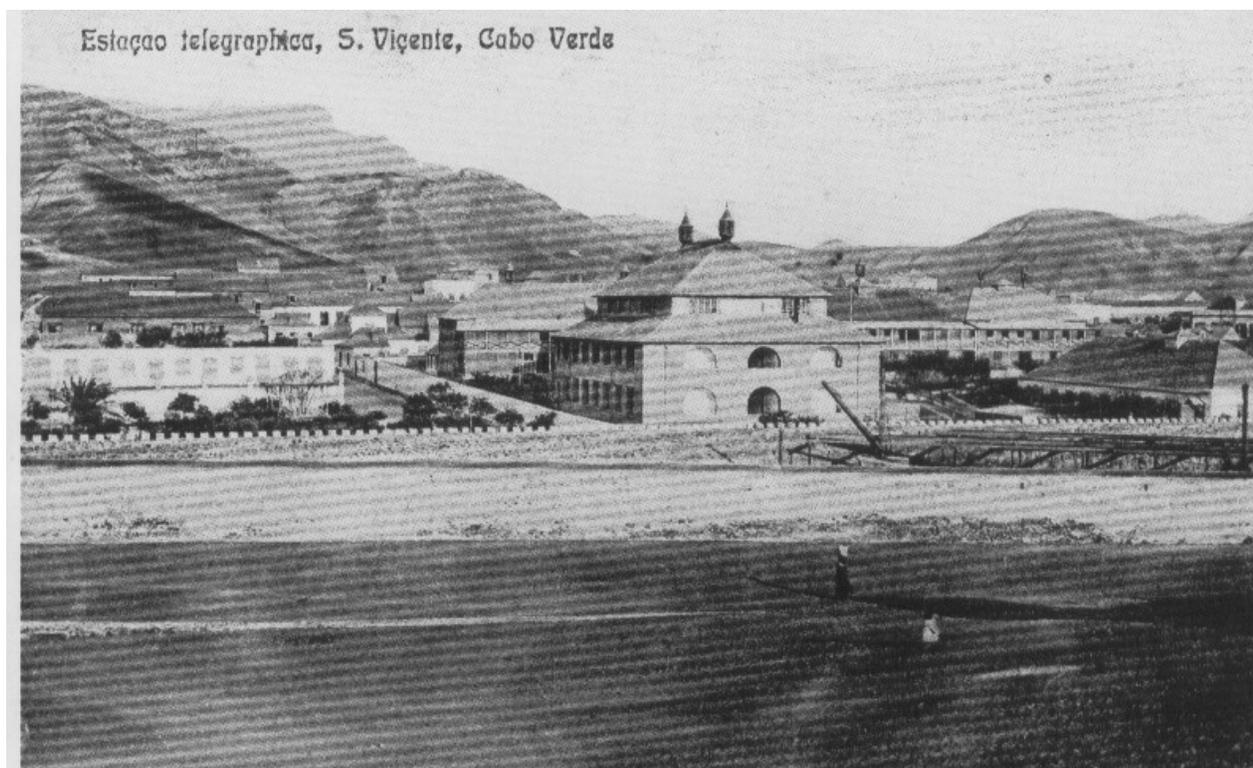


Praça Nova ou Praça Serpa Pinto- Editor: União Postal Universal, 1910,



Vista parcial da cidade do Mindelo.

Essa parte da cidade seria posteriormente envolvida por bairros fora da área central mais antiga, em direção ao interior da baía ou pelos vales, e elevando-se pelas encostas dos morros, ao Sul ou a leste do centro, “onde foram dados aforamentos já na década de 1880”³⁶. É uma ocupação mais aberta, descontínua, a qual preserva rupturas naturais ou agrícolas entre a parte antiga e as novas extensões, permitindo assim a eclosão da aglomeração.



Estação Telegráfica- Editor: Bazar&Frusoni, 1910

³⁶ - Manuel Bonaparte Figueira, Subsídios para o estudo evolutivo da cidade do Mindelo, p.204.

A ilha de São Vicente, inhospita, dominada pela seca, não dispunha de água potável suficiente à sobrevivência da população, e a sua recolha era feita através de alguns poços, à volta dos quais algumas famílias pouco numerosas se concentravam para uma cultura agrícola e pecuária de mera sobrevivência. Daí que ainda alguns bairros do Mindelo tragam os rótulos de Fonte Felipe, Fonte de Inês, Fonte Doutor, Fonte Cónego, Fonte Cutu, Fonte Francês. Nesse período, fora do centro e dos bairros mais antigos começaram a surgir novos bairros, entre estes o Monte Santo Antonio, Alto de Miramar, Monte Celerina (Solarine) e Lombo de Palha.

O quadro a seguir mostra a divisão e distribuição dos habitantes por ruas, bairros e povoações fora da cidade. Constitui um recenseamento dirigido pelo pároco Luis Loff Nogueira e elaborado no ano de 1908. Trata-se de um registro que permite ter uma idéia da densidade da população distribuída ao longo das principais ruas da estrutura urbana.

EXPANSÃO DA CIDADE

Novos Bairros - 1908

Zonas-Ruas	Número de Habitantes	Número de Fogos	Observação	
1- Entre Infante D. Henrique (Aven. 5 de Julho), Travessa de Camões (Rua Patrício Lumumba ao Sul da Praça Amílcar Cabral), Rua da Paz Alto de Miramar (Segunda rua), o Palácio e a Rua de Lisboa.	2100	442	Zona de maior densidade populacional: Rua dos Descobrimentos (Rua 1º de Maio), a rua com mais habitantes da cidade- 510 habitantes em 108 fogos.	
2- Entre Rua de Lisboa, Paços do Conselho, Rua Suburbana, Praça Estrela - Independência e Rua da Praia.	1124	275		
3- Entre os Paços do Conselho, Largo de Madeiral, Rua de Coco, Largo de Dr. Regala e Rua do Hospital (Aven.Unidade Guiné Cabo Verde)	345	67		
4- Para Leste: Fonte de Doutor e Largo de Dr. Regala (Hospital Velho).	222	49		
5- Chã de Cemitério	250	49		
6- Bairros mais antigos fora do Centro: - Lombo de Trás - Lombo de Frente - Monte	54 993 1188	13 245 262	Densamente Habitados	
7- Alto de Companhia - Alto de Miramar (a Este da Rua da Paz).	279 293	56 64		
8- Faldas do Monte de Santo Antonio - Alto de Santo Antonio - Monte de Celarine	63 71 11	20		
9- Ribeira Bote	233	55		
10- Ilha do Sal - Alto de São Nicolau - Fonte de Cutu	204 94 133	38 16 26		

Fonte: Linhas Gerais da História do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo.

E assim, durante o período de 1879-1914, há sinais de que depois de 1908 houve interesse canalizado para os bairros fora do centro. A expansão urbana era tão rápida que em 1911 foram definidos limites físicos da cidade:

o esquema que envolvia a área urbana limitava a oeste pelo Porto Grande, a norte pela chamada “primeira ribeira da Mاتيota”, da sua foz a origem e por uma reta ligando a este último ponto ao monte “Vigia”, “Selarino” e “Passarão”, ao sul por uma linha quebrada passando pelo monte “Passarão”, parede sul do cemitério novo e o primeiro pontão da estrada do Lazareto³⁷.

A cidade e novas infra-estruturas urbanas

Além do complexo processo de transformações estruturais, observa-se o crescimento demográfico e espacial, a criação de modernos serviços técnicos e públicos na cidade. Segundo o livro *Linhas Gerais da História do Desenvolvimento da Cidade do Mindelo*, a energia elétrica, telefones, a iluminação pública nas ruas e praças, o aumento de edifícios públicos urbanos — caso da criação da Polícia Civil, serviços da estação meteorológica, salas de aula, escolas profissionais, a Biblioteca Municipal, além da Banda Marcial (constrói-se em 1889 a “Philharmonica Artistas Mindellenses”) — e de entre outros fatores, determinaram de certa forma transformações espaciais urbanas.

É evidente que entre o processo da urbanização, industrialização e modernização, as crises habitacional, urbana e sanitária afetavam quase toda a população. A crítica às condições da vida existentes e a elaboração da imagem negativa da situação puderam ser observadas tanto para as moradias quanto para a própria cidade.

Os efeitos modernizadores do Porto Grande sobre a cidade trouxeram outras dinâmicas ao processo da sua modernização. Mas esses efeitos também têm o seu lado negativo. A constatação dos males derivados desse processo gera problemas sanitários, insalubridade urbana e social. A grosso modo, a população constituída pelo imenso

³⁷ - Boletim Oficial, n.4-1911, Portaria 34.

proletariado portuário permanecia em situação laboral precária. Ele desempenha as penosas tarefas manuais no porto, numa situação social pendente por baixos salários, emprego eventual e débil proteção social. Este quadro social precário, e a frágil posição no processo produtivo espelha as condições gerais de vida da classe trabalhadora. Ela habita em casas em condições de habitabilidade deploráveis, pobres e sem condições higiênicas.

As observações do delegado de saúde, inscritas no relatório sanitário referente ao segundo trimestre de 1850, falam da situação habitacional dos operários:

habitações para a população pobre, nas mais deploráveis condições higiênicas, sem luz, sem ventilação, sem espaço conveniente, são verdadeiras pocilgas que deteriorando profundamente a saúde dos moradores, diminuem a sua resistência em frente a causas morbigenes³⁸.

A cidade do Mindelo e a influência inglesa

A influência inglesa foi determinante na história e formação urbana do Mindelo. É marcada pela presença na cidade de um grande grupo de britânicos, e apresenta para o operariado mindelense alternativa e esperança no desenvolvimento do Mindelo. Este era composto por chegadas sucessivas de homens e mulheres provindas de todo o arquipélago, que apenas traziam com eles a própria força de trabalho, sem condições e espaços de habitabilidade, pois era necessário dar o mínimo de condições de instalação. Muitas vezes, essas transferências eram asseguradas por uma política social mínima. Esta política consistia essencialmente no encargo que é assumido por completo pelas companhias carvoeiras inglesas. Os recém-chegados acabam por se adaptarem aos modos de vida dos ingleses. Os hábitos e costumes ingleses entram na vida dos mindelenses. É o caso do primeiro encargo assumido, nos inícios dos anos 60 do séc.

³⁸ - Boletim Oficial., n.11-1891.

XIX, pelo Mac Leod and Martin, que constrói o denominado “Quarteirão inglês” ou o Lombo Mac Leod, contendo mais de 50 casas de habitação social.



Salina- Editor: União Postal Universal, 1910

Paralelamente, todas as outras empresas passam a seguir o mesmo exemplo, caso da Millers & Cory, erguendo um conjunto habitacional com o mesmo fim no Alto da Companhia, onde se instalam trabalhadores seus vindos da ilha de S. Nicolau³⁹. E é neste contexto que as companhias carvoeiras criam base social de apoio na ilha. Além disso essa ação não tinha apenas a dimensão de assistência social, mas havia nela um sentido especulativo, porque elas fazem reverter aos seus cofres, sob a forma de renda de casa, uma parte substancial dos salários que lhes é atribuída. Esta parte substancial que lhe é retirada dos salários para os alugueres dessas “habitações sociais”, era de tal forma elevada que chegaria a atingir de 30% a 40% do custo de edificação. Porém, em todo o sistema de especulação imobiliária, a intervenção das instituições estatais nesse processo foi nula, quer da Administração do Conselho, quer da Câmara Municipal e bem assim o das Obras Públicas. Nota-se, contudo, que a maior parte dessas empresas é

³⁹ - Linhas Gerais da História do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo 1984: 32.

que detinha o poder no Mindelo. Mas não é só isso. Na prática eles é que detinham na sua lista cerca de 50% de trabalhadores de toda ilha⁴⁰.



Vista típicas de casas tradicionais da malha urbana, centro da cidade.



Figuras típicas de famílias inglesas

⁴⁰ - B.O., n.19, 1880, Relatório do Administrador do Conselho, Cidade do Porto, p. 117.

