
Marília E. Lima Barros

WP/CEAUP #2008/03

**S. Vicente:
Prosperidade e Decadência
(1850-1918)***



CENTRO DE ESTUDOS AFRICANOS
UNIVERSIDADE DO PORTO



São Vicente é uma das ilhas do arquipélago de Cabo Verde, situado no Atlântico Norte a poucas milhas da Costa Ocidental africana.

O seu processo de povoamento e de colonização é “sui generis” no contexto histórico das ilhas. Foi uma das últimas a ser povoada devido a insistência dos portugueses em fazer dela uma ilha agrícola. O único recurso natural que possui é o seu Porto Grande que viria a ser explorado a partir da década de trinta do século XIX pelos ingleses no quadro da Revolução Industrial.

Ao longo deste século foram instaladas várias companhias carvoeiras com o intuito de abastecer os barcos nas suas viagens transatlânticas.

Rapidamente, de uma ilha quase que despovoada, São Vicente se transforma numa das principais fontes de receita do arquipélago, facto que levou muitos ilustres cabo-verdianos a propor a transferência da capital da Praia para Mindelo. Em paralelo com o económico a ilha conheceu um grande desenvolvimento sócio – cultural. Prova disso foi a construção de várias obras de vulto a nível nacional, como o telégrafo, o liceu, o hospital, a igreja católica que evidenciam a prosperidade da mesma.

A decadência do Porto Grande e consequentemente de São Vicente começa a partir dos finais do século XIX e acentua-se com a 1ª Guerra Mundial.

Hoje São Vicente procura enquadrar-se na nova conjuntura económica internacional, tendo sempre como pano de fundo a valorização e rentabilização do seu Porto Grande.

São Vicente is one of the islands from the archipelago of Cape Verde, situated in the north of Atlantic, a few miles from Occidental African coast. His process of settlement and colonization is “sui generis” in the historical context from the islands. It was one of the last to be settled because of the insistence of the Portuguese to become it an agricultural island. Its unique natural resource is its “Porto Grande” that will become explored on the 30s from the 19th century by the English people on the Industrial Revolution period.

During this century were created many coal cellar companies with the objective of providing the coal ships in their transatlantic trips.

Rapidly, from almost an inhabitant island, São Vicente became one of the most important source of income from the archipelago. This fact was the reason from some capverdeans defended that the capital of Cape Verde should be transferred to Mindelo from Praia.

Social and cultural developments were also a reality. This was shown with the construction of the telegraph, the high school, hospital, the catholic church, etc which show the prosperity of the island. The decline of the “Porto Grande” and consequently from São Vicente began in the finals of the 19th century and was emphasized with the 1st World War.

Today, São Vicente is trying to belong to the new international economic context, with the support in valorisation and profitability of its “Porto Grande”



Índice

Introdução

Cabo Verde

1. Situação Geográfica

2. Descobrimento

3. Povoamento

S. Vicente

1. Situação Geográfica

2. Descobrimento)

3. Tentativas de Povoamento

O Despertar da Ilha

1. Contexto Internacional

2. Os Primeiros passos

3. Proposta de Mudança de Capital

As Companhias Carvoeiras

A Concorrência

1. O Canal de Suez

2. O Arquipélago das Canárias

2. 1. O Porto de Santa Cruz de Tenerife

2. 2. O Porto de Las Palmas

3. Dakar

O Telégrafo

Ascensão e Decadência

A Sociedade

Conclusões



Nota prévia

Estranhamente, passados treze anos sobre a apresentação da minha dissertação de bacharelato, tenho o propósito de a publicar. Explicarei esse retardamento, primeiro, pelo progresso verificado nas possibilidades de difusão proporcionadas pela Internet; segundo, pelo amadurecimento que eu própria experimentei ao longo desses anos e que me habilita, numa atitude introspectiva, concluir que, afinal, as dificuldades que tive ao redigir esse documento produziram algo com um mínimo de dignidade que poderá contribuir, ainda que modestamente, para o conhecimento do passado destas ilhas, em particular daquela em que nasci. Finalmente, mas não menos importante, pesa nesta publicação o encorajamento que me é dado por eminentes autoridades intelectuais com os quais tive a honra de lidar durante a minha pós-graduação, a caminho da minha candidatura a Mestre em Estudos Africanos.

De notar, também, que as novas tecnologias de informação, ultrapassando de longe a capacidade de propagação de ideias através do papel impresso, reduzindo os custos editoriais e extinguindo o esgotamento das edições, servindo a um número infinito de estudiosos, são, deusas, estimulantes para, como diria Camões, «um pregão do ninho meu paterno».



Introdução

A elaboração deste trabalho sobre S. Vicente fez-me chegar, durante as pesquisas a que me dediquei, à triste conclusão que pouco ou quase nada sabia sobre a ilha que me viu nascer e pela qual nutro um carinho muito especial.

Trabalhar um tema sobre S. Vicente proporciona muitas dificuldades como por exemplo a escassez de documentação original que me permitiria o acesso directo e conclusões pessoais sem a permanente consulta a trabalhos já por outros realizados; a inexistência de documentos sobre S. Vicente no Arquivo Histórico Nacional isto porque toda a documentação se encontra ainda por enviar; o estado de desorganização em que se encontra a Biblioteca do Mindelo e os arquivos das diversas repartições da cidade.

O meu trabalho, que tem por título, "S. Vicente: prosperidade e decadência – 1850-1918", possui um "handicap" que dificultou em grande medida a sua elaboração: o trabalho da equipa chefiada pela sueca Dra. Brita Pappini, feito há poucos anos atrás e que constitui um estudo digno de louvor e que se baseia numa pesquisa séria e muito aprofundada da evolução de S. Vicente desde a sua formação, enquanto povoação, até à data de elaboração do estudo, Não pretendendo que a minha monografia fosse uma cópia desse trabalho, preferi enveredar por um estudo diferente.

Fazendo uma abordagem histórica da ilha de S. Vicente no século passado e nos inícios deste, antecedido de um resumo dos séculos anteriores, o meu trabalho comporta vários capítulos. Ao longo destes tento mostrar S. Vicente desde a instalação das primeiras companhias

carvoeiras até ao deflagrar da I Guerra Mundial, período que marca o início da decadência da navegação no Porto Grande.

A pressão do tempo, as actividades como docente e discente e as outras dificuldades anteriormente mencionadas não permitiram apresentar um trabalho melhor. Contudo penso, num futuro não muito distante, reescrever esta monografia transformando-a num trabalho mais aprofundado e mais cuidado.



Cabo Verde

1. Situação Geográfica

O Arquipélago de Cabo Verde situa-se a 310 milhas do extremo ocidental do continente africano, distância que separa a Ponta do Roque, na ilha de Boa Vista, do cabo que lhe deu o nome. É formado por dez ilhas e oito ilhéus de origem vulcânica e fica localizado entre as latitudes de 17° 12' N (Ponta do Sol, Sto. Antão) e 14° 48' N (Ponta Nhô Martinho, na Brava) e as longitudes de 22° 40' W (Ilhéu do Baluarte, na Boa Vista) e 25° 22' W (Ponta Mangrade, Sto. Antão).

As ilhas estão divididas em dois grupos, designados segundo o regime dos ventos: o de Barlavento formado por Sto. Antão, S. Vicente, Sta. Luzia, S. Nicolau, Sal e Boa Vista e o de Sotavento pelo Maio, Santiago Fogo e Brava.

2. Descobrimento¹

O descobrimento do Arquipélago não constitui uma questão pacífica, independentemente de se considerar a hipótese de ser um dos grupos da Macaronésia, considerados restos da Atlântida platoniana, ou de um anterior conhecimento por árabes ou africanos, teoria sem documentação probatória.

A partir do século XV, período em que os europeus se lançaram na expansão marítima, muitas regiões do mundo, que antes não eram conhecidas, são achadas. Os portugueses foram os primeiros a lançar-se ao mar descobrindo territórios, nomeadamente na costa ocidental africana. Numa dessas viagens, provavelmente a meados do século, foram descobertas as primeiras ilhas que constituem o Arquipélago de Cabo Verde. Duas são as hipóteses mais prováveis que dividem os historiadores se não

considerarmos a de Wieder que atribui o achamento a Vicente Dias que em 1445 teria avistado uma ilha quando a sua caravela, durante alguns dias, se teria separado da frota em que ia integrada, por afastada pela generalidade dos historiadores.

Em 1507, saía a lume a narrativa contendo a "Navegação Segunda de Aluisio de Cadamosto", navegador veneziano ao serviço do rei de Portugal, que dizia que em 1456, em Maio, avistou uma ilha desconhecida e que era desabitada. Que dum ponto alto esta ilha se divisou uma ilha "da parte do Norte" e as outras duas estavam alinhadas do lado oposto, "da banda do sul". Seguindo a derrota para o sul chegaram à vista das outras duas, tendo desembarcado na maior de que fez uma breve descrição. A primeira chamaram Boa Vista e à maior, ilha de S. Jacobo.

Na narrativa diz ainda Cadamosto que "depois pela fama destas quatro ilhas que eu tinha encontrado, outros que aqui chegaram as foram descobrir; e acharam serem dez ilhas, entre grandes e pequenas...".

À narrativa de Cadamosto tem sido levantadas muitas objecções: a tardia divulgação, quase cinquenta anos após a carta real que nomeava pela primeira vez as ilhas orientais; uma certa confusão nas datas; o referir-se a um grande rio na ilha de Santiago; tendo chegado a Santiago, onde desembarcou, não fazer qualquer referência à ilha do Fogo que forçosamente avistaria.

Contudo há historiadores que aceitam a hipótese Cadamosto e tentam explicar as objecções apresentadas.

Em carta régia de 3 de Dezembro de 1460, D.



Afonso V faz mercê a D. Fernando, seu irmão, de diversas ilhas, entre elas: Sam Jacobo (Santiago), Sam Filipe (Fogo), Maías (Maio), Sam Cristovam (Boa Vista) e Lana (Sal). É esta a mais antiga fonte conhecida a referir-se às ilhas de Cabo Verde.

Por carta régia de 19 de Setembro de 1462, o mesmo rei, além de afirmar que as cinco ilhas referidas na carta anterior foram achados por António de Noli, em vida do Infante D. Henrique, consequentemente antes de 13 de Novembro de 1460, adita à mercê concedida mais as seguintes: Brava, S. Nicolau, S. Vicente, Ilhéu Raso, Ilhéu Branco, Sta. Luzia e Santo António. Estas sete ilhas teriam sido achadas por Diogo Afonso, como em carta posterior do mesmo rei se confirma.

Muitos anos depois, no manuscrito de Valentim Fernandes, Diogo Gomes vem reclamar a prioridade da descoberta da ilha de Santiago, dizendo que foi ele o primeiro a pisá-la, mas como a caravela de Noli chegou primeiro a Lisboa, deu a notícia ao rei e conseguiu que lhe fosse concedida a capitania da parte meridional da ilha. Em outros documentos contemporâneos confirma-se a prioridade de Noli.

