

CIDADES COLONIAIS PORTUGUESAS

(Notas preliminares para uma geografia histórica)

Ilídio do Amaral *

I

Continua a faltar uma monografia científica sobre as cidades coloniais portuguesas, acerca das quais existem inúmeras notícias dispersas, alguns estudos particulares e tentativas do estabelecimento de traços comuns para a sua caracterização.

Longe de nós a ideia de esboçar, neste pequeno artigo, as bases fundamentais para uma tarefa tão grandiosa. Apenas pretendemos oferecer algumas sugestões, cingidos o espaço geográfico ao Atlântico e o tempo histórico aos séculos XV e XVI, porque neles, sem dúvida, tiveram a maior originalidade as experiências notáveis de criação de cidades coloniais, quer em ilhas, encontradas desabitadas, quer em litorais continentais, habitados mas sem cidades. No Índico, onde penetraram em finais do século XV, os Portugueses encontraram aglomerações urbanas já antigas e de largas tradições de organização espacial. Limitaram-se a aproveitar, tanto quanto possível, tais tecidos urbanos e a criar feitorias e lugares fortificados para apoio da aventura mercantil ligada à opulência da Índia.

A expansão ultramarina portuguesa e a exploração das terras novas exigiram decisões e medidas adequadas, entre as quais se têm de incluir forçosamente as de fundação de formas de povoamento aglomerado, como lugares centrais de áreas de influência: aldeias, vilas e cidades, instituições que em Portugal ascendiam a um passado remoto. Pode-se dizer que os portugueses de finais de Quatrocentos e de Quinhentos transportaram consigo padrões genéticos e evolutivos de aglomerações que tiveram «origem em *colónias*, fundadas com o propósito de fixarem população e de chamarem este remoto Oeste ao convívio da vida civilizada»¹.

* Professor catedrático de Geografia da Universidade de Lisboa, director do Centro de Geografia do Instituto de Investigação Científica Tropical, membro da Academia das Ciências de Lisboa.

¹ Orlando Ribeiro, «Cidade», in *Dicionário de História de Portugal* (dirigido por Joel Serrão), Lisboa, vol. I/A-D, 1963, pp. 574-580, cit. de p. 575.

Também devemos recordar que o País, naqueles primeiros tempos de expansão, não tinha muitas aglomerações urbanas. O numeramento de 1527-1532, mandado fazer por D. João III, ilustra o carácter restrito da urbanização portuguesa, «uma vez que se verifica que a uma tessitura de catorze pequenos centros urbanos, com um total de 85 000 habitantes, se opõem três cidades que, por si, somam 96 160 habitantes, sobre um vazio de cidades médias»². Lisboa, com uma população de 50 000 a 60 000 pessoas, já adquirira a macrocefalia que a distingue no conjunto do País, seguida a grande distância do Porto e de Évora; Santarém, Elvas e Beja contariam entre 1600 e 2000 fogos; Guimarães, Coimbra, Setúbal, Portalegre, Lagos e Tavira ficariam entre 1000 e 1600 fogos; e Viana do Castelo, Vila do Conde, Aveiro e Estremoz teriam entre 900 e 1000 fogos.

Era um país pobre, com uma monarquia agrária em que o rei possuía mais terras, mais gados, mais foros e mais rendas do que ninguém³; vinham depois alguns membros da nobreza e o clero (mestrados, ordens, priorados). Tinha uma economia predominantemente agrária, em circuito quase fechado, e também marítima, pois a pesca, o sal (sobretudo das salinas de Aveiro e de Setúbal) e a navegação ocupavam lugares de relevo. Nestas circunstâncias, as grandes cidades eram portos marítimos, com relações mercantis estabelecidas com outras do Mediterrâneo, da Europa Ocidental e do Norte, e do Noroeste da África.

Quando se iniciava a expansão quarentista, Portugal já era um país voltado para o Atlântico, cuja parte oriental exploraria muito activamente, desde a tomada de Ceuta em Agosto de 1415: Madeira e Porto Santo em 1419, Açores em 1427, o cabo Bojador em 1434 e no ano seguinte a ultrapassagem do Trópico de Câncer, o cabo Verde em 1444 e as ilhas com o mesmo nome na década de 1450-1460, a serra Leoa em 1460, a costa da Mina em 1471 e a construção da fortaleza de S. Jorge em 1482, a foz do Zaire ou Congo em 1483, o cabo Negro e a serra Parda em 1486, muito próximo do Trópico de Capricórnio, e finalmente a dobragem do cabo da Boa Esperança em 1487-1488, para só citarmos algumas referências mais importantes. A última, da famosa expedição comandada por Bartolomeu Dias, abriria as «portas da Índia» aos Portugueses, a que se seguiriam outros europeus. Vasco da Gama atingiria Calicute, na costa ocidental da Índia, em Maio de 1498.