3.3.5- MINDELO no período entre 1914-1939

No final do século XIX e até a guerra de 1914-18, as cidades européias apresentam profundas dinâmicas sociais, econômicas e urbanísticas. Enquanto passam por uma grande complexidade estrutural e morfológica em matéria de inovações em infra-estrutura e equipamentos, a cidade do Mindelo, sob a dependência da navegação internacional e do bloqueio do porto pelos alemães, causa uma diminuição acentuada de navios entrados nos finais da Primeira Grande Guerra. Em consequência a esta situação, o melhoramento do Porto Grande, com a construção de infra-estrutura portuária, constitui uma medida de enquadramento e “desenvolvimento da navegação internacional para o porto de São Vicente”⁴¹. Segundo Vasconcellos (1916: 94)

a diminuição no vapor do carvão relativamente ao ano de 1912 deve atribuir-se principalmente a que os vapores vindos do sul só tomam em São Vicente o combustível necessário para chegarem a Las Palmas, onde por outro lado os vapores vindos do norte se abastecem, por ali encontrarem o carvão mais barato.

É neste período que a navegação entra na fase estacionária, reduzindo a frequência de navios mercantes de longo curso. CORREIA, Cláudia (1996:107) corrobora esse sentido, destacando outros fatores importantes que estiveram a frente desse processo. Refere-se, contudo, ao aperfeiçoamento e às inovações técnicas, por um lado, e a fatores internos por outro. Refere-se no primeiro caso, o lugar que teve nesse processo o aumento da tonelagem de navios, o crescimento do mercado mundial, a substituição do carvão de pedra por combustíveis líquidos mais leves (a exemplo da utilização de óleos minerais, como resultado da invenção e introdução definitiva do motor de combustão interna), o aparecimento da telegrafia sem fios etc.

Por outro lado, a mesma autora aborda a importância de outros fatores internos que constituíram também motivos dessa desvalorização, como a exagerada tributação

⁴¹ - Linhas Gerais da História do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo 1984: 75.

imposta sobre o carvão e seu monopólio por determinadas companhias; o imposto sobre a água para fornecimento aos navios; impostos sobre produtos de importação e exportação; o imposto sobre a tonelagem dos navios que efetuavam operações de comércio; os onerosos encargos suscitados pelas leis alfandegárias (quarentenas, cartas de saúde, visita de saúde, expediente, registro de porto etc.) e a negligência do melhoramento do Porto Grande perante a concorrência de outros portos.

Assim, como conseqüência da perda da navegação e do movimento do porto, Mindelo perdia também o seu lugar de centro de atração mercantil. Perante este cenário e com a diminuição da navegação, a situação econômica e financeira tornava-se deficitária. É evidente que, dependendo da importação de mercadorias e com o afastamento da navegação, a atividade comercial diminuía ao mesmo tempo em que a cidade perdia o seu poder de compra gerando dificuldades de abastecimento e, sobretudo, o aumento do preço dos produtos.

Os rendimentos provenientes das receitas fiscais (impostos municipais, da fazenda e receitas aduaneiras) também diminuiram e tiveram reflexos no funcionamento dos organismos administrativos da cidade, “que deixavam de ter a eficiência que reclamava o interesse da coletividade, dando então continuidade cada vez mais à retração e desestruturação urbanas” - CORREIA, Claudia (1998: 107).

No quadro desta situação econômica, foi determinada uma contenção de despesas por parte do Estado, cujo financiamento era provenientes da maior parte do aumento da percentagem das taxas telegráficas atribuída a Cabo Verde, o que não impediu, entretanto, que uma série de melhoramentos fossem realizados nas partes centrais da cidade, principalmente no que diz respeito às atividades portuárias (construção de uma nova ponte-cais, de planos inclinados, de uma ponte de alfândega), obras públicas (construção do edifício da Capitania dos Portos “Torre de Belém”, 1918-

21, construção do primeiro andar do Liceu parte Este do antigo quartel em 1927 , dentre outros) e calçamento de ruas e de vias de acesso, com a maior parte delas construídas antes de 1929 e localizadas fora da cidade.



Antigo Edifício do Correio





Edifício Capitania dos Portos(Replica Torre de Belém)-construído em 1918-1921.

Este período também se caracterizou pela execução de obras públicas ou em curso, realizadas com as despesas feitas pela Direção das Obras Públicas. “Só de janeiro de 1927 a junho de 1929 foram 1.152.910\$42 escudos, quando no orçamento em vigor na altura figuravam apenas 900 contos para obras em todas as ilhas”⁴². Em 1936 foi concluída a nova ponte do cais da alfândega (Ponte do Estado). Permanecia ainda no quadro das realizações das obras a aspiração para a construção do cais acostável para barcos de passageiros, o que não aconteceu, devido à depressão econômica que atingiu quase todo o mundo. Em 1932 esta crise se instala na generalidade dos países europeus. A *quinta feira negra* de 24 de outubro de 1929, segundo Gonçalves (1981: 23), marca o início da Grande Depressão, registrando-se nesse período uma vertiginosa e generalizada queda das cotações em quase todos os países industrializados. Em Portugal, o processo de implantação do modo capitalista se manifesta com certo atraso, com os efeitos da crise de 1929 sendo sentidos de forma retardada.

⁴² -ibidem, 1984: 76.

Porto Grande sofreu esta influência de maneira alarmante durante esse período. A navegação diminuiu de forma drástica. O número de navios mercantes de longo curso entrados foi inferior comparado aos anos anteriores. O valor de carvão importado para reabastecimento baixou de tal forma que após a crise, entre 1930 e 1935, a sua utilização como combustível viria a ser substituída por combustíveis mais leves. Assim foi a crise geral e os problemas relacionados com a queda de carvão à época. Contudo, como consequência da difícil realidade econômica e por iniciativa das autoridades locais, foi necessário tomar medidas de caráter urgente para apoiar o desenvolvimento do Porto Grande na concorrência que se verificava entre os portos.

3.3.6-MINDELO NO PERÍODO PÓS-GUERRA: a emigração e as transformações morfológicas do tecido urbano

No período do pós-guerra, Cabo Verde atravessa várias dificuldades durante a década de quarenta. A emigração foi a única via que o governo português apontou como solução aos problemas que o império colonial português sofreu durante a guerra, com o bloqueio com os aliados e as grandes fomes ocorridas em 1941-43 e 1947-48. Assim, a emigração funciona como alternativa face à degradação contínua das terras, em resultado dos longos períodos de seca e de estiagem. Porém, desconhece-se o número de emigrantes desse período em S. Vicente. Pressupõe-se que a maioria dos que emigraram foram para a Europa e Estados Unidos, “onde a conjuntura florescente nas décadas de cinquenta e sessenta criou uma procura acelerada de mão-de-obra”⁴³. O peso dos fluxos migratórios internos se reflete na determinação da intensidade urbanística em Cabo Verde. Assim, a “emigração tem agido como válvula de descompressão demográfica, e no período de 1960-80, a população urbana aumentou numa média de 4,5 % ao ano, enquanto a população rural cresceu a um ritmo muito mais fraco (2,7 % entre 1960-1970 e 0,2 % entre 1970-1980)” (ANDRADE, J. 1998: pg.). Na década de 80, o saldo da emigração teria alcançado um valor da ordem dos 45.000 indivíduos de ambos os sexos, isto é, cerca de 50% do saldo natural observado. O crescimento populacional dos principais centros semiurbanos (Praia e Mindelo) foi influenciado pelas migrações

⁴³ - ibidem, 1984: 94.

internas, em matéria de equilíbrio e desequilíbrio demográfico e na transformação morfológica do território. De 1940 a 1970 é o período em que emigração para S. Vicente foi de tal maneira intensa, que se originou o aparecimento de várias localidades, devido à emigração interna provocada pela seca e escassez de chuva que o arquipélago atravessava nessa época, principalmente no conselho do Porto Novo, na vizinha ilha de Santo Antão. Foram então a seca e a fome que trouxeram os primeiros moradores, oriundos das localidades de norte e sul do conselho do Porto Novo, à procura de novas condições de habitabilidade em São Vicente.



Foto: Alto de Solarine, Fonte Cônego, Fonte Felipe, Ribeira Bote e Monte Sossego em 1979. Fonte-Linhas Gerais da História do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo, 1984

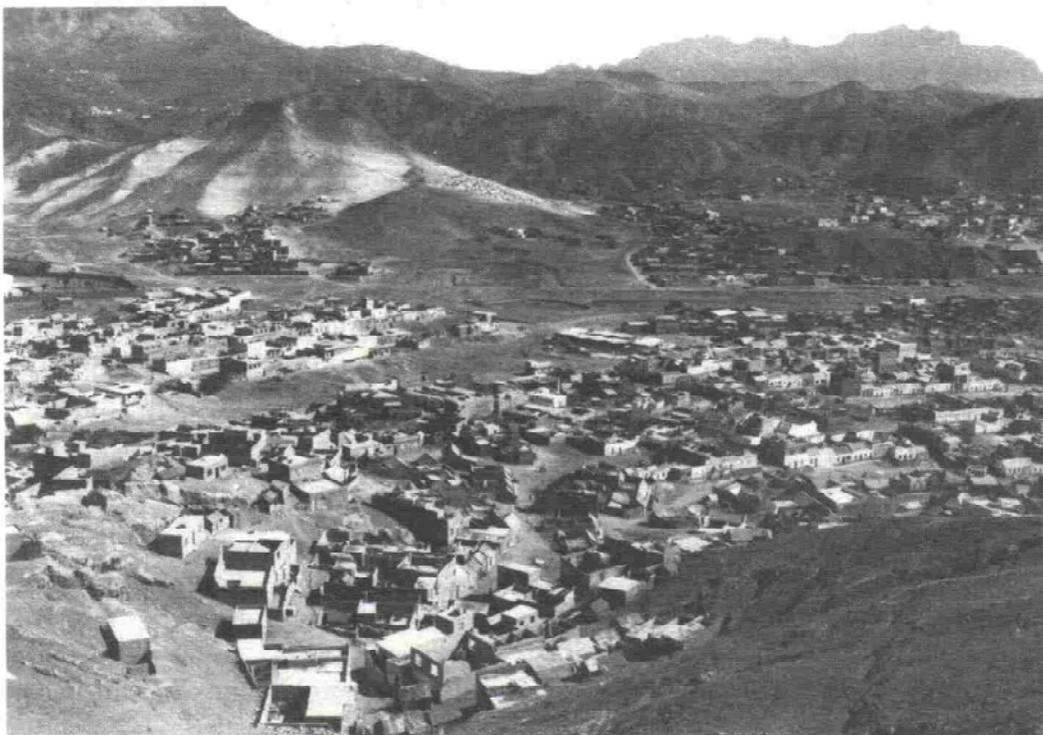


Foto: Fonte Felipe, Ribeira Bote, Fonte de Inês, Vila Nova, Lombo de Tanque e Bela Vista em 1979. Fonte - Linhas Gerais da História do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo, 1984.

Assim, começaram a surgir na periferia vários novos bairros dispersos, formando anéis periféricos na envolvente estrutura antiga da cidade, onde houve “um aumento extraordinário e caótico da área ocupada por construções urbanas, resultando em vários bairros novos”⁴⁴. Os bairros Monte Sossego e Ribeira Bote tiveram um crescimento contínuo, enquanto os bairros Fonte Felipe, Fonte Cônego e Alto de Solarine apresentaram crescimento na década de sessenta. Isso não acontece com outros bairros, como Madeiralzinho, Cruz de João Évora e Chã de Alecrim, no norte, e Fernando Pó no sudeste onde, pelo contrário, será desencadeado um crescimento a partir da década de cinquenta, que começa a acelerar na década de sessenta. A emigração passa, no entanto, a ter um papel importante, a julgar pelas suas remessas, que têm tido um papel relevante não só no equilíbrio doméstico das famílias, mas também na economia global do país. É evidente que o volume das remessas em divisas por parte da emigração, e o seu impacto ao nível da aplicação no seio das famílias deixa a convicção de que, sobretudo quando essas remessas são periódicas (como acontece na maioria dos casos), de um modo geral

⁴⁴ -- ibidem, 1984: 95.

garantem no mínimo as condições para a aquisição de bens de consumo necessários ao seu sustento.