O descobrimento do arquipélago de Cabo Verde continua polémico sendo que qualquer das hipóteses pode ser verdadeira. Contudo há que reafirmar que as primeiras referências escritas sobre as ilhas são as cartas régias citadas bem como António de Noli e Diogo Afonso os seus descobridores.

Veja-se por exemplo, o cuidado com que se registou a inscrição na estátua de Diogo Gomes que foi erigida nesta Cidade da Praia: "... *um dos primeiros navegadores... que...*"

3. Povoamento²

Segundo um documento régio de D. Afonso V, de 12 de Junho de 1466, a única ilha do arquipélago que começara a ser povoada foi Santiago, pelos cuidados do Infante D. Fernando.

Todavia, pelo facto de Cabo Verde se encontrar longe de Portugal os colonos exigiam grandes liberdades e franquezas como por exemplo fazer comércio com regiões da costa africana.

Um quarto dos lucros desse comércio era entregue à Coroa que por intermédio dos seus oficiais o fazia arrecadar. Os colonos também ficavam isentos da dízima pelos produtos das suas herdades que daí trouxessem ao Reino.

Os quatro primeiros anos de povoamento não tiveram muita importância. Alguns religiosos que procuravam um lugar onde pudessem fazer um grande retiro espiritual acharam a ilha de Santiago um lugar ideal: "só é destituída de povos, excepto alguns genovezes, que mais tratavam de colher algodão pelo mato"³. Não havia indícios de agricultura regular, apenas o algodão introduzido na costa africana que rapidamente se propaga pelos matos.

Em 1469, dois castelhanos moradores em Sevilha obtinham o privilégio do trato da urzela. Este produto constituiu durante muito tempo (até os fins do século XVIII) um dos principais produtos do comércio existente nas ilhas e fazia parte do monopólio da coroa. Esse líquen misturado com urina podre e tratado com cal e outras substâncias dava um corante muito apreciado em tinturaria.

Os privilégios concedidos que iriam dar incremento à vida na ilha, abrangiam essencialmente o comércio e a navegação e mostram como deviam ser insignificantes os recursos locais:

Licença para comerciar e resgatar escravos no litoral da Guiné com excepção da feitoria de Arguim;

- Com exclusão de mercadorias defesas (armas, ferramentas, navios e sua aparelhagem), livre venda na Guiné, pelos habitantes de Santiago, de todas as mercadorias;

De todas as mercadorias importadas da Guiné cabia ao Rei o quarto (25%). Quando pagos estes direitos, os moradores estavam livres de os



transaccionar na ilha ou no estrangeiro; As regalias concedidas aos moradores de Santiago não seriam afectadas caso o Rei viesse a arrendar o comércio da Guiné;

Pelas mercadorias oriundas da Guiné, como também das Canárias, da Madeira e dos Açores, os moradores estavam isentos da dízima que outros pagavam.

As regalias e franquezas concedidas aos moradores de Santiago permitiram o povoamento da ilha com reinóis e africanos da costa, na sua maior parte sob o regime de escravidão, e a extensão deste povoamento à vizinha ilha do Fogo. Os produtos de subsistência produzidos na ilha, principalmente com a entrada do milho maiz e da mandioca, provenientes do Brasil, as explorações de produtos naturais como o sal, a urzela e o algodão, o exclusivo de tráfico escravocrata durante alguns anos, tudo contribuiu para que a ilha se tornasse um importante entreposto comercial.

A criação da diocese e a elevação a cidade da principal povoação, Ribeira Grande (1533), são indicadores desse desenvolvimento, já em 1549, em carta dirigida ao Rei, o contador André Rodrigues afirmava: "Pouco se lembra Vossa Excelência desta ilha de Santiago, merecendo-lhe lembrar-se dela, porque tirando a cidade de Lisboa, nem duas cidades do Reino rendeu tanto como ela, porque vai em muito crescimento, por razão que toda a navegação do Brasil, do Peru, das Antilhas e da ilha de S. Tomé, para todos há reparo".⁴

Mas este crescimento cedo entrou em retrocesso, em consequência quer de factores e aspectos extra-insulares, como a pirataria, a concorrência estrangeira e as leis metropolitanas, a que se juntavam períodos de recessão comercial» quer de factores endógenos de que se distinguem as secas e as fomes.

Num ensaio intitulado "As secas e as fomes nos séculos XVII e XVIII", António Correia e Silva afirma: "As secas só se converteram em fomes

e tiveram o impacto destruturador no século XVII e século XVIII, porque, a partir destas centúrias, Santiago não podia mais importar alimentos em abundância, nem vender os seus escravos a preços e modalidades não pauperizantes, e menos ainda readquirir, em condições não penalizantes, novos escravos, passadas as crises" ... "Se possíveis de serem neutralizadas, quando as importações e as exportações são fáceis e sob condições favoráveis (século XVI), as secas tornam-se contudo violentas nas condições de isolamento, profundo défice comercial e monopólios mercantis metropolitanos".⁵ E a seguir quando no século XVIII se institui o sistema das companhias majestáticas, a decadência completa-se, pois como diz o mesmo autor, a Companhia Grão-Pará e Maranhão nunca tiraria tantos lucros da sua posição legal de monopolista do comércio das ilhas (imposição legal externa) se não fosse a seca de 1773 a 1776 (condição interna)".⁶

É o próprio Governador da colónia, face à mortandade dos escravos e à consequente destruturação da economia da ilha, quem aconselha a Companhia "a tirar proveito da conjuntura", mandando vir alimentos abundantes de modo a trocá-los por escravos a baixo preço que depois exportaria.

É esse o estado em que as duas ilhas mais populosas, Santiago e Fogo, se encontravam no dealbar do século XIX, saídas de uma nova e catastrófica crise, a de 1831/33, quando a ilha de S. Vicente se começa a desenvolver.

Das restantes ilhas mantinham-se quase desertas as de S. Vicente e do Sal; as agrícolas, Sto. Antão e S. Nicolau e as salineiras, Maio e Boa Vista, tinham sido já povoadas.

A forçosa limitação deste intróito a um trabalho específico sobre a ilha de S. Vicente, não aconselha um maior desenvolvimento que poderia comprovar, pela transcrição de relatos de missionários e viajantes, que estas últimas ilhas nunca estiveram completamente abandonadas.



S. Vicente

1. Situação Geográfica

A ilha de S. Vicente que foi construída pelos produtos derramados por um vulcão situado outrora no Porto Grande, fica localizada entre as latitudes 16° 55' N (Ponta do Recanto da Praia) e 16° 49' N (Ponta do Machado) e as longitudes de 24° 52' W (Ponta de Saragarça) e 25° 06' W (Ponta Machado).

A ilha tem a sua maior dimensão, cerca de 24Km, entre a Ponta Machado e a Ponta do Calhau, no sentido aproximado W-E e mede cerca de 16Km entre a Ponta de João d'Évora e a Ponta Lombinho, no sentido aproximado N-S.

O relevo é constituído por vários maciços montanhosos, atingindo a maior altitude no Monte Verde (750m); este monte, de aspecto volumoso, apresenta na parte cimeira um dente conspícuo, o qual está, aliás, frequentemente encoberto por nuvens.

O excelente porto natural que possui, o Porto Grande, é uma ampla baía muito abrigada pelo mar. A entrada do Porto Grande eleva-se o Ilhéu dos Pássaros.

2. Descobrimento

O primeiro documento escrito que faz referência à ilha de S. Vicente é a carta régia de 19 de Setembro de 1462, atrás citada, e considerando o silêncio na carta de doação de 3 de Dezembro de 1460, que faz mercê das cinco ilhas do Arquipélago, é de presumir o achamento da ilha entre estas duas datas. Os nomes dados às várias ilhas do grupo de Barlavento ou ocidental, pela primeira vez referidas na aludida carta de 1462, tendo em vista os antropónimos do hagiológico cristão, fazem supor que teriam sido achadas num inverno: o de 1460/61 ou o de 1461/62,

com maior hipótese para este último, segundo parecer da maioria dos historiadores.

Os nomes das ilhas sugerem claramente a ordem do seu descobrimento: S. Nicolau, com festa em 6 de Dezembro, Santa Luzia em 13 de Dezembro, Santo Antão a 17 de Janeiro e S. Vicente a 22 de Janeiro. Tudo leva a crer que esta segunda viagem tenha sido de exploração das ilhas de Sotavento já achadas, tendo em vista a primeira referência à ilha Brava e a mudança de nome de ilha Lana para ilha do Sal o que pressupõe um conhecimento directo da ilha. Tendo em vista o tempo de viagem que media entre as duas ilhas extremas, tão próximas umas das outras, S. Nicolau (6 de Dezembro) a S. Vicente (22 de Janeiro), causa estranheza o período superior a um mês para as visitar. Não é, porém, de arredar a hipótese de ter sido uma viagem de exploração, como acima se disse, o que explica a possível demora em cada uma delas. Até prova em contrário podemos admitir como mais possível a data da 22 de Janeiro de 1462 como sendo a do descobrimento da ilha de S. Vicente.

3. Tentativas de Povoamento

Em 8 de Julho de 1577, o rei português, D. Sebastião, doou à Condessa de Portalegre, D. Filipa da Silva, o gado de S. Nicolau e S. Vicente conforme o documento régio abaixo transcrito:

"D. Filipe 1º. G, Faço saber aos que esta virem que por parte da condessa D. Filipa da Silva, mulher de D. João da Silva, condessa de Portalegre mordomos da minha casa me foi, apresentado uma alvará de lembrança do senhor rei D, Sebastião', meu sobrinho que Deus tem por ele assinado do qual o traslado é o seguinte: Eu, El-



Rei, faço saber aos, que este alvará virem que havendo em respeito aos muitos serviços de D. Álvaro da Silva conde de Portalegre meu muito amado sobrinho mordomo mor da minha casa e a seus merecimentos e aos muitos serviços e merecimentos d'aqueles de que elle descende e por elle me pedir houvesse por bem que D. Filippa da Silva sua neta casasse com D. João da Silva embaixador do sereníssimo Rei de Castella meu tio que me também enviou pedir e por outros respeitos me praz e hei por bem de fazer mercê por fallecimento do dito conde à dita D. Filippa da Silva sua neta da Villa de Gouveia, Celorico, S. Roman, Vallarium e Villa Cova que são na comarca da Beira e do gado das ilhas de S. Nicolau e S. Vicente das ilhas de Cabo Verde e assim das alcaidarias mores da cidade de Portalegre & Lopes Soares a fez em Lisboa a 8 de Junho de 1577".⁸

Durante três séculos S. Vicente manteve-se olvidada tendo em conta que os interesses dos colonos estavam voltados para as ilhas com maiores rendimentos agrícolas, como Santiago, Fogo e Sto. Antão. S. Vicente nada possuía que pudesse atrair a atenção dos portugueses nesse período.