² Maria de Fátima Coelho, «A evolução social entre 1481 e 1640», in *História de Portugal* (dirigida por José Hermano Saraiva), Lisboa, vol. 2, 1983, pp. 587-588.

Júlia Galego e Suzanne Daveau, *O Numeramento de 1527-1532. Tratamento Cartográfico*, Lisboa, 1986, sobretudo, pp. 16-17 e 33-36.

³ J. Lúcio de Azevedo, *Épocas de Portugal Económico. Esboços de História*, Lisboa, 1929 (e 2.ª ed. em 1947).

Também Júlia Galego e Suzanne Daveau, *ob. cit.*, sobretudo pp. 37-39.

A segunda grande expedição à Índia seria comandada por Pedro Álvares Cabral, com treze velas — naus, navios e caravelas —, saída de Lisboa em Março de 1500⁴. Para se orientar dispunha o capitão-mor de instruções minuciosas redigidas ou ditadas por Vasco da Gama, que recomendava a rota pelas Canárias, pelas ilhas de Cabo Verde, para fazer aguada em Santiago, uma navegação em arco amplo a fim de contornar ventos contrários, para chegar ao cabo da Boa Esperança, e aguada em São Brás, na África do Sul, arredando-se dela até Moçambique. Depois de Cabo Verde, como é sabido, a armada iria dar a terras do que se viria depois a designar por Brasil, em 22 de Abril de 1500, primeiramente numa baía depois chamada Cabrália, junto do rio Mutari. A 2 de Maio a armada retomaria a viagem para a Índia, encontrando sérias dificuldades na «travessa do Brasil para o Cabo da Boa Esperança», que a fizeram perder quatro navios⁵. Pedro Álvares Cabral chegaria finalmente a Calicute em meados de Setembro de 1500. O que importa sublinhar neste conjunto de referências é o contacto com a parte ocidental do Atlântico Sul, que nos interessa neste artigo.

O Império do Oriente, com as suas riquezas fabulosas, que desde tempos recuados tinham alimentado grandes ambições, sobrepor-se-ia ao Império do Atlântico, relegado para lugar secundário, como o caminho único para a Índia. O primeiro seria essencialmente mercantil, das especiarias e das drogas, dos tecidos ricos, dos diamante e das pérolas, das sedas e porcelanas chinesas, e de muitos outros artigos de luxo, que representavam grandes valores sob um fraco volume. Permitiam lucros imensos, mas estavam sujeitos à especulação, à moda, sem uma base de largo consumo de massas. E os Portugueses estavam longe de dominar o conjunto das actividades mercantis, nem na Índia, nem na Europa. Por isso mesmo o Império mantinha-se precário e frágil⁶ sobre bases pouco consistentes, tendo no topo um soberano que, «por circunstâncias de ordem social e costume antigo, era também negociante»⁷.

Em contrapartida, o Império do Atlântico basear-se-ia, em larga medida, nas experiências de colonização em ilhas oceânicas e em litorais continentais, na recollecção de produtos vegetais naturais (as madeiras, a urzela, entre outros) e na difusão de culturas de plantação, nomeadamente a de cana-de-açúcar. Juntar-se-ia, mais tarde, o tráfico de escravos africanos, como promotor de riqueza. As ilhas, de natureza vulcânica, não ofereciam qualquer tipo de produto mineral rico. E nos litorais dos dois grandes continentes, da África e da América do Sul, também não

⁴ Do chamado *Livro das Armadas*, ou «Memórias das Armadas», manuscrito da Academia das Ciências de Lisboa, com notícias de 1497 a 1566, editado em fac-símile por esta Academia, Lisboa, 1979; citação de p. 15.

⁵ *Idem*.

⁶ Frédéric Mauro, *Le Portugal, le Brésil et l'Atlantique au XVII^e siècle (1570-1670)*, Paris, ed. de 1983, p. 7.