A aquisição de terras, de meios de transporte e de outros equipamentos, o melhoramento das casas ou a construção de novas moradias para a habitação ou arrendamento fazem parte das diversas facetas que caracterizam a marcha do progresso socioeconômico.

No quadro da evolução do parque imobiliário, traduzida por José Andrade no estudo realizado pela SEDES em 1989, são abordadas as implicações favoráveis incidentes no nível de vida:

Uma fração bastante apreciável do dinheiro dos migrantes é investida em imobiliário: habitação principal (no campo ou na cidade), imóvel destinado ao aluguel e, em menor grau, imóveis destinados ao comércio ou à indústria. Trata-se de um complemento familiar e de um investimento extra-familiar onde o emigrante aparece como empreendedor, visando tirar benefício do seu investimento e para isso podendo ou não apelar aos membros da família para o gerir.

CAPITULO 4

4-AS MUDANCAS NO CONTEXTO DO DESENVOLVIMENTO E DO CRESCIMENTO URBANO: Mindelo a partir dos anos 70.

4.1- O crescimento urbano disperso e fragmentado e as conseqüências do desenvolvimento urbano

A mobilidade geográfica secular do cabo-verdiano remonta ao processo de formação da sociedade que se seguiu ao descobrimento do arquipélago em 1460 e o seu posterior povoamento com a doação pela Coroa Portuguesa, situação que tornou o território num entreposto de escravos, sobretudo com destino às grandes plantações de cana de açúcar das Américas. É esta mobilidade geográfica que caracteriza Cabo Verde, com uma longa e antiga tradição migratória, característica própria ao cabo-verdiano, enraizadas nas migrações permanentes que de forma determinante estão ligadas a outros fatores no aparecimento de vários extratos sociais, com núcleos populacionais dispersos ou concentrados. Essa crescente mobilidade interna ganha maiores proporções a partir dos anos 70, em que a crise econômica mundial, com maior incidência na Europa -onde a emigração cabo-verdiana está em grande escala -, provoca uma notória explosão demográfica nos principais centros urbanos de Cabo Verde: Praia, Mindelo e Sal, de 1980 a 1990. Segundo ANDRADE, (1998), “a população residente passa de 38.000

para cerca de 65.000 no caso d e Praia; 35.500 para 47.200 em Mindelo e de 5.800 para 7.600 no Sal”. Assim, as migrações passam a constituir um fenômeno socioeconômico em Cabo Verde.



Vista atual da cidade do Mindelo. (acesso a internet em 12.12.2006).



Avenida. Marginal- Mindelo, 2005- (Fotos do autor).

O período a partir das décadas de 1960 a 1980, em consequência ao fluxo migratório interno e externo, é caracterizado historicamente pela intensidade do crescimento econômico de Cabo Verde, que é um contraponto face à degradação contínua das terras, resultado dos longos períodos de seca e de estiagem.



Foto atual Estatua A.Noli -vista para a baia. , 2005- (Fotos do autor).



Praça Estrela e Rua da Praia- Fotografia actual - 2006



**Largo principal a frente dos Paços do Concelho e a rua perpendicular a Baía-
Fotografia actual - 2006**



Vistas parciais na Cidade do Mindelo.

É relevante o papel que a migração marcou na história da cidade do Mindelo. Foi marcante desde a formação do seu primeiro núcleo urbano até hoje, como uma das formas de desenvolvimento econômico e financeiro da ilha.

O êxodo rural em direção aos centros urbanos, sobretudo para o Mindelo, originou acelerado crescimento urbano, em que conjuntos habitacionais proliferaram, na periferia da cidade, como forma de atenuar as pressões sociais e a demanda por habitação. Desprovidos das mais variadas infra-estruturas, os novos bairros permanecem durante algum tempo num relativo isolamento, acentuado pela indefinição de traçados e linhas de transporte. Essa indefinição na época não permite assinalar a ligação do núcleo antigo à proliferação de bairros na periferia, onde o solo atribuído pelo sistema de aforamento permite o subúrbio como alternativa à concentração urbana. Neste caso foi gerada a proliferação e extensão do solo construído com modificação dos modelos espaciais e urbanísticos. Verifica-se, contudo, que a rua passa a ser um simples percurso. A “praça” perde o seu sentido como espaço reservado ao encontro e à vida social e, assim, transforma-se num simples largo. O centro da cidade e a periferia constituirão um momento de ruptura na morfologia urbana tradicional, e um entendimento diverso na forma de ocupação do solo. Assim, a cidade do Mindelo desenvolve-se por extensão de loteamentos e de construções do tipo clandestino, e não pela organização do espaço urbano. É evidente que são estas urbanizações e a situação social e sanitária da população que motiva o pensamento urbanístico e higienista no século XX, e que constituíram preocupações ressaltadas no discurso de Dr. Teixeira de Sousa na tomada de posse como Presidente da Câmara de São Vicente em 1960. Ressalta ele no seu discurso preocupações inerentes às perspectivas de desenvolvimento de São Vicente, destacando o momento altamente promissor para as cidades nas perspectivas de grande projeção econômica para o Porto Grande que se desenhavam no horizonte. Reforça ainda nesse discurso a indispensável participação do Estado no esforço que se vai exigir ao município no futuro. Salienta-se a existência de problemas cuja solução deve ser atacada com maior urgência, numa cidade com cerca de 25.000 habitantes (1960) sem água, sem esgotos e sem energia elétrica. Para uma cidade desse porte, como Mindelo, era necessária com urgência a implementação de infra-estrutura básica para o melhoramento sanitário na cidade.

Para além da água, esgoto e energia elétrica, existem evidentemente outros problemas também importantes para a vida desta cidade. São os problemas de urbanização, de alojamento, de estética urbana (...) e outros ainda que não de ser equacionados e escalonados por esta

Câmara, sempre com a cooperação de engenheiros e arquitetos e com a intervenção ativa dos munícipes.⁴⁵

A partir dos anos 80 do século XX, a expansão urbana que se verifica na periferia passa a ter uma paisagem eminentemente marcada pela construção. A paisagem que marca a cidade, na ilha de São Vicente, confunde-se com a cidade do Mindelo: “Uma ilha, uma cidade ou, se quisermos, uma cidade numa ilha e pouco mais” (RODRIGUES, A., 2005: 82).



Vista parcial da cidade do Mindelo (foto-2005).

A cidade começa então a estender-se e fragmentar-se pelo território envolvente e alastrar-se indiscriminadamente para a periferia, que cresce como cintura habitacional e industrial, sem descontinuidade construtiva. E assim, desta malha antiga é retirada a sua

⁴⁵-Texto extraído da internet, a 17 de Março de 2006, às 17:21h por Joaquim Saial.

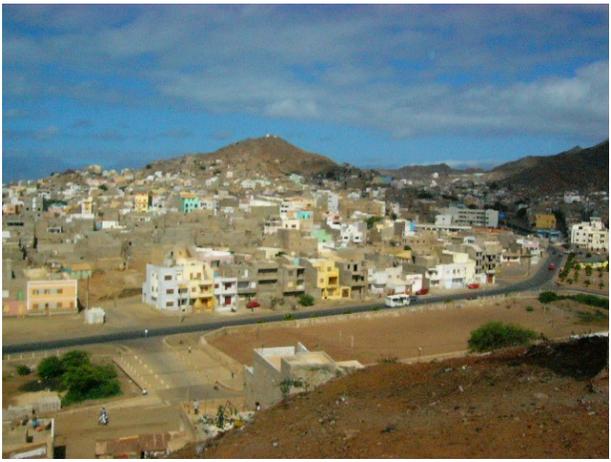
importância como marco físico e histórico, mantendo, com fases sucessivas da sua evolução, traços de estruturas sintáticas anteriores que, se comparadas com a evolução da sua estrutura de hoje, demonstrariam a permanência de natureza estruturante, funcional e simbólica do seu núcleo antigo, conotada de “morada”. Segundo Portas, estas estruturas ainda hoje condicionam, pela continuidade ou negação, os traços posteriores, “mesmo que estes interpretem modelos de urbanização dissonantes” (PORTAS, ano: 163). Posteriormente, essa parte da cidade seria envolvida por bairros, “alguns deles estruturados à volta de poços” (DELGADO A. J. citado por RODRIGUES, M., 1988: 5).



Vista parcial-Ribeira Bote, Alto de Solarino -2005- Expansão periférica da cidade.

É o caso de bairros como Fonte Felipe e Fonte Cutú. Desses bairros foram surgindo novos bairros, uns de carácter espontâneo e outros envolvidos por cordões periféricos que continuam sendo determinados em função da sua localização em relação ao centro histórico.

Vistas parciais de áreas de expansão periférica da cidade (2005).





A proliferação dos bairros na periferia da cidade encontra-se integrada no sistema de desenvolvimento urbano que predomina nos anos 80. A expansão da cidade impulsionava a construção de grandes unidades com funções separadas, tais como conjuntos habitacionais, áreas industriais e outras, que eram todas separadas e que hoje ainda predominam. Curiosa é a sua persistência no quadro da metodologia utilizada para a intervenção nas nossas cidades. No quadro da expansão da cidade, a problemática da moradia ainda é considerada essencial no processo de desenvolvimento urbano.

4.2 PLANOS, LEGISLAÇÃO URBANÍSTICAS E A EXPANSÃO DA CIDADE.

Desde a primeira fundação do Mindelo, a água potável constitui o produto emblemático nas incertezas e tentativas do seu povoamento. Um dos grandes constrangimentos de se viver na cidade é a escassez desse produto para um grande número de habitantes. A sua procura dava à cidade momentos de turbulência desencadeada no seio da população. Era de fato uma aflição para aqueles cujo acesso era difícil para não dizer impossível. Como um bem, representa para a população uma necessidade premente à sua sobrevivência. A sua exploração através de poços era um

mal à saúde pública. Este mal, transcrito nos relatórios sanitários, sublinhava a ligação entre doenças, provenientes da má higiene e da carência de água. Não havendo recursos para o seu consumo, a água potável ou destilada, ou mesmo extraída das nascentes de Madeiral e Madeiralzinho, era vendida pela Rendall & C. a preços elevados e de uso quase exclusivo dos funcionários ingleses. Para a classe trabalhadora não resta outra solução senão o recurso à água salobra dos numerosos poços existentes tanto na cidade como no interior da ilha. A água chega à cidade em 1891. Sendo, no entanto, a água extraída dos poços, devido a ser ainda má “por causa de infiltrações e poluição”⁴⁶, a cólera e as febres gastrintestinais de caráter tifoso tornam-se ameaças à saúde pública.

Acresce ainda sublinhar que, apesar do inegável desenvolvimento que o porto provoca à infra-estrutura do saneamento básico, esta mantém-se, ainda nos anos 80, bastante precária. Em 1900, o Delegado de Saúde alerta para soluções aos problemas de saneamento, embelezamento e expansão urbana. Segundo ele, essas soluções devem passar com a participação de todas as instituições numa ação conjunta, articulada, sistemática e organizada das entidades representativas do Estado, conseguindo “que de futuro fosse ouvida a autoridade competente na construção de novas casas”⁴⁷. Com a aprovação do *Regulamento de Salubridade para as Edificações da Cidade do Mindelo*⁴⁸, as estruturas municipais passam a dispor de instrumentos contendo medidas urbanísticas fundamentais de intervenção na cidade. Dentre essas medidas fica proibido edificar sem que haja a intervenção da Câmara Municipal. Além disso, a cidade, sob os efeitos nocivos das atividades portuárias, e para não se transformar numa cidade eminentemente metálica e inestética, adotara a introdução de novos materiais, proibindo o emprego de outra qualidade de cobertura que não fosse a telha de barro, ardósia ou de

⁴⁶ - Boletim Oficial, 21-1882, Boletim Sanitário.

⁴⁷ - Boletim Oficial, 23-1901, Boletim Sanitário.

⁴⁸ - Boletim Oficial, n.4-1900, Acórdão 3.

outros produtos incombustíveis nas construções novas⁴⁹. Por outro lado, outros materiais como coberturas metálicas, eram permitidos apenas em edifícios não habitacionais, depois da sua aprovação e respectiva licença.