Todavia, como se verificou com as outras ilhas de povoamento adiado ou mesmo tardio, houve a preocupação de soltar gado, de preferência caprino, com a finalidade de posterior abate para exploração de carne salgada-chacina ou de peles, ao mesmo tempo que se acautelava a possibilidade de abastecimento a navios que escalassem estas ilhas.

No caso concreto de S. Vicente é muito significativo o relato da expedição do navegador francês Jean-Baptiste de Gennes que, em Setembro de 1695, fundeu no Porto Grande, na sua viagem de exploração do Estreito de Magalhães:

"L'île de St. Vincent est inhabitée... Nous y trouvâmes un vingtaine de Portugais de l'Isle de St. Nicolas qui y étaient depuis deux ans pour

aire des cuirs de chèvres dont cette Isle est pleine; ils prenaient ces animaux avec des chiens si bien dressez à cette chasse qu'il en a apportaient toutes les nuits 12 ou 15 chacun".⁹

Referências a S. Vicente já se encontravam em documentos muito anteriores, como a relação do Sargento-mor da ilha de Santiago, datada de 26 de Janeiro de 1582, que mencionando a ilha como deserta, diz que com a de S. Nicolau "pagam a sua Magestade na cidade de Lisboa, o dizimo do que rende somente"¹⁰ e uma relação da Costa da Guiné, de cerca de 1606 inclui S. Vicente e todas as outras ilhas de Barlavento e Maio "nas quais há muita cópia de criação de gado, de que faz muita carne e tira muita couroma, que se navega para diversas partes".¹¹

Mas a diminuta importância de S. Vicente na época poderá porém concluir-se numa carta de 1606, do Padre Baltasar Barreira, jesuíta que viveu muitos anos em Cabo Verde onde faleceu e pelas suas muitas cartas se verifica que era um profundo conhecedor do Arquipélago, e que não faz qualquer referência às ilhas habitualmente designadas por desertas.¹²

No século XVIII, a ilha achava-se quase totalmente desabitada, resumindo-se a sua população a pastores que aproveitavam os campos para os seus rebanhos e pescadores que vinham das outras ilhas para pescar nas costas da ilha. Referências, também, à exportação da urzela apanhada ou por colectores expressamente enviados para o efeito ou por residentes. Mas, com o intuito de aumentar e consolidar o seu império colonial, o Governo português, no século XVIII, dá início ao processo de povoamento das ilhas que ainda se encontravam despovoadas.

Em 1734 teve lugar a primeira tentativa de povoar a Ilha por iniciativa de João de Távora que se prontificou a realizar o empreendimento e a fortificar o Porto Grande caso desfrutasse em contrapartida dos rendimentos por um período de dez anos. A proposta não foi aceite pelo



Governo.

Em 1781 o Governo Português empreendeu uma iniciativa de povoar todo o arquipélago contu-
do sem sucesso.

Em 1795 foi concedido a João Carlos, morador da ilha do Fogo, o direito de ir povoar a ilha com seus escravos, com o título e jurisdição de Capitão-mor. Esta tentativa de ocupação humana da ilha mostra-nos que havia já uma concepção nova e que outros interesses, além da exploração agrícola e da criação de gado, entravam em jogo.

Da leitura das “Instruções que se devem praticar com a nova povoação da ilha de S. Vicente, uma das desertas da Capitania de Cabo Verde, mandadas observar por Carta Régia de 22 de Julho de 1795” conclui-se¹³:

- a) que João Carlos da Fonseca, com o posto de Capitão-mor, vá povoar a ilha com os seus escravos;
- b) que apronte vinte casais das outras ilhas que podem levar consigo os seus escravos;
- c) que outros povoadores, proveniente da Corte, se remeterão com igual destino;
- d) que os colonos serão isentos de foros, dízimos e mais contribuições por espaço de dez anos;
- e) que o governo fornece instrumentos de agricultura e fabris e, além das sementes, mantimentos por dois anos;
- f) que Sua Majestade “expressamente proíbe que das outras ilhas se possa transportar maior número de casais, por se não julgar conveniente que esta nova povoação se execute com os habitantes dessas ilhas, quando pouco a pouco se lhe podem ir introduzindo casais do Reino e da ilha dos Açores, que se reputam mais activos e laboriosos, o mais capazes para semelhantes estabelecimentos”.

A palavra *semelhantes*, com valor pronominal, mostra-nos que a intenção era de povoar e explorar a ilha de maneira de certo modo diferente da das restantes e por isso a proibição do envio de mais casais naturais do Arquipélago, substituindo-os, no sentido de “branquear” a população por naturais dos Açores.

A acusação de pouco activos e laboriosos e, neste caso, de incapazes, atribuída aos cabo-verdianos, tem inegavelmente que ver com o regime de escravidão vigente e não com critérios racionais, ainda que pudesse ser esta a intenção do documento. Haja em vista que já nesta altura começava a ganhar vulto a oposição à escravatura, por contrariar o princípio de igualdade moral dos homens e por ser uma forma de trabalho inadequada para os novos tempos. Adiante se tentará explicar a intenção subjacente ao documento.

O intento não resultou apesar dos esforços empreendidos, quer pelo Capitão-mor quer pelas autoridades, em parte pelas condições naturais da ilha, por fraca pluviosidade e carência de água em quantidade suficiente, como também pela intervenção de terceiros, interessados na exploração futura do empreendimento. É sabido que em 1810, Manuel António Martins, figura destacada da sociedade cabo-verdiana, com largos interesses em quase todas as ilhas, fez espalhar o seu gado que destruiu grande parte das plantações.¹⁴

A ilha começou então a ser abandonada pelos colonos e João Carlos da Fonseca também a deixaria» vindo a morrer na miséria.

Em 1819 a população era de apenas 120 pessoas, gente pobre; havia porém muito gado vacum e ovino que viria, contudo, a perecer quando da fome de 1831/33.



O Despertar da Ilha

1. Contexto Internacional

A Revolução Industrial que, com a mecanização da indústria, transformou, a partir dos finais do século XVIII, os processos de exploração agrícola e fabril, achando suporte no entesouramento possibilitado pelo comércio triangular dos séculos imediatamente anteriores, modificou as mentalidades e consolidou a ascensão da burguesia: fenómeno que já se vinha acentuando, com a consequente decadência da nobreza, faz triunfar a consciência burguesa que assentava, entre outros valores, na veneração pela riqueza e na poupança. A Revolução Industrial, como acentua Valentim Vasquez de Prada, "constitui um vasto fenómeno em que convergem uma série de causas, de factos coadjuvantes, demográficos, sociais, ideológicos, políticos, económicos etc., que prepararam e determinaram o aparecimento de novas estruturas históricas em que se baseia o sistema capitalista".¹⁵

Extraordinário foi o crescimento verificado em todo o mundo, com taxas anuais de 5,73s, entre 1800-1850 e 6,3%, entre 1850-1900. Se o aumento populacional nas Américas do Norte, principalmente, do centro e do sul foi o que registou percentagens mais elevadas, em virtude dos incessantes movimentos migratórios dirigidos a esse continente, o crescimento populacional europeu não deixa de ser também espectacular, considerando ser dele que partia o grosso da emigração.

A Europa que em 1750 abrigava uma população de 140 milhões de habitantes, um século depois, em 1850, ascendia a 266 milhões.

O movimento migratório foi nesse período muito intenso dadas as possibilidades ofere-

cidas pelos territórios ultramarinos e pelos estímulos das companhias de navegação, nascidas com a melhoria das comunicações transatlânticas, que eram ao mesmo tempo companhias colonizadoras. Ocupando os Estados Unidos e o Canadá o lugar cimeiro de destino desse movimento, importante foi também a emigração para os países da América Latina, principalmente de alemães e de povos mediterrânicos, com predomínio de italianos e portugueses e, incentivada pelos ingleses para a Austrália e Nova Zelândia, de 1830/834 e para a África do Sul.

As deslocações marítimas foram facilitadas pelas melhorias técnicas introduzidas em grandes veleiros e, no decorrer do século XIX, com a aplicação da energia a vapor cuja tecnologia se foi desenvolvendo levando a que suplantasse, na segunda metade do século, a navegação à vela. De qualquer modo o peso e o volume ocupado pelo carvão exigia portos intermediários de abastecimento, libertando espaço para passageiros e carga.

Este breve panorama da situação internacional a partir dos finais do século XVIII, tendo em conta a situação geográfica de Cabo Verde, chama-nos logo a atenção para o seu valor privilegiado. Aliás, o Arquipélago foi nos séculos anteriores, também, o principal ponto para o abastecimento e aguada dos barcos que cruzavam o Atlântico nas rotas da Europa para a América Central e do Sul, para a África e para o Oriente. Os tempos foram confirmando o que já em 1549 afirmaria o contador de el-rei: Cabo Verde fica mesmo no caminho de todos os navios que demandam a África e a América.¹⁶



2. Os Primeiros passos

As preocupações com o povoamento da ilha de S. Vicente não são abandonadas por causa do fracasso de João Carlos da Fonseca. Sucessivos governadores tentam reabrir o projecto, implantando uma povoação na zona do Porto Grande: assim o Governador D. António Coutinho de Lencastre, em 1808, muda a designação do povoado existente para povoação de D. Rodrigo, em homenagem ao ministro Rodrigo de Sousa Coutinho, para cerca de dez anos depois, em 1819, o Governador António Pusich, que já tinha sido intendente da marinha em Cabo Verde, lhe mudar o nome para D. Leopoldina, homenageando agora a arquiduquesa de Áustria, D. Maria Leopoldina de Habsburgo, sua compatriota e que era esposa de D. Pedro IV, depois D. Pedro I, Imperador do Brasil.

O plano mais ambicioso foi o do Governador Pereira Marinho que, informando para Lisboa que a ilha de S. Vicente era a “mais própria para nela se estabelecer a sede do Governo”, viu o seu propósito apadrinhado pelo Visconde de Sá da Bandeira, em 1838, ao determinar por Decreto Lei de 11 de Julho a criação da povoação do Mindelo na vizinhança do Porto Grande, para a qual deveria passar a capital da Província¹⁷,

O mesmo Governador, em 1836, apresentara um projecto de transformação da ilha de S. Vicente num entreposto entre a África Ocidental e o mundo.¹⁸ Chegou-se a elaborar a planta da futura cidade, ambiciosa para as possibilidades financeiras da colónia.

O que justifica o súbito interesse que a partir dos finais do século XVIII a ilha de S. Vicente despertou nos governantes?

Não, certamente, o propósito de a povoar para nela se exercitar a agricultura e criar gado, como se poderá depreender a uma leitura rápida dos documentos da época.

Como antes se disse o Arquipélago de Cabo Verde ocupa uma posição privilegiada no Atlântico, como ponto ideal de passagem de toda a

navegação que, nos dois sentidos, liga a Europa à África, ao Oriente às Américas Central e do Sul. E como se sabe a ilha de S. Vicente possui o melhor porto natural de toda a zona.