⁷ J. Lúcio de Azevedo, *ob. cit.*, p. 123.

existiam nem ouro, nem pedras preciosas, nem comércio de artigos de luxo. Mesmo onde havia ocupação humana, não havia cidades.

No segundo quartel do século XVI Portugal atingiria então o apogeu da sua expansão ultramarina: tinha posições em todos os continentes, mas à custa de excessivos encargos, em homens e em recursos materiais e financeiros. A sua situação financeira era péssima, dependente do comércio com os países da Europa do Norte e Central, sujeito a graves conjunturas políticas e à concorrência que outros lhe moviam. Não admira que D. João III, rei entre 1521 e 1557, tivesse procurado reorganizar a administração da Índia, que tivesse abandonado praças do Norte de África, que se voltasse para a ocupação e povoamento da terra promissora do Brasil, que reforçasse a frota do Atlântico, que, sem abandonar a política das capitâneas ultramarinas, fosse impondo uma administração centralizada, entre outras medidas importantes de reestruturação do Império e do próprio País que lhe servia de cabeça. Por sua morte acelerar-se-ia a crise nacional que levaria ao domínio filipino a partir de 1580.

Com o tempo o Império tornar-se-ia mais atlântico, com base no sistema por que se tinham povoado as ilhas, sem ónus para a Coroa. Cabe aqui recordar a importância das donatarias na expansão ultramarina, valiosos instrumentos legais para a fixação da gente nas terras descobertas e sua administração regular, ao mesmo tempo que libertavam a Coroa dos encargos em tais estabelecimentos e prometiam recompensar os serviços dos capitães-donatários com lucros vintouros. De uma maneira geral, e dito aqui muito resumidamente, significavam a cedência, mais ou menos extensa, de direitos régios, sem prejuízo dos direitos que coubessem a nacionais já estabelecidos nas terras de doação e que por isso recebiam, em sesmaria, terras foreiras directas da Coroa. Os colonos levados pelos donatários ficaram a gozar das mesmas regalias. Mais uma vez estamos perante um sistema de longas tradições, europeias e portuguesas, revigorado e renovado nos tempos da expansão ultramarina, para a colonização das terras novas. Mantendo-se os fundamentos gerais, contudo as donatarias tiveram adaptações particulares consoante a sua aplicação às ilhas, ou aos litorais continentais do Atlântico, e o momento político.

Assim, por exemplo, entre os privilégios concedidos aos donatários de terras do Brasil contava-se o de elevar povoações a vilas, desde que a distância entre elas não fosse inferior a seis léguas; e delimitava-se a donataria pela expansão da costa, pois incumbia ao capitão a penetração e exploração do interior. Pode-se dizer que, na maior parte dos casos, as donatarias redundaram em prejuízo para os amerceados, umas vezes pela sua falta de capacidade administrativa, outras vezes pelas dificuldades de protecção eficaz das terras povoadas contra os ataques dos índios, ou de outros. Também teve características particulares a donataria concedida a Paulo Dias de Novais em 1574, no litoral de Angola.

No século XVI foi outorgado o título de cidade às principais vilas coloniais portuguesas do Atlântico. J. Veríssimo Serrão, em trabalho de 1973⁸, ao procurar aclarar como se operou no País aquela outorga e que motivos a explicam, acrescenta, com toda a razão, que se trata «de um problema digno de reflexão e que interessa tanto à história da nossa Administração pública como à história regional, na medida em que delimitam as zonas de influência que se foram abrindo ao longo dos séculos para o desenvolvimento social e económico do País». Juntamos nós que interessa também à Geografia, onde o estudo das cidades tem lugar proeminente.

As cidades coloniais portuguesas foram criadas à imagem de instituições tradicionais metropolitanas. Começaram como aglomerações populacionais dos primeiros colonos, de que algumas passaram a vilas. Recordemos que nos forais mais antigos que se conhecem, de 1055 a 1065, o termo «vila» já designa «uma determinada povoação que se rege a si mesma, com direitos e deveres próprios entre os seus moradores e para com um senhor da terra»⁹. A Reconquista levaria à necessidade de atrair moradores permanentes a certos lugares que as lutas tinham despovoado; a rápida multiplicação dos grandes municípios, as imunidades dos coutos nobres e eclesiásticos, e o influxo da moral cristã operariam importantes transformações sociais e políticas, tendo por centros irradiantes cidades e vilas.