Com a instalação das Obras Públicas em 1858, elabora-se um vasto programa unitário para a construção de ruas, infra-estrutura e elaboração de planos e estudos urbanos. Logo após a sua institucionalização, a abertura de poços foi a primeira intervenção na resolução do problema de abastecimento de água à cidade (vila).

O primeiro plano para a cidade data de 1911, *Plano Geral de Melhoramento da Cidade do Mindelo*, elaborado pela direcção das Obras Públicas da Província, tinha como objectivo atenuar a crise sanitária, orientar o saneamento básico e solucionar os problemas das edificações, alargamento e pavimentação de ruas. E tornam-se instrumentos importantes para a definição de novos programas de obras públicas e fornecimento de princípios urbanísticos à administração pública na modificação parcial da estrutura da cidade e mesmo dos edifícios. Estes projetos e planos de melhoramentos tinham uma incidência maior de intervenção voltada especificamente ao núcleo antigo da cidade, pois a prioridade era subjacente à consolidação de toda a área central, e não passavam, em geral, do rol de obras preconizadas aos projetos de melhoramentos.

Aliás, nos anos de 1920 a 1930, a habitação já se fazia sentir a nível mundial nos principais centros populacionais, e esse mesmo fenómeno repercute em Cabo Verde, especialmente em várias localidades da cidade do Mindelo. Assim, com objetivo de incentivar essa política, publica-se o diploma do Regulamento Geral das Edificações Urbanas, a 5 de julho de 1916, como instrumento de regulação da ocupação do uso do solo. Nos anos 50 publica-se um outro diploma legislativo de 13 de junho, que faz referência ao Regulamento Geral das Edificações Urbanas de 1916 que se encontrava

⁴⁹ - Linhas Gerais da História do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo, 1984: 67.

em vigor na Colônia de Cabo Verde, estando este a ser revogado, introduzindo novas medidas ao melhoramento dos aglomerados urbanos do arquipélago, “no sentido de proporcionar-lhes os melhores meios de sanidade, como também, de embelezamento e de estética”⁵⁰. Reuniram-se em um único diploma regras fundamentais respeitantes à construção urbana, orientação dos corpos administrativos, construtores etc. Finalmente, esse mesmo diploma estabelece que a metade das taxas e das multas a cobrar nos termos desse regulamento constitui receita dos Serviços de Obras Públicas⁵¹. Estes projetos e planos de melhoramentos tinham uma incidência maior de intervenção voltada especificamente ao núcleo antigo da cidade, pois a prioridade era subjacente à consolidação de toda a área central, e não passava em geral do rol de obras preconizadas aos projetos de melhoramentos.

Fora da cidade, contemplava-se apenas o alargamento de algumas vias ou estradas já existentes. As restantes, que ligavam-se ao centro, constituíam uma série de estradas carroçáveis que se tornariam, posteriormente, as principais vias da cidade.

Ao longo do tempo, diferentes preocupações se sobrepunham, em determinados períodos; desde a fundação da cidade a questão urbana constituía questões preocupantes das instituições sanitárias. A questão estética encontra-se ligada à questão sanitária. A preocupação sanitária transcende todos os planos e as diversas instituições. A relação higiene e estética está presente nas ações e em propostas de intervenção na cidade, que passa por determinados requisitos a cumprir, que tanto referentes a edifícios ou instalações de boa aparência, pagamentos de taxas de utilização de via pública e limpeza, estariam sob a responsabilidade dos proprietários. A questão habitacional ligada principalmente às questões de salubridade, a altura da fachada seria determinada

⁵⁰ - Decreto Legislativo, n. 1043.

⁵¹ - Artigo 4º do Diploma Legislativo.

pela largura das ruas fixada numa altura mínima de 3,5 metros. Em 1912 essas regras vieram a ser modificadas e substituídas pelo então regulamento praticado em Lourenço Marques Maputo.

Paralelamente e por essa mesma altura com a aprovação do “Código de postura do Município de São Vicente de Cabo Verde”, observa-se também um movimento de reestruturação e organização dos serviços públicos, e desenvolve-se uma série de questionamentos, nos meios médicos, acerca do relacionamento entre as doenças e a habitação das classes populares, transcritos em relatórios sanitários de epidemia (varíola), que aparecem com regularidade, apesar das medidas tomadas⁵².

4.3 Desenho e a Forma Urbana da Estrutura Antiga da cidade do Mindelo, suas influências conceituais

Mindelo surge precisamente no período que coincide, a nível mundial, com um grande embate na industrialização e de forte crescimento demográfico, que constituem fatores determinantes e característicos do século XIX. Segundo Lamas (2004:203), a complexidade de análise do desenho e forma urbana do século XIX é caracterizada essencialmente, por um lado, pela continuidade da cidade clássica e barroca, e por outro pelo aparecimento de novas tipologias urbanas que vão preparando a cidade moderna.

Mas Mindelo, sendo uma cidade nova, nascida nos meados do século XIX, terá a sua estrutura e forma urbana de conseqüências idênticas a que tiveram as cidades existentes na mesma época. Qual é a relação do desenho do seu núcleo inicial e os processos sociais advenientes da consolidação urbana? Sendo uma cidade insular, marcada pela relação mar-ilha, a sua configuração urbana não consubstancia a um modelo específico e característico de cidades insulares. A interpretação que Lamas nos apresenta em

⁵² - Boletim Oficial, n.35-1882: 68.

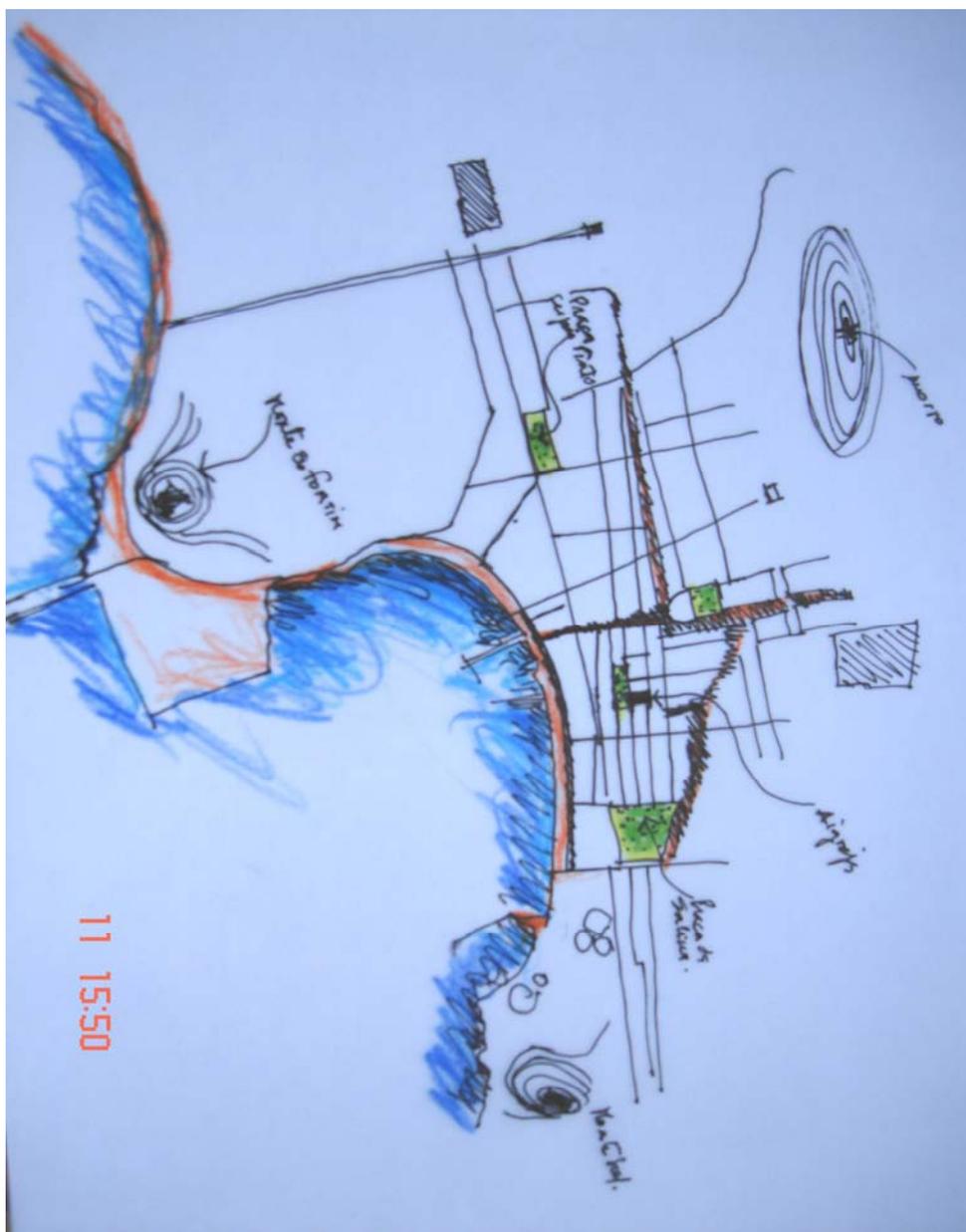
relação às cidades existentes da época nos relata que elas tiveram uma persistência, “ainda de nítida continuidade com o urbanismo clássico-barroco” (Lamas, 2004: 203). O quadro desta interpretação nos leva a pensar que a estrutura urbana inicial do Mindelo foi marcada não por uma nítida continuidade, mas por princípios urbanísticos pragmáticos do século XIX.



Fotografia aérea da cidade do Mindelo em 1968-1969.(Gabinete Técnico da Câmara Municipal de S.Vicente).

Por um lado, o desenho e a forma urbana da cidade são assinalados, sob os princípios da cidade clássica e barroca, e por outro destaca-se a importância que as cidades insulares (litorâneas) tiveram na sua configuração urbana. Nota-se, contudo, no

primeiro caso, nas primeiras medidas urbanísticas, a preocupação de implementar regras tradicionais de composição do espaço, que foram identificadas e relacionadas nas suas partes os “elementos morfológicos” geradores do núcleo urbano. Do plano antigo da cidade do Mindelo percebe-se a concepção de uma cidade; não obstante, a consolidação da sua forma no tempo não deixa de transparecer uma cidade de forma racional, baseada nessas regras tradicionais de composição do espaço, e a importância do terreno sobre o qual a cidade se implantava moldava o traçado, e era o próprio terreno, através de aruação, que se fazia essa adaptação. Pois resulta assim, não obstante as diferentes fases descontínuas de parcelamento, uma cidade que não é rigorosamente geométrica em plantas, mas que denota na percepção dos espaços construídos uma grande regularidade, valorizada pela expressão das particularidades locais, como é a própria estruturação dos espaços públicos que deram origem à estrutura urbana antiga que Mindelo tem hoje. De certa forma expressam-se alguns temas do urbanismo clássico, neste caso, de uma cidade planeada racionalmente na sua estrutura global, a regularidade do traçado e adoção de modelos arquitetônicos uniformes que obedeceram todas as construções de “elementos morfológicos” da rua e da praça, característicos de cidades racionais. Desde modo, a absoluta regularidade do traçado, expressão típica de uma cidade de forma racional, se identifica a uma adaptação e uma correta compreensão do sítio, do qual se “continuava a observar-se a maleabilidade física e intelectual que desde sempre haviam caracterizado os traçados urbanos portugueses” (TEIXEIRA, Manuel., 1997: 17).