Quando a ilha ainda era “deserta”, designação que se lhe dava, dado o número reduzido de pastores e pescadores que a habitavam, era frequentemente utilizada pelos corsários que infestavam o Atlântico e a sua importância comprova-se, entre outros exemplos, por ter sido o Porto Grande o ponto de reunião da esquadra holandesa, composta de vinte e seis barcos, que se dirigia ao Brasil onde, em Maio de 1624, atacou e ocupou a cidade da Baía de Todos os Santos; por ter sido utilizado como porto de trânsito da esquadra que conduzia, em 1807 o príncipe regente português, futuro D. João VI, para o Brasil a quando das invasões napoleónicas, como a sua utilização, desde meados do século XVIII, por barcos baleeiros, principalmente americanos.

Todos os factos apontados indicam que o interesse despertado por S. Vicente desde os fins do século XVIII resultam da consciência, que se ganhou do grande movimento que as rotas atlânticas passariam a ter, em virtude das trocas comerciais incentivadas pelo crescimento económico provocado pela Revolução Industrial como também das correntes migratórias que se começavam a movimentar.

Assim o propósito de se reservar para S. Vicente um destino diferente do das outras ilhas, pois passaria a ser um ponto de passagem de milhares de europeus e de produtos da sua manufactura. Numa época, vivendo ainda sob o regime escravocrata, torna-se necessário para um tipo de ocupação e de serviço que o porto exigia a escolha de uma população livre. Dai se concluir que os portugueses europeus estariam em melhores condições de desenvolver a economia da ilha e, criando um clima social propício, de estabelecer o contacto com estrangeiros que em grande quantidade



circulariam pela ilha. Um certo preconceito rático não é alheio, como alguns documentos posteriores compravam. Em nossa opinião é o regime de escravidão que condiciona a reserva nas instruções para o povoamento da ilha por João Carlos da Fonseca, de que não poderiam ser enviados para S. Vicente mais casais caboverdianos que os da primeira leva, reservando-se aos açorianos o povoamento da ilha. Ter ainda presente que a escravidão foi abolida em S. Vicente, em 1856, antes de que em qualquer outra ilha.¹⁹

Como explicar, contudo, o fracasso de todas as tentativas, principalmente a última, considerando os esforços realizados; investimento do capitão-mor de toda a sua fortuna; vinda dos casais, quer de outras ilhas que do reino, envio de materiais prometidos?

Primeiramente é de ter em conta a escassez de água e consequente dificuldade de sobrevivência pela modéstia das colheitas. A ilha durante esses anos só poderia contar com os recursos locais. Por outro lado as disputas internas e o possível interesse de Manuel António Martins, inegavelmente mais capaz pelas provas que dera em todo o Arquipélago, em ser administrador dos rendimentos da ilha; neste sentido a acusação que lhe foi feita de ser o responsável pela destruição das culturas em 1810, com a largada indiscriminada de gado. Contudo as acusações a Martins não são muito consistentes e não parece merecer credibilidade a de pretender vender a ilha a um estrangeiro.

Durante os primeiros trinta a quarenta anos do século, a vida foi muito difícil em Cabo Verde e cheia de acontecimentos internos e externos, que não facilitam o seu desenvolvimento: as invasões napoleónicas (1807-1810) e a ida da corte portuguesa para o Brasil (1807); as revoltas dos degredados (1821), do batalhão açoriano que saqueou a cidade da Praia (1835), dos escravos (1835), as lutas liberais em Portugal que fizeram com que o arquipélago ficasse

abandonado (1828-1834); a fome de 1831 a 1833 que provocou uma das maiores mortandades conhecidas; a revolta popular contra o governador Arouca que auxiliado pela força da marinha francesa, destituiu Pereira Martinho que se considerava governador legítimo (1836).

Só a acalmia que se seguiu com a consolidação do constitucionalismo em Portugal e o definitivo propósito dos ingleses de criarem um porto de trânsito no Atlântico iria permitir o arranque da ilha.

3. Proposta de Mudança de Capital

Como apontado no item anterior, ao ser determinado por Decreto de 11 de Julho de 1838, a criação da povoação da Mindelo, onde se devia estabelecer a residência de todas as autoridades da Província, o que viria ser confirmado pela Portaria Régia de 3 de Dezembro de 1850, reiterando a determinação do estabelecimento da capital em S. Vicente, reconhecia-se que o povoamento da ilha e a sociedade dela resultante teria que ser diferente da das restantes ilhas.

Contudo, sempre pareceu utópico determinar a mudança da capital para uma região praticamente desabitada e que ainda em 1850 era um povoado em que “algumas miseráveis palhoças de pastores formavam apenas algumas ruas”.²⁰

As reacções não se fizeram esperar, contrariando a ideia que parecendo inoportuna para as possibilidades de uma colónia sofrendo de dificuldades financeiras de toda a ordem brigavam também com interesse estabelecidos, desde séculos, na ilha de Santiago,

Vejamos algumas dessas reacções:

- a) No Relatório do Ministério da Marinha e do Ultramar apresentado na sessão legislativa de 1840, realça-se a falta de água potável em abundância perto do porto e ser “quase impossível



no estado actual a despesa que exigiria fundos em uma ilha quase deserta, uma povoação, cujos princípios devem, pelos menos, conter os edifícios necessários para as diferentes Repartições Públicas, e residência dos respectivos funcionários”.²¹

- b) Lopes de Lima que vê a possibilidade de extrair água potável de suadouros e cacimbas na areia ou abrindo poços, liga o futuro de S. Vicente ao de Sto Antão, que desprovida de enseadas utilizaria o Porto Grande para escoamento dos seus produtos; contudo concorda com o Relatório citado por considerar “impossível para já a mudança da capital da Província para as areias de S. Vicente e isso pela poderosa razão de não estar o tesouro português tão rico que possa despende de repente oitenta ou cem contos de reis, pelo menos, para construir casas onde as não há”.²²
- c) Com argumentos por vezes exagerados Chelmick apoiaria ideia da mudança da capital afirmando que “as vantagens que resultam da mudança da capital para esta ilha (S. Vicente), são tão evidentes, tão claras e tão grandes, que não as perdendo de vista, deve-se executar-la logo que seja possível” “... mas esta mudança não é dispendiosa, como parecerá talvez à primeira vista”.²³ um Sampalhudo que em 1845 subscrevia uma série de cartas no Boletim Oficial, viria a contestar duramente os argumentos de Chelmick.²⁴

Impressiona, efectivamente, a posição do Governo, favorável à mudança da capital, porquanto mais do que qualquer particular sabia o que representava o empreendimento em despesas que o Estado não estava em condi-

ções de despende. É certo que em 1854 o Governador Geral, Barreiros, indicou “como uma excelente fonte de receita e que já teria dado o dinheiro preciso para a construção de algumas das sobreditas obras, se não houvesse estancado quase desde o principio, o direito de 4% que pagava, por exportação, na Província, o carvão mineral, combustível indispensável para dele se proverem os barcos a vapor”.²⁵

Analizando hoje a questão só conseguimos descortinar um motivo que justifique o propósito:

Dada a circunstância da Praia ser doentia, em virtude dos pântanos da Praia Negra e da Várzea, a ponto das autoridades passarem anualmente o tempo de as-águas em outra ilha, habitualmente Boa Vista ou Brava, aproveitou-se este argumento para justificar propósitos que seriam outros.

Como dito anteriormente, o sucessivo interesse no povoamento de S. Vicente deve-se à percepção de que o seu porto seria um ponto de trânsito de grande utilização pela navegação transatlântica e consequentemente a preponderância de estrangeiros, nomeadamente ingleses, na sociedade da ilha. A mudança da capital com a fixação das autoridades civil e militar, isto é: toda a administração, teria a finalidade de marcar a presença portuguesa impedindo a desnacionalização da ilha, com reflexos evidentes em todas as outras, e permitindo o poder efectivo da soberania portuguesa.

Não vimos nos textos a que tivemos acesso a defesa desta opinião mas ela parece-nos realista. Não esquecer o que diz Sena Barcelos: “A ilha do S. Vicente, quando o brigadeiro Barreiros tomou posse do governo em 1851, mais parecia uma colónia inglesa do que portuguesa...”.²⁶

Nos anos posteriores não cessou a polémica; podemos apontar nomes que nela mais se distinguiram:



Favorável à manutenção da capital na Praia, A. de Paula Brito, director dos correios e intelectual preocupado com problemas da terra e estudioso do crioulo e, pela mudança da capital, Luís Loff de Vasconcelos, jornalista, director da Revista de Cabo Verde e advogado e Eugénio Tavares. A discussão, contudo era já motivada por interesse locais.

As Companhias Carvoeiras



Apesar de várias tentativas de povoar a ilha de S. Vicente, como se viu, só a partir de 1838 se acerta no caminho viável do seu progresso: o aproveitamento e desenvolvimento do único grande recurso natural que possui: o Porto Grande.

Por essa época, com o início da navegação a vapor, as ilhas de Boa Vista e do Sal, cujos portos eram procurados pelos barcos que, principalmente para o Brasil, transportavam sal, serviam de depósito de carvão mineral para abastecimento de vapores mas com diminuta importância. Precisava-se era de um depósito geral que servisse toda a navegação transatlântica que começava a crescer. E Cabo Verde situado a meio caminho das grandes rotas oceânicas, respondia a esta necessidade e possuía o porto natural capaz de comportar todos os barcos que o demandassem.

Pioneira, a companhia inglesa East India que estabeleceu o primeiro depósito flutuante de carvão, ainda que de efêmera duração, isto porque, como companhia monopolista que era, estava perdendo os seus privilégios e seria extinta em virtude da nova política inglesa de liberalização económica.²⁷

Aberto à navegação o Porto Grande, conse-

quência já do tratado de comércio de 1810, assinado entre a Inglaterra e Portugal, outras companhias inglesas procuram o porto de S. Vicente. Em 1850, a Royal Mail, a tão conhecida Mala Real Inglesa que se tornou a mais prestigiada companhia de navegação que escalou o Porto Grande, foi autorizada a estabelecer o primeiro depósito em terra para fornecimento dos seus próprios barcos da carreira do Brasil, país que pelo tratado antes mencionado tinha os seus portos abertos ao comércio inglês que se tornou o primeiro parceiro comercial da nação sul-americana, substituindo Portugal. É nessa altura que, reconhecida a importância da ilha, a alfândega de S. Vicente é elevada à primeira classe, isto é: alfândega maior e de depósito. Pouco depois seria a alfândega sede de Barlavento, destronando a da Boa Vista.

Novos depósitos vão sendo autorizados em terra: Em 1851, quando o número de barcos de longo curso atingia 153, Thomas & Miller estabelece outro depósito em terra e a seguir Patent Full e a Visger & Miller que, em 1860, quando o número anual de barcos atingia 228, se fundem com a anterior sob a firma Miller & Nephews. O carvão que estava sujeito aos direitos aduaneiros fixados na pauta, sofre um agravamento de 100 rs a tonelada em 1854 cujo produto se destinava a obras públicas no Mindelo.