Na antiga Idade Média, as cidades confundiam-se com as fortalezas e castelos, junto dos quais funcionava geralmente um mercado; tinham assim, como funções primordiais, as de defesa e comércio regional. Com a criação de sés nas terras mais valiosas, o termo de cidade passou, também, a ser dado aos aglomerados que já eram ou se tornaram assentos de bispados. João de Barros, em meados do século XVI sintetiza o conceito de cidade, como «aquela que é cercada de muro [...] ainda que há-de ter bispo ou arcebispo»¹⁰. Nessa primeira fase de organização local, a cidade tornou-se, portanto, uma distinção política, de base religiosa, na medida em que a autoridade do bispo concentrava na área da sua residência um conjunto de igrejas e mosteiros, ou permitia ainda a criação de feiras que aumentavam ainda mais o valor económico e social da aglomeração¹¹. Outros motivos se viriam a juntar, não menos importantes, como o desejo real de galardoar serviços prestados à Coroa, ou de reconhecer o enobrecimento dos cidadãos.

Reunimos assim alguns apontamentos do que consideramos relevante para o enquadramento geral de um estudo das cidades coloniais portuguesas, a maior parte das quais teve fundação em posições atlânticas e a maioria ascendeu a essa categoria

⁸ J. Veríssimo Serrão, *A Concessão de foro de cidade em Portugal (dos séculos XII a XIX)*, Lisboa, 1973; a citação a seguir é de p. 7.

⁹ H. da Gama Barros, *História da Administração Pública em Portugal nos séculos XII a XIV*, Lisboa, 1959, p. 832.

¹⁰ Em J. Veríssimo Serrão, *ob. cit.*

¹¹ J. Veríssimo Serrão, *ob. cit.*

por cartas régias do século XVI: Funchal (1508) na Madeira, Angra (1534) e Ponta Delgada (1546) nos Açores, Ribeira Grande (1533) em Cabo Verde, S. Tomé (1535) na ilha do mesmo nome, S. Salvador da Baía (1549) e Rio de Janeiro (1565) no Brasil, e Luanda (1576) em Angola.

II

Os homens marcaram as ilhas, que encontraram desabitadas, com traços originais; e elas funcionaram como laboratórios de experiências de colonização, da maior importância, apesar das suas diminutas dimensões. Neste artigo ocupar-nos-emos apenas das cidades coloniais insulares, dada a limitação do número de páginas, incomportável com a extensão que corresponderia à inclusão de exemplos de cidades coloniais continentais.

Consoante o testemunho do infante D. Henrique (em carta de 18 de Setembro de 1460), a quem D. Duarte cederá o arquipélago da Madeira por carta de 26 de Setembro de 1433, confirmada em 1439 e em 1449, o povoamento das ilhas teve início em 1425, com gente livre, dividido o espaço insular em três capitânias: a do Funchal, entregue a João Gonçalves Zarco, a do Machico, a Tristão Vaz Teixeira, e a do Porto Santo, ao italiano Bartolomeu Perestrelo. As respectivas cartas de doação a título perpétuo e hereditário são mais tardias: 1450, 1440 e 1446, respectivamente.

Com os homens se introduziram culturas (cereais, vinha e cana-de-açúcar) e animais domésticos que, sob condições climáticas muito favoráveis e semelhantes às europeias, se adaptaram bem às ambiências insulares. Nos primeiros tempos ressaltaram, da exploração dos espaços, o corte da madeira, de que a ilha principal era rica, porque densamente arborizada, e a recollecção dos produtos vegetais naturais, como o sangue-de-dragoeiro. Em breve a Madeira exportaria trigo. Porém, a sua maior riqueza proviria da cana-de-açúcar: cerca de oitenta anos após o início do povoamento a produção de açúcar madeirense avaliava-se em perto de 70 mil arrobas anuais e em finais do terceiro quartel do século XVI tal valor ascenderia a mais de 200 mil. A Madeira chegou a ter para cima de uma centena de engenhos de açúcar e um sistema complexo de túneis e levadas abertas nas vertentes abruptas, que permitia conduzir a água, abundante, até onde era necessária para a rega dos canaviais. Entre a mão-de-obra volumosa requerida pela cultura da cana-sacarina contavam-se numerosos escravos, mouros e outros africanos, que os produtores e comerciantes estavam autorizados a importar; seriam cerca de três mil em 1552, ano em que se registou uma entrada de 300.