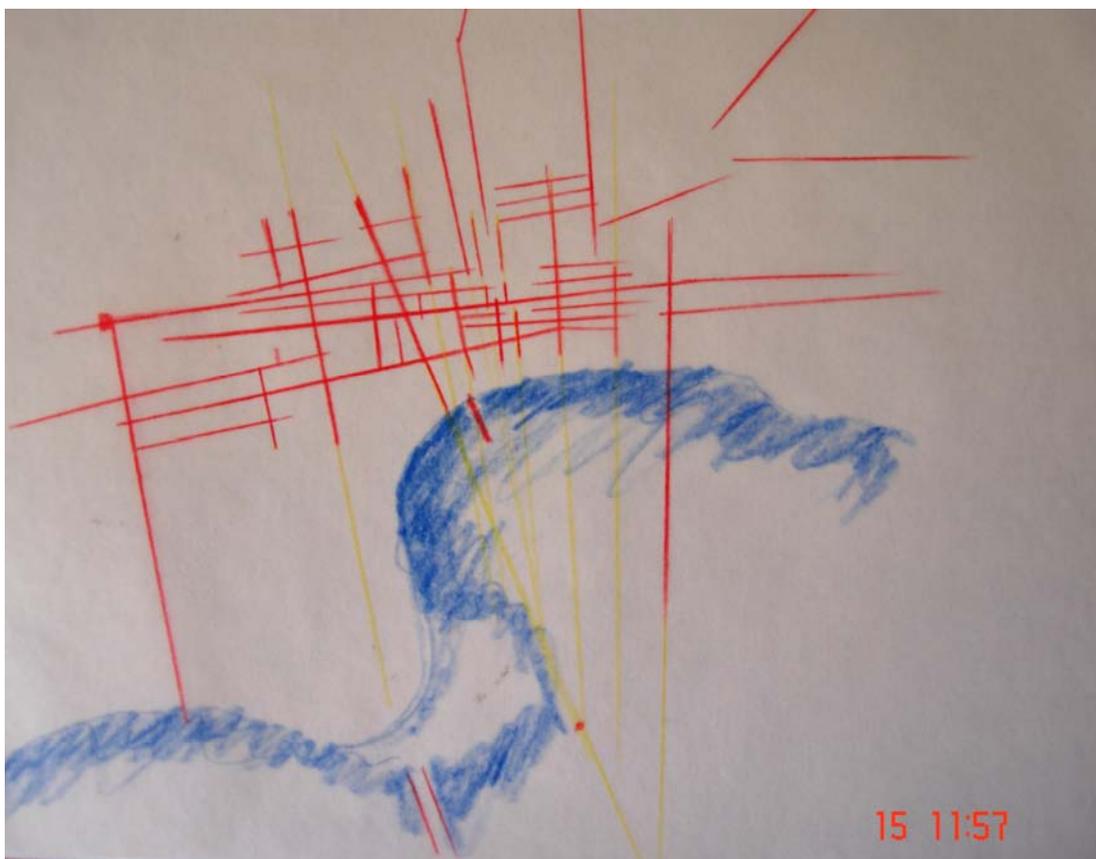
Esquema da estrutura urbana da cidade (desenhos do autor).

O traçado regular articula-se harmoniosamente com a localização de edifícios singulares em pontos dominantes da cidade, como o caso específico do “Fortim Del-Rei”, tirando daí partido quer do ponto de vista estético, quer do ponto de vista da leitura e da estruturação de cidade, sob a presença do “Monte de Cara” ao fundo.

O primeiro núcleo urbano originou a volta do pequeno Largo da Câmara, depois do Largo da República, de localização central, marcado por eixos principais de ruas que

estruturam a cidade: Rua Tenente Valadim (Rua da Praia) e a Praça D. Luis — no eixo portuário ao longo da baía, rua D. Carlos I (Rua de Lisboa) — perpendicular à costa, com funções de eixo comercial e administrativo; assinalava a saída do núcleo à nascente — o largo de Madeiral, enquanto à saída sul, terreiro da atual Praça Estrela. Foi erguida ao norte da cidade depois de 1895 a Praça Serpa Pinto (Praça Nova), que teria sido construída em substituição a de D. Luis, em 1891, ocupada com mais instalações portuárias e que assinala a expansão para essa direção.

A estrutura da malha converge para o centro da baía no sentido Este / Oeste e os eixos litorais Norte / Sul tangentes à forma convexa da baía, formando uma estrutura urbana da relação mar com o litoral (sistema litorâneo) e assim, apresenta uma estrutura morfológica cujas linhas de força expressivas convergem para o centro da baía.



Estrutura Urbana - Linhas de força convergindo para o centro da baía (desenho do autor).

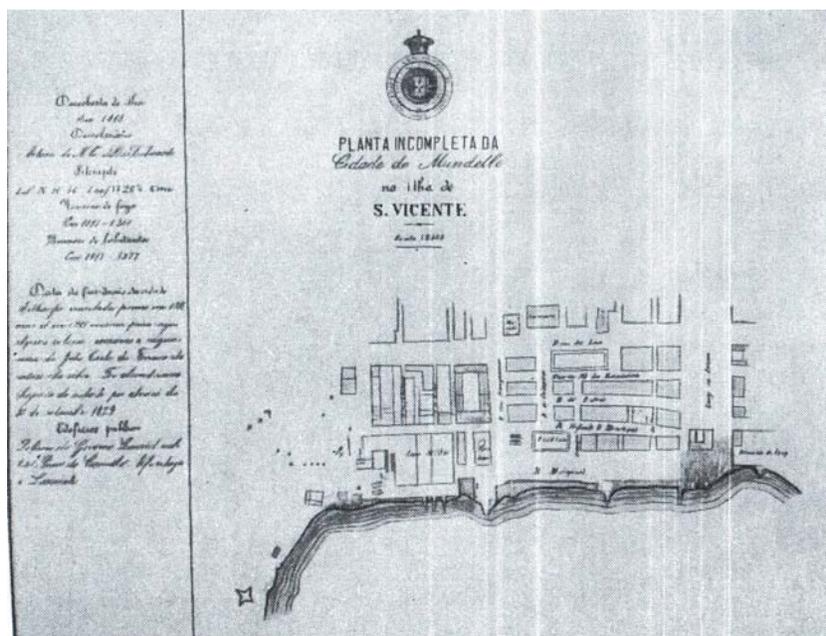
4.3.1 O Sistema de Planeamento Urbano.

A evolução do planeamento urbano em Portugal, a partir do século XIX, esteve ligada ao processo de revolução industrial. A cidade do Mindelo, nova e marcada simbolicamente pelos sinais da época industrial, também vai repercutir os efeitos dessa evolução a uma outra dimensão, com novas valências na formação da sua estrutura urbana inicial, e introduzi-las nas áreas urbanas existentes à época. A concentração de setores de atividades industriais e a intensidade de mão-de-obra proveniente das outras ilhas deu origem a novos valores socioeconômicos e culturais, e a sua concentração em todo o espaço portuário, bem como o surgimento de alojamentos para trabalhadores. Num primeiro momento, o crescimento urbano e a concentração populacional decorrem com maior valência no *core* histórico, não obstante, ao aparecimento parcial de alguma segregação espacial de maior evidencia à volta do centro.

Esse processo não foi, contudo, apesar das preocupações inseridas nas recomendações urbanísticas, acompanhado das necessárias condições habitacionais e sanitárias. Esta situação deu origem a que fosse necessária à promulgação de medidas urbanísticas ao procedimento de planeamento da vila, em caráter temporal. Dependia, por um lado, dos recursos financeiros disponíveis para a construção de edifícios públicos e por outro, dos esforços e vontade política na exequibilidade de realizações a certos setores em vários domínios (1858-1879).

Dos problemas financeiros e dos esforços induzidos na realização de certas obras, a vila iniciou um processo de transformação muito rápido, cujas marcas são ainda visíveis em algumas áreas da periferia, como a zona de Craca, Cruz de João Évora, Fonte Felipe e Monte Sossego. A resposta dada às necessidades decorrentes em vários domínios foi nomeadamente a criação de infra-estrutura portuária — construção de ponte cais da alfândega com guindaste e caminhos de ferro, e “mais para o sul a ponte

de despejo”; proteção da marginal e embelezamento de espaços públicos (Praça D. Diniz), a instalação de iluminação pública (1874) e alargamento e calçamento das principais ruas em quase todo o centro, construção do calçamento em 1874 e 1875 da Praça de D. Luis e “das ruas circunscritas ao largo dessa praça” como forma de solucionar a questão sanitária na vila⁵³. Dando prioridade às “zonas de caráter oficial”⁵⁴) e dando consentimento para o aparecimento de pequenos núcleos de bairros operários de iniciativa livre (clandestino) na periferia. Porém, na organização do crescimento da vila e sob essas recomendações urbanísticas, tiveram que traçar já no final de 1859 “as novas ruas e praças da Villa, pelos alinhamentos marcados”, onde deram início a construções particulares. Posteriormente, em 1875, o sistema de planeamento sofreu alterações na elaboração de uma planta contendo “todas as ratificações necessárias” da estrutura urbana das ruas, “achando-se os arruamentos da vila do Mindelo da ilha de São Vicente (...) em estado de completa irregularidade”, como se pode constar no desenho da “Planta incompleta” do Mindelo⁵⁵.



⁵³ - Boletim Oficial 1871.

⁵⁴ - Linhas Gerais da Historia do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo 1984: 40.

⁵⁵ - B.O. 64-1860, idem.

Planta incompleta da Cidade do Mindelo. Fonte: SILVERIA, Luis -Ensaio de Iconografia das Cidades Portuguesas do Ultramar-(Vol. I), p. 131, Junta de Investigação do Ultramar, Lisboa, 1956, (No Arquivo Histórico da Praia-Cabo Verde).

4.3.2 O Renascimento do Ministério das Obras Publicas

Plano geral de Urbanização

Em Portugal, sob o advento do Estado Novo, a política de saneamento das finanças locais do Estado teria sido feita com os recursos do esvaziamento dos tesouros municipais, que Gonçalves ressalva existirem ainda no espírito daqueles que acreditavam na “política verdadeira” proclamada pelo regime político do então Governo.

Entretanto, com a promulgação da “Constituição do Estado Novo”, esta não atribuía a figura do município como poder local às condições de “elemento estrutural da Nação” (Gonçalves, F., 1981: 24).

Do ponto de vista político, já se havia criado, segundo o mesmo autor, as Comissões Administrativas nomeadas pelo Governo, com a função específica de permanecerem à frente dos Conselhos. Entrou em funcionamento no ano de 1930 a União Nacional, partido único com competência exclusiva de recrutar, formar e selecionar os quadros políticos do regime com intuito de obter futuros gestores municipais de nomeação governamental. Neste novo quadro já se havia implementado uma política urbanística de visão centralizadora, o que reduz a intervenção dos municípios relativa à sua autonomia para tratar localmente dos seus problemas urbanísticos, em que os “os interesses locais não seriam capazes de se sobrepor ao interesse da Nação” (Gonçalves, F., 1981: 24). Surge então o Decreto-Lei nº 24.802, de 21 de dezembro de 1934, o primeiro regulamento de elaboração dos instrumentos urbanísticos designados de “Planos Gerais de Urbanização”. A totalidade dos

dispositivos desta figura de plano contida neste diploma passa a ser a mesma a vigorar de 1944 a 1971 (Gonçalves, F., 1981: 25).

Com este diploma, as Câmaras Municipais eram obrigadas a promover o levantamento de plantas topográficas e a elaboração das respectivas figuras de planos gerais de urbanização dos seus municípios. O conteúdo jurídico deste diploma, em outros países europeus como França, Espanha, Holanda, e Itália, exigia a obrigatoriedade na elaboração dos planos gerais de urbanização e era exigido para as cidades de mais de 10.000 mil habitantes, enquanto em Portugal esse número era reduzido para 2.500 habitantes, o que resultava, segundo Gonçalves, na “obrigatoriedade da elaboração de centenas de planos, imposição a cumprir no preciso momento em que publicamente se reconhecia a escassez de meios para levar por diante tal tarefa” (Gonçalves, F., 1981: 25). Entretanto, a adjudicação dos levantamentos topográficos urbanos viria acontecer em setembro de 1938, e só em meados da década de 40 (1940) é que se pode dispor das plantas, obtendo as condições legais para servir de base aos estudos de urbanização. Assim, ao longo do período compreendido entre 1944 e 1971, nem um único plano geral de urbanização fora aprovado pelo Governo⁵⁶

Paralelamente a todas as modificações que o regime procurava introduzir no aparelho de Estado, o objetivo era transformá-lo num instrumento de poder totalitário e centralizador. O sistema de planeamento que Duarte Pacheco pretendia era de ordem disciplinar, com intuito de “proporcionar aos arquitetos e engenheiros portugueses o ensejo de desenvolverem o gosto e o interesse pelos estudos de urbanização”⁵⁷. Conseqüentemente, destaca-se a importância do novo figurino dos “urbanistas”,

⁵⁶ - Gonçalves, F., 1981: 25.