Este agravamento é responsável pela diminuição da navegação no Porto Grande, como a seguir se verifica pelo número de barcos que demandaram o porto: 1853-192, 1854-153. 1855-119, 1856-130.

A baixa de preço do carvão em 1874 resulta da concorrência provocada pelo estabelecimento



da Cory Brothers & Co. Esta baixa fez afluir a S. Vicente um número considerável de navios que num período de dez anos triplicava: 1875-472 e 1885-1337. Esta afluência poderia, porém, ter sido muito maior não fosse a elevação dos direitos sobre o carvão para 300rs a tonelada, conforme Decreto de Outubro de 1880. Esta companhia funde-se com a Miller & Nephews, nascendo a Miller, Cory & Co. que se conservaria em S. Vicente até depois da Independência do País.

O aumento dos direitos e os acordos estabelecidos pelas companhias que operavam no Mindelo fizeram de novo subir o preço de carvão e isto numa altura em que aparece um grande concorrente do S. Vicente de que mais adiante falaremos: as ilhas Canárias.

Os alemães tentaram a criação de um depósito flutuante, a Brener & C., que se extinguiu ao fim de dois anos, 1885 a 1887, de igual modo que em 1885 se fundou outra companhia inglesa, a Wilson, Sons & Ca., com um depósito em terra e se conservou por muitos anos.

A fim de fazer frente ao monopólio das diversas companhias inglesas, criou-se em 1891 uma companhia portuguesa, a Companhia de S. Vicente, conhecida por Companhia Nacional, que provocou novamente uma baixa no preço do carvão, que de 34 xelins a tonelada, posta a bordo, passou para 20 xelins. O aspecto positivo resultante da criação desta companhia foi sol de pouca dura, pois os ingleses acabaram por se apossar da maior parte do capital e consequentemente da direcção da companhia e o monopólio do preço de novo se restabeleceu.

A concessão à companhia da S. Vicente de Cabo Verde, designada em inglês por "Saint Vincent Coaling Company", ligada à indústria mineira da Inglaterra, pode-se dizer que culmina a ocupação de quase toda a zona marítima pelos ingleses, pois a antiga praça da cidade, a chamada D. Luís I, que era considerado um bonito largo, situa-se na zona Ribeirinha, fazia parte

da concessão para a construção de um depósito de carvão, devendo os concessionários construir uma outra, o que efectivamente fizeram, edificando a Praça Nova. Este facto foi motivo de grandes protestos da população, incluindo recursos, sem êxito, para tribunais superiores. Nos anos finais do período a que se refere esta nossa dissertação, em 1912, uma outra companhia carvoeira, a Blandy Brothers & Ca., pediu uma concessão bastante ambiciosa para estabelecer um novo depósito de carvão, a fim de fazer frente às outras companhias que de comum acordo, mantinham o preço de carvão a níveis muito superiores aos portos do Atlântico que faziam concorrência ao Porto Grande. Apesar de todo o apoio das forças vivas, quer em Cabo Verde quer em Lisboa, o pedido não foi adiante dado o grande poder que, ainda ao tempo, a Inglaterra tinha sobre Portugal.

O processo de abastecimento de carvão é descrito por João de Almeida e não resistimos a fazer a transcrição, por significativo na ocupação da mão-de-obra:²⁸

"Para a descarga, fundeado o carvoeiro, a ele atracam as lanchas das companhias, o carvão é metido à pá em baldes, ou caldeiras de ferro, içado nos guindastes e despejados para as lanchas por grossos tubos de ferro, montados na borda do carvoeiro. As embarcações uma vez carregadas vão atracar as pontes dos depósitos e aí o carvão passa para outros baldes içados com guindastes, montados nas pontes, e postos sobre zorras rodadas que os transportam até aos depósitos, onde o carvão é arrumado em pilhas. As lanchas disponíveis ficam sempre carregadas e prontas para o fornecimento aos navios".

"O fornecimento do carvão faz-se por operações inversas. Dos depósitos o carvão vai para os vapores nas mesmas lanchas, a granel ou ensacado, e no primeiro caso é içado para bordo em cestos, por meio dos guindastes do navio".



“Há, pois, em alguns casos apenas dois transbordos, quando o carvão ficou nas lanchas mas em geral, são quatro esses transbordos; carvoeiro para as lanchas, destas para os depósitos, dos depósitos novamente para as lanchas e destas para bordo dos vapores”.





A Concorrência

Como se verifica na carta do Atlântico que extraímos da obra do coronel João de Almeida (pág. 45), o Arquipélago de Cabo Verde, e para o nosso caso o Porto Grande de S. Vicente, é a escala ideal para as grandes rotas de navegação que cruzam asse oceano. Como que plantado no lugar geográfico próprio, fica sensivelmente a meio caminho das linhas de comunicação que ligam a Europa a América do Sul e à África austral e consequentemente na escala para a Índia e as Américas no Norte e Central à parte Sul também do nosso continente. A carta não inclui as Canárias que contudo ficam mais a Norte de Cabo Verde e por conseguinte a menor distância da Europa e maior da parte Sul do Atlântico.

Esta posição intermédia confere ao porto de S. Vicente a grande vantagem, no caso de navegação que usa como combustível. Carvão de pedra, de distribuir equitativamente os espaços e a capacidade para combustível e para carga s/ou passageiros. Assim o tempo de viagem, utilizando um porto de escala, pode ser bem distribuído para a economia do navio e para facilitar aos passageiros um descanso praticamente a meio da viagem. Por outro lado o Porto Grande oferece vantagem de ser um porto natural e assim muito mais fáceis as entradas e saídas das embarcações com poupança em horas e em despesas.

Vejamos porém a concorrência ao porto de S. Vicente que no decurso do período a que se refere o nosso estudo foi aparecendo e fazendo diminuir a sua importância.

1. O Canal de Suez

A rota colonial que desde a Europa ao Oriente

contornava a África era das cinco mais frequentadas do comércio internacional. A distância a percorrer era, porém, extremamente longa o que encarecia demasiadamente os produtos. A construção do canal de Suez, em 1869, segundo projecto do engenheiro francês Ferdinand de Lesseps, atravessando o istmo que liga a África à Ásia, veio dar um grande golpe à rota que desde os finais do século XV ligava aqueles dois continentes. A distância entre Londres e Bombaim era reduzida de 3000 milhas e o custo dos fretes sofreu uma redução de cerca de 75%.²⁹

O reflexo desta melhoria no comércio internacional não deixou de afectar o Porto Grande que viu diminuída, nos primeiros anos subsequentes, a movimentação do carvão de pedra que os números, em toneladas, traduzem: 1868-52.913, 1869-40.494; 1870-44.474, 1871-40.394, Contudo as grandes calmarias do mar Vermelho não eram favoráveis à navegação à vela na rota do Suez e a navegação a vapor só na década de oitenta do século passado supera a navegação à vela em virtude “das estruturas metálicas nos navios, que permitiram elevar o porte até mais de 5.000 toneladas”.³⁰

2. O Arquipélago das Canárias

As Canárias estão situadas a cerca de 10º para o norte do nosso arquipélago, gozando de condições climáticas mais favoráveis que as de Cabo Verde: temperaturas médias inferiores (15º e 24º), brisas menos fortes e menos persistentes, maior pluviosidade e consequentemente maior quantidade de água e sua armazenagem. Contudo, sob o ponto de vista das escalas marítimas as suas condições naturais



são inferiores às de S. Vicente, quer pela situação geográfica, como já anteriormente realçámos quer pelo recorte das suas costas bastante escarpadas, com enseadas e baías pouco protegidas.

São duas as ilhas com portos de escala abertos à navegação internacional desde os finais de oitocentos: Tenerife com o porto de Santa Cruz e Gran Canária com o porto de Lãs Palmas. Estes dois portos sofreram grandes obras que os tornaram seguros por serem muito sujeitos aos ventos.

2. 1. O Porto de Santa Cruz de Tenerife

Na costa nordeste da ilha de Tenerife, numa baía aberta a sudeste fica situado o porto de Sta. Cruz. É um porto que permite entrada franca e fundeadouro seguro a todos os navios.

Mas, devido à falta de condições naturais exigiu grandes obras de protecção para que pudesse oferecer abrigo e facilidades em todas as estações do ano e pudessem ser instalados todos os serviços inerentes a um porto,

Nos finais do século passado esse porto era pouco procurado por navios de grande porte e isso se explica pela falta de apetrechamento do porto mas também pela própria situação geográfica do país. Todavia a partir dos finais do século XIX os serviços marítimos das Canárias começam a ganhar expressão no contexto mundial devido à procura cada vez maior. Esta procura está relacionada com a franquia dos portos mas também por oferecer melhores condições que os outros do Atlântico.

2. 2. O Porto de Las Palmas

A baía do porto de Las Palmas está situada no extremo norte da Gran Canária, na curva virada a sul, formado pelo istmo que a liga à pequena península chamada Isleta.

Com o aumento extraordinário da navegação em 1881 foram planeadas obras destinadas a

transformar a baía num porto de abrigo e de escala de reabastecimento da navegação de longo curso. Para tal criou-se uma série de infra-estruturas necessárias., Criadas as condições surgem várias casas carvoeiras, podendo armazenar nos seus depósitos cerca de 70.000 mil toneladas de carvão.

Tal como o porto de Santa Cruz o de Las Palmas também declarado porto franco, nada pagando os navios pelo fundeadouro e alfândega mas com tarifas bastante elevadas para os vários serviços.

O apetrechamento destes portos, ao contrário do de S. Vicente, foi preocupação constante do governo e a maior riqueza em água e a grande produção de hortícolas tornam estas ilhas muito mais atraentes. Além disso as cidades desenvolveram-se, viradas para o turismo, atraindo, por isso os passageiros em trânsito. Há ainda que considerar a carga de retorno, inexistente em S. Vicente, se bem que este factor, num porto de escala, não seja dos mais relevantes.

A concorrência dos portos das Canárias ao porto de S. Vicente, foi devastadora. Confrontando os mapas em anexos e aceitando o que afirma João de Almeida (pág. 64) que 2/5 dos navios entrados nas Canárias são de longo curso, verificamos que em 1883, primeiro registo das Canárias, tinham entrado no Porto Grande 1135 navios de longo curso a mais, para dez anos depois as Canárias já suplantarem o nosso porto em 139 navios e passados vinte anos em 872.