⁵⁷ - *ibidem*: 25.

observando que a “legislação de 1934 apresentava -se como uma espécie de incubadora de uma nova e distinta figura de técnicos”⁵⁸.

Entretanto, o Decreto-Lei nº 24.802 estabelece parâmetros jurídicos que atribuem a responsabilidade das Câmaras Municipais e dos técnicos na elaboração dos planos de urbanização e os procedimentos para a apreciação, avaliação e execução, “despertando-os para as nobres tarefas do planeamento urbano”⁵⁹.

A inexistência de planos topográficos atualizados a que as Câmaras Municipais não dispunham, “vieram salvá-las das imposições a que estavam submetidas pelo então Ministério das Obras Públicas e das Comunicações” (Gonçalves, F., 1981: 26). Esta instituição acaba por acusar as Câmaras Municipais, considerando que estas “não possuíam a mínima idoneidade técnica”, e ao mesmo tempo as impedia de alcançar a tábua de salvação que parecia ser a constituição de serviços técnicos de urbanização municipais, que no fundo não passa da criação de um “ideário de raiz tecnocrata que servia, ao fim, para a montagem de uma urbanística de carácter totalitário”⁶⁰. O ano de 1936 marca a entrada em vigor da versão provisória do Código Administrativo do Estado Novo e torna-o definitivo em 1940, integrando a figura do município “no seio de um Estado nacionalista, orgânico e autoritário” (Gonçalves, F., 1981: 26).

5 O URBANISMO NO ULTRAMAR: Mindelo, os instrumentos urbanísticos e os modelos conceptuais

1958 é o ano da institucionalização da Direcção dos Serviços de Urbanismo e Habitação em Cabo Verde, cuja atividade se inicia integrada na então Direcção Geral de Obras Públicas e Comunicações do Ministério do Ultramar. É o início dos ideais teóricos destes serviços no âmbito do planeamento físico no Ultramar Português, dirigidos

⁵⁸ - ibidem: 25.

⁵⁹ - ibidem: 26.

⁶⁰ - ibidem: 27.

essencialmente aos principais aglomerados urbanos, que se encontram “desintegrados das regiões envolventes” (Colóquio, 1961: 206).

Treze anos antes, em 1945, por iniciativa das estruturas governamentais, vão fazer seguir os trâmites legais aos processos da elaboração sistemática dos planos de urbanização para os principais centros. Como estrutura de suporte técnico criaram o “Gabinete de Urbanização do Ultramar”, que seria o organismo central do Ministério do qual veio a ser desdobrado anos depois nas Províncias de Angola e Moçambique, nas Seções de Urbanização que passam a funcionar dentro dos “Serviços de Obras Públicas Provinciais”.

A inexistência de instrumentos cartográficos — como levantamentos topográficos e cartográficos indispensáveis à compreensão regional dos problemas — reduzia os limites possíveis de estudo. Porém, toda a disciplina de ocupação do solo era, nessa altura, exercida através de esquemas de divisão em talhões, instrumento do processo de concessão de terrenos, do tipo sistema em quadrícula, a cargo dos Serviços de Agrimensura que sucediam em centros de pequena dimensão (povoações comerciais). “Era a época da sistemática quadrícula de arruamentos, sem distinção funcional e com percentagens exageradas e anti económicas em relação à superfície do conjunto”⁶¹.

Qual o planeamento urbano para as províncias ultramarinas?

Considera-se que o planeamento urbano praticado a partir de 1945 foi adaptado

⁶²sucessivamente à evolução dos conceitos na matéria urbanística, tornando como base

⁶¹ - Colóquio, 1961: 207.

⁶² - ibidem: 211.

de maior preocupação o traçado do sistema viário, a organização funcional do espaço dentro de um perímetro urbano e a disciplina regulamentada da sua utilização.

Além disso, realça a vida das aglomerações que devem ser conduzidas à necessidade de um planeamento de integração regional, isto é, a imprescindível determinação das zonas de gravitação para várias actividades ou serviços, relacionando-as a equipamentos normalmente com sede urbana, segundo uma hierarquia de povoamento definida pela categoria dos núcleos-sede.

Esse tipo de planeamento abrange cada núcleo conforme a sua posição na hierarquia do povoamento, a respectiva área de influência, incluindo todos os núcleos subsidiários, que “deverá ainda atender às relações de dependência com os núcleos de ordem superior e de interdependência com os da mesma ordem, vizinhos”⁶³. No quadro desta teoria, apesar do Planeamento Regional ser um instrumento necessário à aplicação comum, as diversas Províncias Ultramarinas possuíam princípios de exigências do desenvolvimento do nível económico e social da população de determinada área com atuação sobre a exploração de novos recursos ou intensificação da exploração daqueles existentes. A criação ou reforço do equipamento coletivo, conduzido a nova forma de ocupação do solo e de relações entre essas ocupações, passa a constituir uma das dificuldades na sua aplicação, sublinhando que “o Planeamento urbano no Ultramar é o grau de indeterminação com que se apresentam as perspectivas de crescimento das populações (...) e que o cálculo da população de um núcleo urbano (baseado em taxas de crescimento anteriores) é bastante aleatório considerando as desigualdades de composições demográficas”⁶⁴.

⁶³ - *ibidem*: 211.

⁶⁴ - *ibidem*: 211.

5.1 Mindelo e os planos urbanísticos

Em 1960 se inicia a elaboração dos planos urbanísticos na cidade do Mindelo, através de uma série de estudos, planos, pareceres e formulações do urbanismo moderno, com um discurso específico sobre a questão urbana e a sua relação com a modernidade.



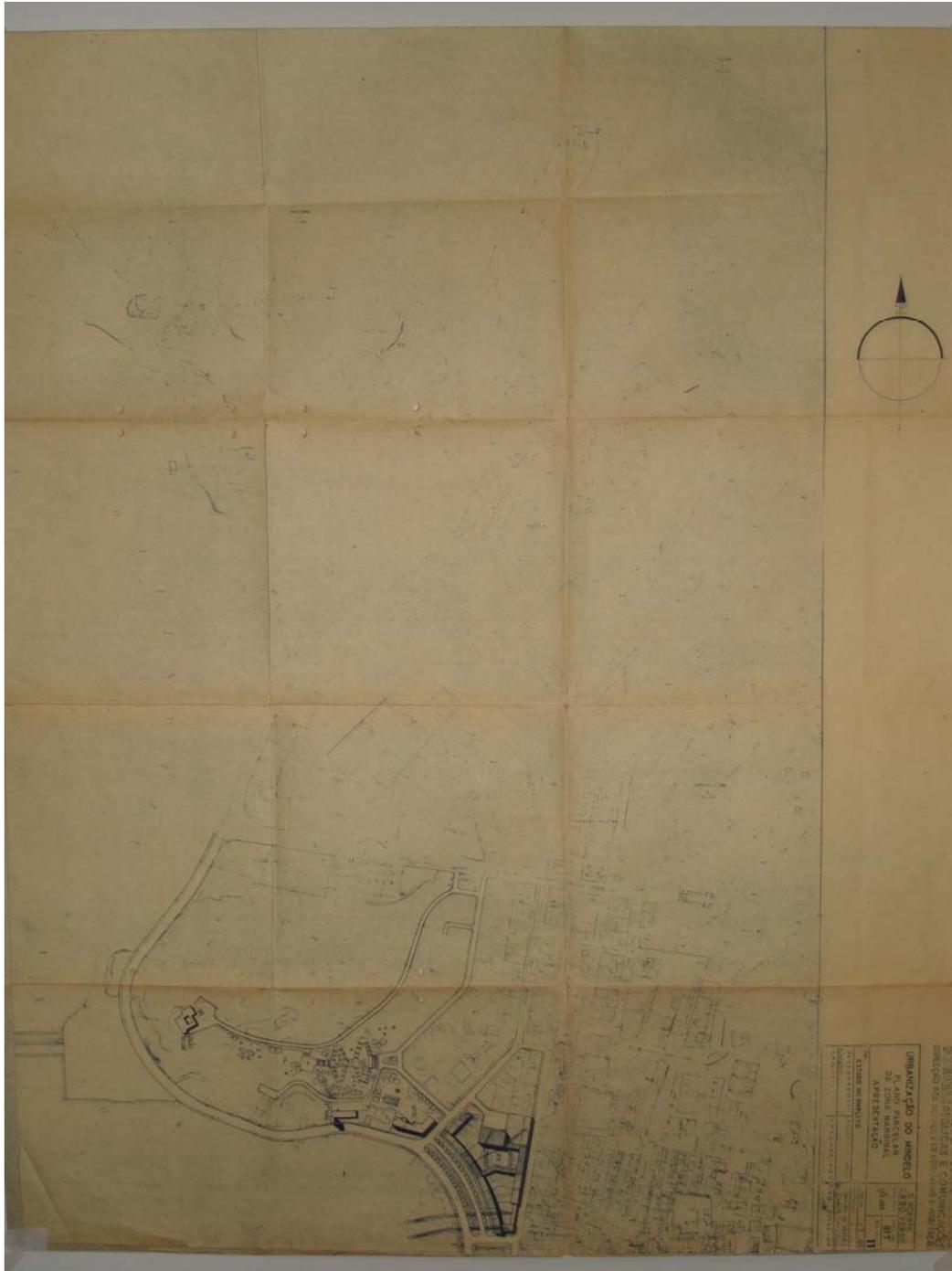
Urbanização da cidade do Mindelo (1968-1969).

As grandes polêmicas travadas sobre o urbanismo no Ultramar foram discutidas no Colóquio realizado de 8 a 21 de março de 1961, que aborda questões pertinentes aos problemas urbanísticos e da expansão das cidades no Ultramar.

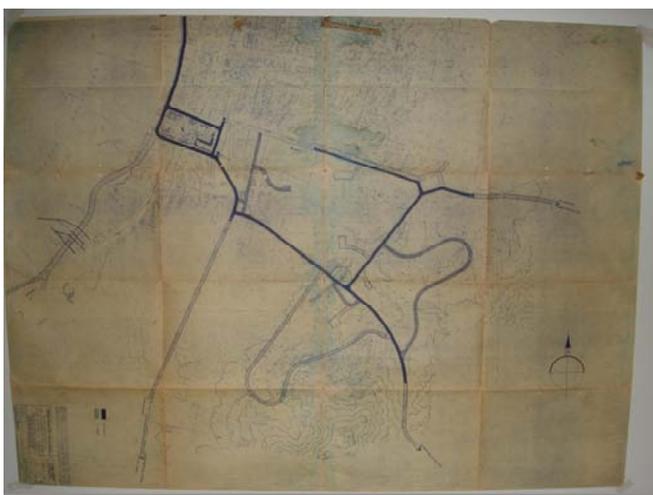
Verifica-se, neste Colóquio, nos planos e nos temas, a emergência e a decorrência do urbanismo no sentido moderno do termo, e os problemas inerentes aos países ultramarinos. Nota-se, contudo, que a interpretação do urbanismo (como ciência e arte) se baseava em conceitos como universalidade de princípios e métodos comparados com as outras ciências que reconhecem no urbanismo a existência de contraste humano, estabelecendo fatores humanos e ambientais.



Esquema de Plano Diretor(1968-1969).