A principal razão deste desequilíbrio poderá encontrar-se no preço do carvão muito mais elevado em S. Vicente que nas Canárias em grande parte pelo jogo do sistema capitalista, pois principais companhias que praticavam nas Canárias eram também as sediadas em S. Vicente. Mantendo a um certo nível a navegação que escalava o Porto Grande, obtinham as companhias os lucros que compensavam a baixa de preço nas Canárias. Fundamentalmente



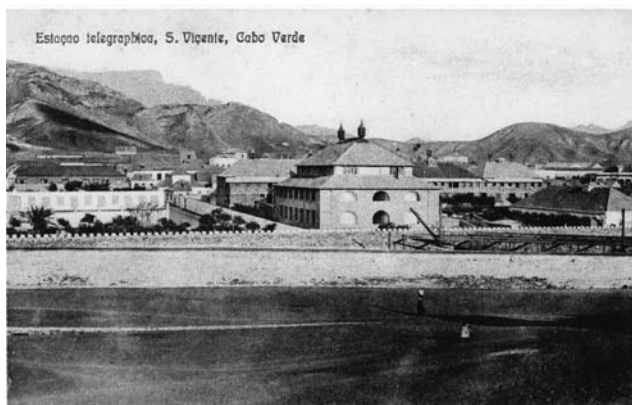
o que aconteceu é que S. Vicente estacionou enquanto a navegação transatlântica aumentava espectacularmente.

Como diz a equipe que realizou o esplêndido trabalho “Linhas Gerais da História do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo: “... a cidade do Mindelo seria uma vítima não só das aspirações de lucros máximos por parte das companhias carvoeiras e armadoras, mas também muito concretamente do sistema colonial português, que não tinha recursos económicos, capacidade organizativa e vontade política para desenvolver o Porto Grande de S. Vicente”.³¹

3. Dakar

Situado na costa ocidental africana quase à latitude do extremo sul de Cabo Verde, o porto de Dakar que nos princípios deste século não tinha qualquer importância tornou-se no melhor porto da costa africana, muito bem apetrechado e servindo uma cidade que correspondia a todas as necessidades dos navios que demandavam o porto. O seu desenvolvimento deu-se quando começou declínio do Porto Grande e só serviu para intensificá-lo. Só uma observação curiosa pode fazer: com a construção do porto de Dakar é que começou a grande emigração cabo-verdiana para essa cidade. Quantos sanvicentinos não ajudaram a alargar a cova em que se enterraram!

O Telégrafo



Em 1870/72 dá-se início às telecomunicações cabo-verdianas com a celebração de acordos com companhias telegráficas e a consequente implantação do primeiro cabo submarino em 1874.

No dia 10 do Março deste ano chegavam ao Porto Grande dois vapores ingleses “Hybarnia” e “Edimburgh” trazendo do Funchal, vindo da Europa (Portugal e Inglaterra) com destino ao Brasil, o 1.º cabo submarino da companhia inglesa “Brazilian Submarin Telegraph” que viria a transformar-se na “Western Telegraph”.

O cabo submarino foi amarrado na zona da Mاتيota onde os ingleses haviam assentado “oito barracas de madeiras, destinadas ao estabelecimento provisório do pessoal e material da estação telegráfica”. (B. O. N.º 34, de 18 de Junho de 1873). Construíram-se novas instalações no local chamado Fonte Nova onde fica o actual edifício dos correios e das telecomunicações em Mindelo. O edifício chamava-se na época New Building.

O dia 18 de Março de 1874 constitui uma efeméride importante, em virtude do início do funcionamento do cabo submarino entre S. Vicente e a Madeira. A ligação com Lisboa só se

efectivaria a 17 de Junho, motivando o atraso o ter-se perdido o cabo entre a Madeira e Lisboa. Pouco tempo depois, a 23 de Junho do mesmo ano, inaugurava-se a comunicação telegráfica, via cabo submarino, entre S. Vicente e o Brasil.

O entusiasmo por este acontecimento levou o governo a solicitar a ligação entre o Mindelo e a Praia que razões de ordem financeira se alargaram porém como impeditivas. Esta cidade só em Dezembro de 1884 ficaria ligada à Europa pelo cabo submarino.

Para solenizar a instalação do telégrafo foi lançada a primeira pedra dum mercado público num dos largos adjacentes aos Paços do Concelho a que se deu o nome de “Largo do Albuquerque”.

A fachada principal do edifício dos Paços do Concelho que nesse ano ficaria concluída, e toda a rua Governador Calheiros achavam-se embandeiradas; tremulando na varanda as bandeiras portuguesa, inglesa e brasileira.

No dia da inauguração de telégrafo encontravam-se fundeadas para cima de dezasseis embarcações das quais sete eram vapores com uma equipagem de 1048 tripulantes e 757 passageiros em trânsito.

A necessidade de comunicar no arquipélago, dotado de uma privilegiada posição geoestratégica na encruzilhada do Atlântico, já se fazia sentir em virtude da crescente importância do Porto Grande aberto à navegação desde 1838.

Assim, o arquipélago de Cabo Verde transforma-se num importante pólo do sistema telegráfico mundial, com evidentes repercussões no desenvolvimento local e no aumento de empregos para os nacionais, a par de uma sig-



nificativa presença inglesa em S. Vicente.
Com todo esse desenvolvimento a ilha vive um período de florescimento que avança pelo século XX adentro e que se vai reflectir no crescimento populacional como se pode comprovar pelo quadro da evolução demográfica de S. Vicente.³²



Ascensão e Decadência

Podemos considerar que com o pedido formulado pelo cônsul inglês, John Rendall, em 1848, para mudar a sua residência da Boa Vista para S. Vicente, que, na opinião de um viajante, talvez com certo exagero, não passava de um descampado com palhoças e algumas ruas, esta ilha deu efectivamente início ao seu desenvolvimento com altos e baixos, com momentos de grande euforia a que se seguiam outros de desânimo e de quase derrota. Cento e cinquenta anos marcados pelo contexto internacional em que se inseria e dele dependente.

No período decorrido de 1850 a 1918, limites do nosso trabalho, a ilha ganhou importância e alcançou-se, em alguns aspectos que se prolongariam até há poucos anos, a primeiro centro urbano do país, o contribuinte de cerca de cinquenta por cento das receitas públicas cobradas, possuidora de uma burguesia autóctone de certa maneira menos dependente da capital da colónia e centro cultural de destaque, com uma população com uma taxa de alfabetização invulgar em territórios coloniais e durante quarenta anos albergando o único liceu do país,

Durante o período de estagnação que actualmente atravessa é o seu passado, a sociedade que criou, que lhe vem permitindo sobreviver à crise que o sector da navegação atlântica provocou nos portos de escala. Portos despidos de recursos próprios ou não aproveitados e dos quais os barcos fugiram

O período a que se reporta a nossa dissertação teve início com uma população de cerca de 550 habitantes e um movimento portuário que, em 1851, as estatísticas registam como tendo entrado no Porto Grande 153 navios de longo

curso.

Segundo uma planta do Mindelo, traçada em 1858,³³ isto é: sete anos após a referência do parágrafo anterior, quando a população já ascendia a cerca de mil habitantes e demandaram o porto 192 navios de longo curso, a povoação começava a ganhar fisionomia topográfica que a “morada” em parte conserva. Havia já construídos 170 habitações, tendo a igreja como centro mas prolongando-se já mais para o norte da Rua de Lisboa; destas habitações só 11 eram casas assobradadas, 3 destas cobertas de telhas e 8 de madeira; das restantes 113 tinham cobertura de palha e 17 de telha. A leitura desta planta, acompanhada de outras informações, é feita com segurança nas *Linhas Gerais da História do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo* para a qual remetemos o leitor.³⁴

Foi neste ano de 1858 que, por Decreto Régio, de 29 de Abril, a povoação do Mindelo foi elevada a categoria de vila, em virtude de ter “crescido em número de habitantes e em construções urbanas e que o Porto Grande, em cuja praia está situada, é frequentado por grande número de embarcações”.³⁵

A evolução demográfica seria mais significativa, não fossem dois surtos epidémicos ocorridos, o primeiro de febres intermitentes de 1851/52 e responsável pela morte de cerca de um terço da população e o segundo em 1856, cólera-morbus, importado da Madeira pelo vapor “Imperatriz” e que de 23 de Agosto a 20 de Setembro vitimou 645 indivíduos, entre eles o médico Henrique Guibara, que pela sua abnegação durante o surto epidémico se tornou numa figura lendária da ilha. Saliente-se que esta epidemia não afectou substancialmente



o movimento portuário pois que diariamente se viam fundeados na baía cerca da 20 embarcações e que as de longo curso prestavam auxílio à população enferma.³⁶

A epidemia de cólera-morbus ocorreu após um período de fome, 1854/55, de consequências nefastas para a ilha de S. Antão, e terá provocado a deslocação de muitas pessoas para S. Vicente em busca de sobrevivência, piorando a situação desta ilha. Contudo a fome ganhava em S. Vicente menos gravidade que nas outras ilhas pois esta vivia essencialmente do comércio e da navegação. Todavia a falta de produtos fazia-se sentir e os trabalhadores fugiam ao emprego pois o pagamento em numerário não tinha contrapartida na compra de géneros.

Por elucidativo transcrevemos das *Linhas Gerais* parte do relatório inserto no B. O. N.º 193, de Dezembro de 1855: "... todos os habitantes sofriam em resultado da fome da ilha de Sto. Antão; os negociantes e proprietários, tendo numerário não tinham mantimentos porque os não havia à venda; os trabalhadores se recusavam ao trabalho porque não aceitavam o pagamento todo a dinheiro, exigindo parte em mantimentos visto que com o dinheiro os não podiam obter; os proprietários e negociantes não possuindo esses mantimentos, paravam as obras, e os proprietários e trabalhadores recorreram aos socorros públicos e sustentados pela caridade pública passavam na ociosidade negando-se completamente a aceitarem as ofertas de trabalho que lhe faziam os particulares".³⁷

Talvez não seja exacta a caracterização como greve do comportamento dos trabalhadores do porto, mas não deixa de ser significativa a diminuição do número de barcos de longo curso que procuravam o Porto Grande em 1855: de 153 em 1854 baixou para 119 no ano seguinte e 130 em 1856, recomeçando então sempre em ritmo ascendente, com algumas oscilações, até ao final do século. É de ter em conta, tam-

bém, na diminuição apontada o agravamento de 100rs sobre a tonelada importada, então verificada.

A análise dos quadros anexos que nos dão a população estimada recenseada, por ilhas e anos, desde 1807, com alguns vazios, mostra-nos ser a ilha de S. Vicente aquela que registou uma taxa de crescimento demográfico de maior amplitude na período em estudo. A uma população de 553 indivíduos em 1849 correspondem 11.581 em 1919, isto é, 209 vezes mais, quando a população total do país de 1860 ao mesmo ano de 1919 teve um crescimento de 1.8.

Como disse Eduíno Brito:³⁸ "A ilha de S. Vicente, tirando o Sal é a mais Árida, mas a sua população vive de outras actividades que não a agricultura. Deste modo, geralmente, é sempre a menos atingida pelas estiagens, pelo facto de constituir excelente mercado para as produções agrícolas das outras ilhas que nela procuram melhor preço. Além disso, o movimento do Porto Grande, em maior ou menor número, concorre em grande parte para amenizar a dureza das fomes periódicas. Dai resulta que as crises são muito mais atenuadas e a sua população aumenta de modo quase continuo (...) pelo fluxo de foragidos dos campos de Sto. Antão e de S. Nicolau. De modo geral, podemos afirmar que a população de S. Vicente cresce à sombra dos desfalques demográficos das ilhas suas vizinhas".