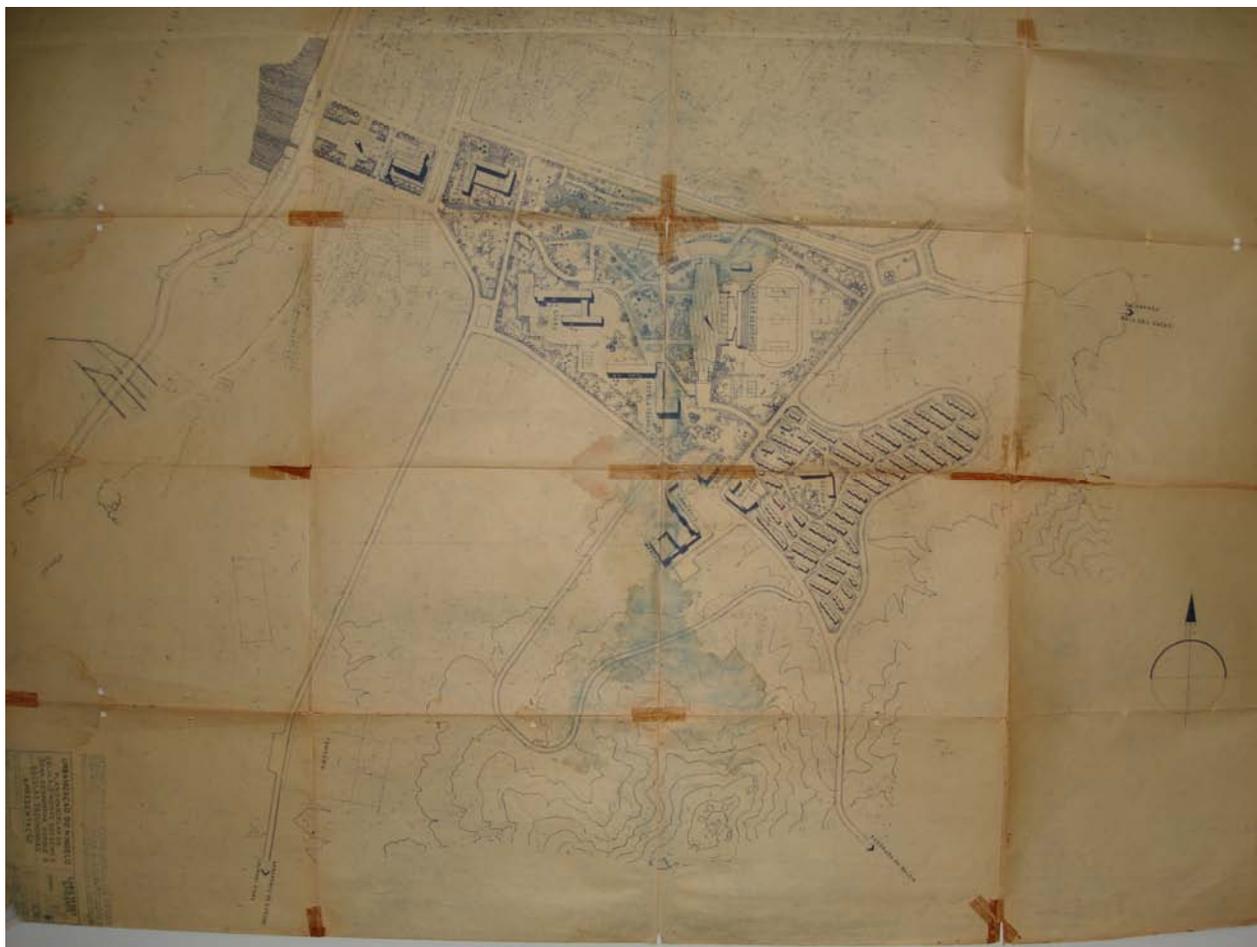
Esquemas de Planos Parciais



A idéia globalizante que era atribuída à concepção da cidade enquanto totalidade procurava prever e gerenciar racionalmente a expansão urbana, substituindo as operações pontuais, o que implica uma visão abstrata do urbanismo. Em todos os planos globais ou parciais da cidade permaneciam princípios urbanísticos em sua totalidade, buscando resolver problemas cruciais: o zoneamento, a distribuição de zonas industriais e de áreas verdes, equipamentos etc.

Na elaboração desses planos a utilização do desenho foi efetivada como síntese da resposta aos problemas urbanos. Embora numa dimensão e escala bastante pequenas, não eram mais simples propostas de embelezamento urbano, o que realçamos integrar

diversas análises e contributos, inclusive do próprio movimento moderno — a ideia do *zoning*, da rede viária principal e da distribuição de equipamentos de caráter geral. Assim, procuravam delimitar áreas de conjunto onde se introduziram questões relativas de ordem funcional e estética, no sentido de “dar satisfação a várias pretensões de arranjos locais e implantações, pedidos pela Província”⁶⁵.



Plano parcial de Urbanização da cidade.

⁶⁵ -Plano Parcial de Urbanização de Zona Norte da Cidade do Mindelo, Despacho 20 de marco de 1969, p. 2.

Porém, estes planos detinham um entendimento morfológico da cidade, o que nos leva a caracterizá-los pela grande complexidade na elaboração de suas propostas, com algumas preocupações de ordem cênica e visual. A maioria destes planos elaborados por arquitectos/urbanistas funcionários da administração ultramarina em comissão eventual de serviços”propondo a deslocação dos signatários em comissão eventual de serviço, a qual obteve autorização de Sua Excelência o Subsecretario de Estado da Administração Ultramarina”⁶⁶, concluindo que o plano “poderá ter a devida e desejável exequibilidade”. Os planos urbanísticos e de saneamento deram inicio a partir de 1957 e a grosso modo eram na maioria dos casos, planos parciais cujos estudos de intervenção eram exclusivamente o ordenamento urbanístico de zonas já ocupadas ou de expansão da cidade. (1957-60-plano da cidade do Arq Aguiar: 1960-Plano Director do Arq Amorim: 1964-70-Plano de urbanização com planos parcelares da Arqta. Caria e na década de sessenta: planos parcelares do Arqto BrancoLo.

⁶⁶ -Relatório da Comissão eventual de serviço a Província de Cabo Verde, Arqt. Antonio Carmona Seabra e o Eng. Artur Colunas Pereira, ofício n.2991 do Governo da Província de Cabo Verde, Lisboa, 2 de Abril de 1972.



Na prática constituem de certo modo a história das intervenções urbanísticas que marcaram parcialmente a cidade do Mindelo e passaram por uma sucessão de projetos de intervenção pontual que se viabilizaram e concretizaram no tempo. Assim, os planos que se realizaram foram aqueles propostos como soluções de diferentes problemas, sobretudo os Planos Directores, que nunca foram seguidos na totalidade como instrumentos urbanísticos.

CONCLUSAO

Esta tese pretendeu analisar a relação espaço-sociedade caboverdeana no tempo. As concepções urbanísticas vigentes na época da emergência de cada uma das cidades ou

seja as grandes paradigmas de pensar e construir cidades, constituem variável em que o porto aparece como elemento gerador na modelação das cidades caboverdeanas. Especificamente, pretendeu recuperar no tempo determinado, a evolução histórica das principais cidades, considerando que este tipo de estudos detalhados de estruturas urbanas e das suas características morfológicas é uma condição necessária para a intervenção na cidade. A partir de 1975, o país ascende a independência nacional com serias dificuldades, particularmente difícil, no início, devido a total inexistência de infraestruturas em quaisquer domínios (indústria, pesca, agricultura, desenvolvimento urbano, saneamento básico) partindo assim de uma situação socioeconômica precária, agravada ainda mais pela seca que durante anos assolou o país. Esta situação repercute na distribuição espacial da população, verificando, assim, uma grande dispersão rural e a macrocefalia dos principais centros urbanos, mais especificamente na cidade do Mindelo. Por outro lado, na perspectiva de recuperar todo o processo de construção do espaço mindelense, nos induz com isso demonstrar que a sua forma atual, apesar de se encontrar estratificada segundo um modelo dicotômica núcleo-periferia, é resultado de uma longa evolução histórica. O projeto da cidade se inscreve no tempo. Este processo histórico não apresentou uma evolução linear. Ele variou em forma e conteúdo e teve a ver muito com as características e contradições de cada momento de organização social que a cidade atravessou ao longo da sua evolução urbana. Mindelo mostra-nos que durante o seu processo histórico urbano a consolidação do projeto urbano, desde o seu primeiro núcleo urbano, esteve relacionada com o tempo; e como espaço, conheceu um processo difícil na formação da primeira povoação, até o momento em que se tornou cidade. E é neste contexto que desde a primeira povoação denominada D. Rodrigo passaram algumas centenas de anos, e para a cidade algumas dezenas. O tempo

predomina desde a concepção do projeto do povoamento urbano até a sua formação como cidade.

A mutação temporal que a cidade do Mindelo sofreu nos descarta a idéia de que “o tempo não é mais homogêneo que o espaço e as atuações sobre a cidade implicam temporalidades diversas”⁶⁷.

Realmente, o Mindelo, após as tentativas do seu povoamento, de várias intervenções até á sua consolidação urbana, caminhava por nova etapa na vida da cidade. Porém, a sua longa história nos mostra que Mindelo, de pequena cidade mercantil, de origem colonial, emergia como uma cidade moderna, cosmopolita e civilizada. A atual estrutura da cidade é a expressão mais acabada de um processo de estratificação espacial que vem desenhando desde há muito tempo, mesmo decorrente de forma linear e descontínua. É evidente que o Estado teve um papel importante no processo e teve sempre associado à classe dominante, refletindo o seu interesse e garantindo ao máximo a rentabilidade dos seus investimentos.

O registro dos projetos e do contexto em que se inseriam permite perceber a maneira de pensar a cidade, o seu desenvolvimento e as influências que tiveram ao longo da sua história.

A idéia de planejar a cidade ficou patente no processo da construção da cidade do Mindelo, caracterizada na indicação de um conjunto de problemas localizados, e suas resoluções através de um conjunto de obras, de legislação, de regulamentos das edificações, da tensão social e da reivindicação de uma cidade de qualidade, fatores que organizavam o conjunto de intervenções consideradas necessárias através de planos de melhoramentos, com a transcendente importância atribuída ao plano em que deveria se subordinar toda a intervenção localizada. Assim, a questão é construir a cidade e não

⁶⁷ - Panerai, Mangin, 2002: 254.

realizar grandes operações de habitação. É necessário repensar o projeto urbano como mediação entre a cidade e a arquitetura que, apoiando-se em convenções urbanas, proporciona um contexto a partir do qual a arquitetura e o espaço urbano se reconciliam, formando a cidade como um todo.

Essa reconciliação deve partir da idéia de introduzir projetos de desenvolvimento interno, na lógica de procurar vantagens em determinadas áreas de intervenção. A cidade continua se expandindo de forma acelerada e descontínua em todo o espaço periférico, na expectativa de obter uma contribuição para a estrutura multicêntrica da cidade. É necessário repensar a implementação de projetos que acompanhem e que sejam mais resistentes a crises do que um número pequeno de mega-projetos. As instituições municipais têm um grande desafio, a partir da capacidade de intervenção dos seus serviços técnicos e gestores urbanos: a fragmentação e dispersão típicas do processo contemporâneo de expansão das cidades ocorrido na cidade do Mindelo a partir dos anos 80. Áreas onde, até então, afirmava-se o sentido de centralidade (caso do centro da cidade do Mindelo), seja em função do seu significado histórico, seja dos bairros que formam cordões periféricos à sua volta, e passam a perder força em consequência de novos fatos, entre os quais destacam-se a construção e distribuição de loteamentos de forma desarticulada e pontual, introduzindo a descontinuidade urbana entre as áreas construídas. Não queremos apontar esta situação como sendo um caso concreto do Mindelo, mas apenas fazer uma alerta às constatações parciais que a cidade vem enfrentando. É preciso repensar a cidade do Mindelo como cidade competitiva ao mundo globalizado, atribuindo os seus valores sócio-culturais no quadro de uma gestão estratégica. Uma estratégia de análise teórica baseado nos conceitos do Desenho Urbano que têm sido aplicados na elaboração dos projetos

urbanos contemporâneos. Assim, torna-se mais flexível o conceito de plano-projeto e a importância do Desenho Urbano como instrumento teórico no Planeamento Estratégico.

REFERENCIA BIBLIOGRAFICA.

ABREU, Mauricio de Almeida, A Evolução Urbana do Rio de Janeiro, IPLANRIO 1997, 3 Edição.