Um dos problemas que afectava a população era a escassez de água. O sítio de Lameirão possuía uma nascente de água potável que era utilizada pelos residentes mais abastados, e próximas, as nascentes de Mato Inglês e do Monte Verde. No sítio de Matiota, à beira-mar, existia uma nascente, de utilização generalizada, mas de duvidosa qualidade considerando que na maré cheia era por vezes invadida pela água do mar.

Segundo Manuel Nascimento Ramos,³⁹ em 1879, quando Mindelo foi elevada à categoria



de cidade, pelo Decreto Régio de 14 de Abril, “o consumo de Água potável da cidade era alimentado pelos poços que se encontravam em número de 35, sendo 13 públicos e 22 particulares. De todos esses poços, 12 fornecem água que pode beber-se e os restantes servem para cozer alimentos e para lavagem e outros serviços”.

Só em 1882 se iniciaram as obras de canalização de água do Madeiral e do Madeiralzinho, concluídas em 1886. “Estas águas que estão bem longe como qualidade das magníficas de Sto. Antão, outrora importadas em barcos pelo Sr. C. Martins, são contudo, de incomparável superioridade às dos poços antes utilizadas pela população pobre, servindo pela sua abundância, pela facilidade com que se efectua hoje o seu embarque e pelo módico preço da sua venda a constituírem um verdadeiro benefício à navegação. Fundiu-se posteriormente, em 1889, esta primitiva companhia de águas com uma outra embrionária, que pretendia canalizar nascentes do N. da mesma ilha; canalização esta já realizada hoje e que veio reforçar a riqueza deste elemento.”⁴⁰

Foi sem dúvida a partir da época da elevação da vila do Mindelo a cidade, contemporânea da baixa do preço do carvão com o estabelecimento da Cory Brothers & Co. e da implantação do cabo submarino que a ilha de S. Vicente toma um incremento notável, chegando ao final do século com uma população de 9.000 almas, um movimento portuário que se aproximava do 1500/2000 barcos de longo curso por ano, uma importação de carvão de pedra de ordem dos 300.000 toneladas e um movimento de tripulantes e passageiros em trânsito que ultrapassava os 250.000 anuais.

Mas, as causas atrás apontadas no Cap. V - A Concorrência começavam a produzir os seus efeitos que, aliados à incompetência colonial, receberam dois fortes contributos: a substituição do carvão de pedra pelos óleos combus-

tíveis e o deflagrar da Grande Guerra de 1914-1918.

Os combustíveis líquidos diminuem o espaço ocupado pelo carvão e representam uma melhoria técnica que ofusca a importância dos portos de escala.

A entrada de Portugal na I Grande Guerra, 1916, vem encontrar o Porto Grande de S. Vicente desprovido de meios de defesa e presa fácil de submarinos alemães. Nas histórias antigas da ilha não há quem não tenha ouvido falar do submarino alemão que entrando no porto, à noite, se colocou entre dois navios brasileiros e os afundou, fugindo em seguida.

Os números são, porém, mais significativos:

Anos	Navios	Ton. de Carvão
1915	1.368	260.841
1916	1.377	307.095
1917	418	83.389
1918	234	41.758



A Sociedade

Como foi apontado no capítulo intitulado “O Despertar da Ilha”, desde que se intensificou o povoamento de S. Vicente que houve um propósito de lhe dar uma feição diferente. E isto fundamentalmente porque percebeu que a ilha iria desempenhar um papel importante, económico e social, no desenvolvimento de Cabo Verde, com o incremento da navegação transatlântica. O sistema escravocrata adoptado durante os séculos da ocupação do País, era inadequado para um novo tipo de relações que as trocas internacionais iriam provocar. A acusação de indolente e incapaz atribuído ao africano, e no nosso caso ao cabo-verdiano miscigenado, começa-se a perceber que nada tinha a ver com as qualidades racionais do homem de determinadas etnias ou vivendo em continente de condições climáticas menos favoráveis que as europeias, mas sim com o sistema da sua exploração. O Marquês de Sá da Bandeira, que foi dos governantes portugueses que mais se distinguiram no tratamento dos assuntos coloniais, ainda que não totalmente liberto dos preconceitos do seu tempo, teve a consciência disso quando repetiu o que os africanos diziam: “é melhor estar ocioso e não ter nada, do que trabalhar, para tão pouco, não ter nada e engordar os outros”. E falando de Cabo Verde afirmaria a seguir: “o negro recusa trabalhar quando se lhe não paga o seu salário, ou este é insuficiente, e quando é maltratado: e neste caso ele conduz-se como o europeu”

“Nas próprias ilhas de Cabo Verde está a demonstração de que os indígenas se prestam a trabalhar quando se lhes paga devidamente. Bastará saber que à ilha de S. Vicente, onde foi extinta a escravidão, afluem de todas as ilhas

para o serviço, trabalhadores em número muito considerável”.⁴¹

A extinção da escravatura em S. Vicente, já em 1856, isto é, meia dúzia de anos após o continuado aproveitamento da ilha como escala de navegação internacional, permitiu a formação e o desenvolvimento de uma sociedade, formada por classes, mas em que não havia quaisquer diferenciações motivadas por motivo racial e em que todos os habitantes eram iguais perante a lei.

Outro factor importante no desenvolvimento da ilha foi a fraca intensidade das periódicas fomes cabo-verdianas em S. Vicente pois, na generalidade, o trabalho do porto permitia que os salários fossem a moeda de troca na aquisição de géneros. Uma análise do mapa da evolução demográfica, em anexo, mostra poucas oscilações no constante aumento da população e essas mais devidas a algumas epidemias devastadoras que à fome.

A leitura dos relatórios do Administrador do Concelho, Joaquim Vieira Botelho da Costa, tão minuciosa e argutamente comentados por Félix Monteiro⁴² mostra-nos como a ilha se organizava cerca de 1880, com uma população que ainda não ultrapassava os 4.000 habitantes.

O comércio era florescente e a distribuição dos 157 estabelecimentos abertos ao comércio, em 31 de Dezembro de 1879, dá-nos bem a noção da diversidade social da ilha: um armazém por grosso que fornecia todo o arquipélago; 29 lojas de fazenda de diversas categorias, 108 tabernas (número bem significativo para uma cidade portuária); 7 padarias; 2 talhos; 5 casas de comidas; 3 hotéis com casa de pasto e 2 bo-



tequins com jogo de bilhar.

O estabelecimento na altura de duas companhias de seguro mostra a importância do comércio.

Mas o mais importante ramo de negócio era o fornecimento do carvão de pedra e com significativo peso o negócio a bordo, dos *Ship-chandlers*. Nesse período, segundo dados colhidos em Boletins Oficiais a média mensal dos passageiros em trânsito rondava os 3.000.

A indústria era pouco significativa, com excepção da de cal, ainda que de qualidade inferior.

As artes e os ofícios ocupavam um número considerável de pessoas.

Sob o ponto de vista das Finanças era a ilha com maior porção de numerário e em receitas cobradas pelo Estado e pelo Município, de considerável valor.

A instrução pública não merecia o relevo devido pelo Estado mas o papel do Município supria estas falhas. Lembrar, porém, o papel que o Seminário - Liceu de S. Nicolau, fundado em 1866, começava a exercer quer recebendo alunos da ilha quer pelo regresso de muitos depois de formados.

Os dados indicados deixam concluir que a sociedade mindelense, pelo tipo de organização económica, se distinguiria da das restantes ilhas de natureza agrícola. A influência dos contactos com o exterior não pode também ser esquecida.

Um outro aspecto se não pode, também, olvidar pela influência muito marcada que teve na sociedade da ilha: a presença inglesa.

O número de ingleses residentes na ilha, no período das companhias carvoeiras e do cabo submarino, era superior ao de portugueses.

Mesquitela Lima, no prefácio ao livro "A Poética de Sérgio Frussoni"⁴³ realça a influência inglesa que foi marcante em todas as classes sociais quer nos hábitos e costumes quer em certas actividades como o desporto. Contudo havia um certo distanciamento com relação

à sociedade autóctone que um pequeno texto de António Aurélio Gonçalves⁴⁴ publicado a quando do encerramento da *Western Telegraph*, caricatura com alguma ironia, mostrando como certos mindelenses se mostravam orgulhosos quando convidados para as festas dos ingleses.

Mesmo no desporto havia vários clubes ligados principalmente às modalidades do golf, do ténis e do cricket que era só de ingleses.

No número 3, de Março de 1899, da Revista de Cabo Verde, há uma descrição "dos exercícios *sports* que a colónia inglesa costuma apresentar" habitualmente na véspera de Natal. Esses exercícios foram na totalidade realizados por ingleses.

O decorrer do tempo veio contudo conduzindo à formação de clubes mistos. Mesmo no futebol muitos ingleses praticavam nos clubes locais.

Nada atesta melhor a importância do desporto em S. Vicente, que tanto deve à presença inglesa, como o facto de desde sempre os grandes clubes da cidade possuírem sede própria: o Mindelense, o Castilho, o Derby e o Amarante. Como desde o início apontámos foi o Porto que marcou toda a vida da ilha. Do seu nascimento aos dias incertos em que a ausência de navegação preocupa os seus filhos.

Todo o mindelense poderá repetir a frase proferida por um personagem de um conto de Manuel Lopes: "... em toda a cachupa que meteu na boca Jul'Antone reconheceu a contribuição generosa do porto".⁴⁵



Conclusões

A ilha de S. Vicente ao longo da história de Cabo Verde, principalmente no século passado, viveu períodos de muita glória chegando a ser, durante muito tempo, a mais importante ilha do arquipélago.

O Porto Grande com as suas excelentes características fez de Cabo Verde uma região de passagem quase obrigatória, o que contribuiu em larga medida para que o país fosse conhecido e frequentado por pessoas dos quatro cantos do mundo. Este facto fez com que os habitantes do Mindelo tivessem um contacto mais estreito com outras realidades o que marca profundamente a personalidade do homem mindelense.

Descoberta no Inverno de 1461/62, a ilha de S. Vicente, durante quatro séculos aproximadamente, manteve-se desabitada e só a partir dos finais do século XVIII e início do XIX se fizeram as primeiras tentativas de povoá-la mas o povoamento como ilha agrícola explica os sucessivos fracassos.

A partir de 1850, os ingleses souberam aproveitar o único recurso natural existente na ilha o Porto Grande - o que vai transformar completamente a economia de S. Vicente que deixa de ter por base a actividade agrícola para se inserir no contexto internacional do comércio e da navegação.

Para além da exploração do seu porto a ilha de S. Vicente vê a sua importância redobrada com a instalação do Telégrafo que a faz entrar na rede internacional de comunicação.

Durante os setenta anos que se seguiram, S. Vicente viveu momento Áureos, atingindo o seu apogeu nos anos de 1900.

Após vários anos de esplendor, S. Vicente come-

ça a perder gradativamente o seu brilho face à concorrência de outros portos e do abandono dos poderes públicos, processo esse que se arrasta desde o fim da I Grande Guerra limite do nosso trabalho – até os nossos dias.



Bibliografia

- ALBUQUERQUE, Luís de, et alia – *História Geral de Cabo Verde*, Vol. I, Coimbra, Instituto de Investigação Científica e Tropical e Direcção Geral do Património Cultural de Cabo Verde, 1991
- ALMEIDA, João de – *O Porto Grande de S. Vicente de Cabo Verde*. Lisboa, Editorial Império, Lda. 2a. edição, 1938.
- ANDRADE, Alfredo da Costa e – *Cabo Verde*. Lisboa, Tipografia Universal, 1913.
- BARCELOS, Cristiano José de Sena – *Subsídios para a História de Cabo Verde e Guiné*, Partes I a VII.
- BRASIO, Padre António – *Monumenta Missionária Africana*, Segunda Série, Vols. I a V, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, MCMLVIII, MCMLXIII, MCMLXIV, MCMLXVIII e.
- BRITO, A. de Paula – *Subsídios para a Corografia da Ilha de S. Tiago de Cabo Verde*, in Boletim da Sociedade de Geographia de Lisboa, 1888-1889.
- BRITO, Eduíno – *A População de Cabo Verde no Século XX*, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1963.
- CARREIRA, António – *Demografia Caboverdeana – 1807/1983*, Mem Martins, Instituto Caboverdeano do Livro, 1.ª Edição, 1985.
- CARREIRA, António – *Migrações nas Ilhas de Cabo Verde*, Lisboa, Instituto Caboverdeano do Livro, 1983,
- CHELMICK, José Conrado Carlos de – *Geografia Cabo-verdiana ou Descrição Geográfica-Histórica da Província das Ilhas de Cabo Verde e Guiné*, Tomo I, Lisboa, 1941.
- CHEVALIER, Auguste – *Les îles du Cap-Vert, la flore de l'Archipel*. Museum National d'Histoire Naturelle, Paris, 1935.
- CRUZ, Frank Xavier da (B. Léza) – *Razão da Amizade Caboverdiana pela Inglaterra*, Rio de Janeiro, 1950.
- FIGUEIREDO, Alfredo Lopes de – *O Carvão na Economia de Cabo Verde*, Lisboa, Tipografia Industrial Portuguesa, 1913.
- GODINHO, Vitorino Magalhães – *Documentos sobre a Expansão Portuguesa*, Vol. III, Lisboa, Edições Cosmos, 1956.
- GRACIAS, J. B. Amâncio – *Monografia sobre a Província de Cabo Verde*, Praia, Imprensa Nacional, 1920.
- LIMA, José Joaquim Lopes de – *Ensaio sobre a Statistica das Possessões Portuguesas na África Ocidental e Oriental*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1844. Vol. I a V.
- Linhas Gerais da História do Desenvolvimento da Cidade do Mindelo*, Praia, Ed. do Fundo Desenvolvimento Nacional – Ministério da Economia e das Finanças, 1984.
- MARTINS, João Augusto – *Madeira, Cabo Verde e Guiné*, Lisboa, Livraria António Maria Pereira, 1891.
- MONTEIRO, Félix – *A Ilha de S. Vicente de Cabo Verde*, in RAÍZES N.os 7/16~ MCMLXXX, Praia, Imprensa Nacional, 1981.
- MOTA, A. Teixeira da – *Cinco Séculos de Cartografia da Ilha de S. Tiago Cabo Verde*, in GARCIA DE ORTA, (Lisboa) Vol. (N.º 1); 1961.
- PRADA, Valentin Vasquez de – *História Económica Mundial II*, Porto, Livraria Civilização Editorial, 1966.
- REGO, A. da Silva – *Reflexões sobre o Primeiro Século da História cabo-verdiana*, in CABOVERDE, GUINÉ E S. TOMÉ E PRÍNCIPE, Curso de Extensão Universitária - Ano Lectivo 1965/66, Instituto Superior de Ciências Sociais e Politi-



ca Ultramarina.

RIBEIRO, Orlando – *Aspectos e Problemas da Expansão Portuguesa*, Lisboa, Junta de Investigações do Ultramar. 1962.

Roteiro de Arquipélago de Cabo Verde, Vols. I e II, Lisboa, Marinha – Instituto Hidrográfico, 1970.

SÁ DA BANDEIRA, Marquez de – *O Trabalho Rural Africano e a Administração Colonial*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1873.

SILVA, António Correia – *Subsídios para a História Geral de Cabo Verde – As secas e as fomes nos séculos XVII e XVIII*, in STVDIA n.º 53, Instituto de Investigação Científica e Tropical, Lisboa, 1994.

SILVA, António Leão de Aguiar Cardoso – *A Influência do Atlântico na Formação de Portos em Cabo Verde*, Instituto de Investigação Científica e Tropical, Lisboa, 1990.

VALDEZ, Francisco Tavares – *África Ocidental – Notícia e Considerações*, Tomo I, Lisboa, Imprensa Nacional, 1864.

VIEIRA, Henrique de Santa-Rita – *História da Medicina em Cabo Verde*, Praia, Instituto Caboverdiano do Livro, 1987.



Notas

¹⁹ “Trabalho aprovado por um júri presidido por Dr. Jorge Brito. Foi homologado pelo Conselho Científico Pedagógico, como requisito parcial à obtenção do grau de bacharel em História. Escola de Formação de Professores do Ensino Secundário, Departamento de História. 27/10/95”

¹ Vd. na Bibliografia: Magalhães Godinho; Lula de Albuquerque e A. da Silva Rego

² Vd. na Bibliografia: Sena Barcelos, Chelmick, Lopes de Lima, Magalhães Godinho, Orlando Ribeiro, Brásio, Correia e Silva

³ BARCELOS, Cristiano José de Sena, Subsídios para História de Cabo Verde Guiné Parte I, pág. 28

⁴ BRASIO, Padre António, Monumenta Missionaria Africana, Segunda série, vol. II, p. 395

⁵ in STVDIA, nº 53, p. 366/67

⁶ Ob. cit. p. 367

⁷ Vd. Nota I

⁸ BARCELOS, Cristiano José de Sena, ob. cit., p. 152/53

⁹ Apud CHEVALIER, August, Les Îles du Cap Vert, Paris 1935 p. 6

¹⁰ BRASIO, ob. cit., Vol. III, pp. 97

¹¹ BRASIO, ob. cit., Vol. IV, pp. 208

¹² Idem, p. 159

¹³ CHELMICK, José Conrado Carlos de, Corografia caboverdiana ou descrição geográfico-histórico da província das Ilhas de Cabo Verde e Guiné, Tomo I, Lisboa 1941, pp. 225/30.

¹⁴ MONTEIRO, Felix, A Ilha de S. Vicente de Cabo Verde, in RAÍZES, N.os 7/16, MCMLXXX, Praia, Imprensa Nacional, 1981, p. 197

¹⁵ PRADA, Valentin Vasquez de, História Económica Mundial, Porto, Livraria Civilização, 1966, p. 22

¹⁶ REGO, A. Da Silva, Reflexões sobre o Primeiro Século de História Cabo-verdiana, in CABO VERDE, GUINE e S. TOME e PRÍNCIPE, Curso de Extensão Universitária – Ano Lectivo 1965-1966, Instituto Superior de Ciências Sociais e Política Ultramarina, p. 82

¹⁷ CHELMICK, José Conrado Carlos de, ob. cit., Tomo I, p. 29

¹⁸ STVDIA, n.º 52, Lisboa, Instituto de Investigação Científica e Tropical, 1994. De um discurso proferido pela equipa Cabo-verdiana do I e Vol. da História Geral de Cabo Verde.

¹⁹ SÁ DA BANDEIRA, Marquês de, O Trabalho Rural Africano e a Administração Colonial, Lisboa, Imprensa Nacional, 1873, p. 23

²⁰ VALDEZ, Francisco Tavares, África Ocidental – Notícia e Considerações, Tomo I

²¹ LIMA, José Joaquim Lopes de, Ensaio sobre a Estatística das Possessões Portuguesas na África Ocidental e Oriental, Vol. I, pp. 4/5

²² Ob. cit., vol. II, p. 71

²³ Ob. cit., pp. 26/27

²⁴ B.O. n.º 64/1844

²⁵ BARCELOS, Cristiano José de Sena, ob. cit. Parte VI, p. 2

²⁶ Idem, p. 3

²⁷ PRADA, Valentin Vasquez de, ob. cit., p.

²⁸ ALMEIDA, João de, O Porto Grande de S. Vicente de Cabo Verde, p. 141

²⁹ PRADA, Valentin Vasquez de, ob. cit., p. 255

³⁰ Idem.

³¹ Ob. cit., p. 55

³² Vd. Anexos

³³ BARCELOS, Cristiano José de Sena, ob. cit.; Parte VI, p. 98

³⁴ Ob. cit., p. 22

³⁵ B.O. n.º 20/1879

³⁶ VIEIRA, Henrique Santa Rita, História da Medicina em Cabo Verde, p. 219

³⁷ Ob. cit., p. 20

³⁸ BRITO, Eduíno, A população de Cabo Verde no Século XX, pp. 19/20

³⁹ Mindelo d'outrora, in VOZ DO POVO, de 4 de Fevereiro de 1980

⁴⁰ MARTINS, João Augusto, Madeira, Cabo Verde e Guiné, pp. 162/63

⁴¹ Ob. cit., p. 76

⁴² Ob. cit., pp. 156/57

⁴³ Lisboa, 1992, pp. 31/39

⁴⁴ in Arquipélago, de 26 de Julho de 1973

⁴⁵ Galo cantou na Baía, in CLARIDADE N.º 2, S. Vicente, Agosto de 1936



Autor: Marília E. Lima Barros

Título: S. Vicente: Prosperidade e Decadência (1850 – 1918)

Editor: Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto

Colecção: e-Working Papers

Edição: 1ª (Mar/2008)

ISBN: 978-989-8156-04-4

Localização: <http://www.africanos.eu>

Composição: CP

Referência bibliográfica:

BARROS, Marília E. Lima . 1995. S. Vicente: Prosperidade e Decadência (1850 – 1918). In *e-Working Papers CEAUP*. ISBN:978-989-8156-04-4. Porto: Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto. <http://www.africanos.eu>

Preço: gratuito na edição electrónica, acesso por importação.

Solicitação ao leitor: Transmita-nos (ceaup@letras.up.pt) a sua opinião sobre este trabalho.

©: É permitida a cópia de partes deste documento, sem qualquer modificação, para utilização individual. Não é permitida qualquer utilização comercial. A reprodução de partes do seu conteúdo é permitida exclusivamente em documentos científicos, com indicação expressa da fonte. Não é permitida a sua disponibilização através de rede electrónica ou qualquer forma de partilha electrónica. Em caso de dúvida ou pedido de autorização contactar directamente o CEAUP (ceaup@letras.up.pt).