ALBUQUERQUE, Luis e Madeira Santos, Maria Emilia, coords. - História Geral de Cabo Verde - Vol I, Lisboa. 1991.

ANDRADE, Jose., Descoberta das ilhas de Cabo Verde: "Migrações Caboverdeanas", 1998-. AHN - Praia, Arquivo Histórico Nacional (Cabo Verde).

AZEVEDO, J. L. *Épocas de Portugal Económico*. Lisboa: Clássica Editora, 1988.

CARREIRA, Antonio, -Cabo Verde- Formação e extinção de uma sociedade escravocrata (1460-1878), Centro de Estudos da Guiné Portuguesa, 1972.

CARITA, Helder e Araújo, RENATO (coords.) - Coletânea de Estudos- Universo Urbanístico Português, 1415-1822, Comissão Nacional para os Descobrimentos Portugueses, Lisboa - Outubro de 1998.

CARVALHO, Carlos- "Formação dos primeiros centros urbanos de Santiago de Cabo Verde: Ribeira Grande e Praia" - Colóquio Internacional, Universo Urbanístico Português, 1415-1822, Actas- Outubro de 1998.

CORREIA e SILVA, António, - Espaços Urbanos de Cabo Verde - O Tempo das cidades-porto - 1998 CNCDP- Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.

CORREIA e SILVA, António - Cabo Verde- O Tempo das cidades-porto, 1998, CNCDP.

CORREIA e SILVA, António L.- Histórias de um Sahel Insular- Spleen-Edições, 1995.

CORREIA e SILVA, António L.- Nos tempos do Porto Grande do Mindelo- Centro Cultural Português, Praia, Mindelo -2005, 2-Edição, Coleção "Documentos para a História de Cabo Verde".

CORREIA e SILVA, António e Pires, F. - "A influência do porto na formação e configuração das cidades cabo-verdeanas: Ribeira Grande, Praia e Mindelo", p.615- Colóquio Internacional, Universo Urbanístico Português, 1415-1822, Actas -Outubro de 1998.

CORREIA, Claudia, "A Cidade do Mindelo nos Séculos XIX-XX", separata n.4- Especial Revista Africana, 1996.

CORREA, Roberto Lobato, Espaço Urbano-Editora Atica, 2005.

COSTA, Alexandre Alves- "A Dinâmica Transcultural da Arquitetura: a arquitetura e as cidades portuguesas, II parte", Boletim CIALP, n.24-Abril de 2000, 7.Encontro do Conselho Internacional dos Arquitetos de Língua Portuguesa.

CRUZ, Gleuda Pereira- "Permanência e renovação da urbanística medieval portuguesa no Brasil", p.157- Colóquio Internacional, Universo Urbanístico Português, 1415 -1822, Actas- Outubro de 1998.

DIEGUES, Antonio Carlos, -Ilhas e Mares-Simbolismo e Imaginário, S.Paulo-1998, Editora HUCITEC.

FAGUNDES, João -"Ribeira Grande- A Cidade Velha"-in Oceanos nº5, 1990.

FERNANDES, J.M.,- "A cidade portuguesa: um modo característico de espaço urbano", in "A arquitectura", Lisboa, Europália, 1991.

FILHO, João Lopes- O Pelourinho da antiga Ribeira Grande em Santiago - Cabo Verde", in Islenha nº10-1992.

FILHO, Nestor G. Reis - Contribuição ao Estudo da Evolução Urbana no Brasil- (1500/1720) S.Paulo.

GONÇALVES, Fernando-"Urbanística à Duarte Pacheco", Revista Bimestral: Arquitectura. Planeamento. Design.Construção.Equipamento-Ano III(4.Serie), n.142, Julho de 1981, pp-20 a 27.

LAMAS, Jose M. Ressano - Morfologia Urbana e Desenho da Cidade,- (3.Edição), Fundação Calouste Gulbenkian, Fundação para a Ciência e a Tecnologia-Julho de 2004.

LAVEDAN, Pierre - Geographie des Villes, Librairie Gallimard, Paris, 1936.

LEME, Maria Cristina da Silva- org. - Urbanismo no Brasil, 1895-1965-, 2005 FUPAM - Studio Nobel.

Linhas Gerais da Historia do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo- Edição Fundo de Desenvolvimento Nacional,Ministério da Economia e das Finanças, Lisboa-Dezembro de 1984, Publicação do Ministério da Habitação e Obras Publicas - Praia, Republica de Cabo Verde.

LOPES, Manuel - O Galo Cantou na Baía, Edições 70, Lda, 1984-Autores de Cabo Verde.

LOPES, Maria Jose. - Surgimento de Câmaras Municipais nas Ilhas do Norte: Santo Antão, S.Nicolau e S.Vicente-, Notas para o seu estudo. Colecção Monografias-Instituto do Arquivo Histórico Nacional, Praia-2005.

LURDES JANEIRO, Maria e Fernandes J.Manuel, “A cidade na África Portuguesa”- Século XIX – primeira síntese , p.841- Colóquio Internacional, Universo Urbanístico Português, 1415-1822, Actas.

MACHADO, Denise B. Pinheiro, VASCONCELLOS, Eduardo Mendes. - org. Cidade e Imaginação -PROURB -Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, FAU-UFRJ, 1996.

MACHADO, Eng. Eurico-“Alguns Aspectos do Urbanismo no Ultramar”, in Colóquio sobre o Urbanismo-8 a 21 de Março de 1961, pp -205 a 237, Biblioteca do IBAM -Rio de Janeiro.

PEREIRA, Daniel A. -A importância Histórica da Cidade Velha - Ilha de Santiago-Cabo Verde-I.B.N.L. 2004.

PANERAI-DAVID, Philippe, Mangin – Proyetar la ciudad - Celeste Ediciones,2002. .

PEREIRA, Daniel A. - A importância Histórica da Cidade Velha - Ilha de Santiago - Cabo Verde-I.B.N.L. 2004.

PORTAS, Nuno-“Os Tempos das Formas nas Cidades Lusas do Brasil”- (ano,)-Porto - Portugal.

RODRIGUES, Antonio - Cabo Verde, Terra d’ Sodade, - Dezembro de 2003 - Torres Novas.

RODRIGUES, Moacyr. ,Carnaval - Mindelo de Cabo Verde- Edições Calabedotche, 1998.

ROSSA, Walter; ARAUJO, Renato; CARITA, Helder; - Colóquio Internacional- Universo Urbanístico Português, 1415-1822, Actas. Comissão Nacional para os Descobrimentos Portugueses, Março de 2001.

SANTOS, Maria Emilia Madeira – coord.-Historia Geral de Cabo Verde, volume I, 2 edição- Instituto de Investigação Científica Tropical, Lisboa -1991.

SANTOS, Maria Emilia Madeira – coord.-Historia Geral de Cabo Verde, volume II, 2 edição- Instituto de Investigação Científica Tropical, Lisboa e Instituto de Investigação Cultural-Cabo Verde, 2001.

SENNA BARCELLOS, Christiano Jose - Subsídios para a Historia de Cabo Verde e Guine, Volume I, partes I e II, 2 edição -Instituto da Biblioteca Nacional e do Livro, Praias-Documentos 2003.

SENNA BARCELLOS, Christiano Jose - Subsídios para a Historia de Cabo Verde e Guine, Volume II, partes III, 2 edição -Instituto da Biblioteca Nacional e do Livro, Praias-Documentos 2003.

SENNÁ BARCELLOS, Christiano Jose - Subsídios para a História de Cabo Verde e Guiné, Volume III, partes IV e V, 2 edição -Instituto da Biblioteca Nacional e do Livro, Praias-Docmentos 2003.

SENNÁ BARCELLOS, Christiano Jose - Subsídios para a História de Cabo Verde e Guiné, Volume IV, partes VI, 2 edição -Instituto da Biblioteca Nacional e do Livro, Praias-Docmentos 2003.

SILVA, Maria Teresa Madeira - Estudo Morfológico da Cidade de S.Tomé no contexto urbanístico das cidades insulares Atlânticas de origem portuguesa -Volume I- Mestrado em Desenho Urbano, ISCTE-1998.

SILVA, Maria Teresa Madeira-Estudo Morfológico da Cidade de S.Tomé no contexto urbanístico das cidades insulares Atlânticas de origem português-Volume II- Mestrado em Desenho Urbano, ISCTE-1998.

SILVERIA, Luis -Ensaio de Iconografia das Cidades Portuguesas do Ultramar-4 volumes(Vols I e II), Junta de Investigação do Ultramar, Lisboa, 1956, (No Arquivo Histórico da Praia-Cabo Verde).

TEIXEIRA, Manuel C. e Margarida Valla, O Urbanismo Português: Séculos XII-XVIII - Portugal/Brasil,- Lisboa, Livros Horizonte, 1999.

VASCONCELLOS, Ernesto J. de C. - Archipelago de Cabo Verde -Estudo elementar de Geographia phisica, econômica e política. Colônias Portuguezas, Centro Typographico Colonial - Lisboa, 1916.

Jornais e Revistas:

CORREIA e SILVA, António, “ Que futuro para o passado da cidade Velha” . In Jornal A Semana, p.8-Conferencia de Durban, 2001.

DELGADO, Antonio Jorge, “Um aspecto Original de Urbanização da Cidade de S.Felipe”-MAGMA, Revista de Divulgação, Informação e Recreação-Ano I, N.1-Abril 1988.

SERRA, Dr. Manuel-“A Ilha de S.Vicente - Um pouco da sua História”-Cabo Verde, Boletim de Propaganda e Informação, Ano I-N.9, pág.12 a 15.-Junho de 1950.

Plano de Desenvolvimento Urbano da Praia - Santiago, acesso a Internet em 9.12.2006.

TEIXEIRA, Manuel C.,-“O Estudo da História Urbana no Mestrado em Desenho Urbano”-Revista de ARQUITECTOS, ano XV, n. 171-172-Junho de 1997.

Planos de urbanização:

- Urbanização do Mindelo - Plano Parcelar da zona Marginal, Plano de trabalho, Direcção Geral de Obras Publicas, Julho de 1960. Gabinete Técnico da Câmara Municipal de S. Vicente.
- Urbanização do Mindelo- Plano Parcelar da Cruz João Évora, Plano de trabalho, Direcção Geral de Obras Publicas, 19.8.1970. Gabinete Técnico da Câmara Municipal de S. Vicente.
- Plano de Desenvolvimento Urbano (PDU), Proposta, Consorcio AIP-TECTOPLACA, 29.05.1995.
- Urbanização da Cidade do Mindelo-Zona Norte, Direcção dos Serviços de Urbanismo e Habitação, Março de 1969. Gabinete Técnico da Câmara Municipal de S. Vicente.
- Urbanização da Cidade do Mindelo-Zona Sul, Direcção dos Serviços de Urbanismo e Habitação, Março de 1969. Gabinete Técnico da Câmara Municipal de S. Vicente.

BOLETIM OFICIAL DE CABO VERDE

BO - Boletim Oficial-Ano 1911, n. 4-28 de Janeiro
 "Regulamento de salubridade das edificações na cidade do Mindelo".

BO - Boletim Oficial-Ano 1895, n. 5-2 de Fevereiro.
 "Nomenclatura das praças, ruas, travessas e becos da cidade do Mindelo".

BO – 35-1901, Suplemento-"Mapa da população em 1900, desenvolvida por zonas ou povoações", "Mapa demonstrativo da população da Província de Cabo Verde" -1900.

Relatório da comissão eventual de serviço a Província de Cabo Verde, officio n.2991 de 2 de Abril de 1972.

Despacho da Comissão de serviço da Architecta Maria Emilia Caria em Cabo Verde, n.39-1970, de 17 de Fevereiro de 1970.

INSTTUIÇÕES PUBLICAS:

ARQUIVO HISTORICO NACIONAL, Praia.
 BIBLIOTECA DA MARINHA, CENTRO RIO DE JANEIRO.
 BIBLIOTECA NACIONAL, PRAIA,
 REAL GABINETE PORTUGUES DE LEITURA, RIO DE JANEIRO.
 GABINETE TECNICO DA CAMARA MUNICIPAL DE S.VICENTE