O açúcar da Madeira tinha mercados assegurados, quer na metrópole, quer no estrangeiro, sobretudo na Flandres, e a ilha passou a atrair gentes de várias origens que procuravam aproveitar da riqueza assim oferecida. A ilha e as suas pequenas povoações, nomeadamente de Santa Maria do Calhau e do Machico, conheceram

então surtos importantes de desenvolvimento; o porto da primeira (Funchal), pelo qual se escoava a produção açucareira, ganhou movimento intenso da navegação mercantil nacional e estrangeira, ao qual se juntou o das «carreiras» da Índia. Já era um centro cosmopolita, com perto de 5 mil habitantes (quase a quarta parte dos de toda a ilha), quando lhe foi dada a categoria de cidade. Por carta régia datada de Sintra, 21 de Agosto de 1508, o soberano determinaria que «daqui em diante se intitule e chame cidade e tenha todas as insígnias que as cidades de nossos Reinos pertence ter e use e goze de todos os privilégios, preminências, liberdades, mercês, graças e franquezas [...] como as cidades dos ditos nossos reinos»; passara a vila em 1451, bem como o Machico, com os respectivos forais. Os motivos enunciados para a outorga da honraria são, fundamentalmente, os de muitos e bons serviços prestados pelos seus moradores à Coroa, de crescimento demográfico e da existência de «muitos fidalgos, cavaleiros e pessoas honradas e de grandes fazendas».

Este é, em palavras muito breves, o registo da criação da primeira cidade colonial portuguesa. Seis anos depois daquela carta régia, uma bula papal, de Junho de 1514, criaria o Bispado, e um breve, com a mesma data, nomearia D. Diogo Pinheiro como primeiro prelado da Madeira, e também do Ultramar, uma vez que lhe era atribuída a jurisdição sobre as outras ilhas, os lugares da costa da Guiné e a Índia, situação única que se manteria até à cédula consistorial de 31 de Janeiro de 1533, da criação de um Arcebispado com quatro bispos sufragâneos: Santiago de Cabo Verde, São Miguel dos Açores, São Tomé e Goa. Não deixa de ser interessante relembrar ainda, que, no primeiro quartel do século XVI, também foram elevadas a cidades, com cartas de conteúdos idênticos, Elvas (documento datado de Évora, 21 de Abril de 1513), Tavira (idem, 16 de Março de 1520) e Beja (Lisboa, 10 de Abril de 1521).

João Gonçalves Zarco, depois de abrigar os seus barcos numa calheta terá construído a sua morada e dos companheiros num lugar alto, chegado ao mar, onde mais tarde se fundaria a Ermida de Santa Catarina; a capela actual nada tem a ver com ela, senão a localização, pois será possivelmente da segunda metade do século XVII. Ficou célebre a grande queimada para desflorestar o terreno, durante o qual o donatário e seus familiares tiveram de se refugiar no mar para fugirem à fúria do incêndio. A segunda morada de J. G. Zarco parece ter sido um local por detrás do Convento de Santa Clara. Mas o burgo desenvolver-se-ia no outro lado da baía, em torno da igreja de Santa Maria, onde o donatário também tinha casas, pois que, de acordo com uma notícia de 1470, os membros da Câmara reuniam-se «junto com as casas de João Gonçalves capitão».

Por motivos já mencionados, o Funchal teria um desenvolvimento muito grande a partir dos finais do século XV e começos do seguinte, levantando-se um aglomerado novo. Construía-se a Sé (elevada a catedral em 1514), a Casa da Alfândega (criada em 1477), a Casa dos Vinte e Quatro (fundada em 1483), a casa própria para a Câmara (em 1489), o Hospital da Misericórdia e vários conventos. O casario adensava-se, muito dele em boa construção de pedra. Recordemos que em 1508 receberia a

categoria de cidade, com regimento semelhante ao de Lisboa. O seu foral, englobando as vilas de Ponta do Sol e Calheta, teria a data de 6 de Agosto de 1515. Criado o concelho, os moradores puderam passar a recorrer aos «homens bons» do município. Como seria de esperar, também teve o seu pelourinho.

A cidade foi-se arrumando em relação com uma planta fundamentalmente constituída por dois arruamentos alongados e em arco, quase paralelos à praia, no sentido nascente-poente, cortados por transversais mais curtas, de ruas e becos; o grande terreiro, da Sé e do Castelo de São Lourenço, ficava em posição excêntrica, na parte ocidental. Tinha outros largos e praças, não faltando o correspondente ao rossio, local onde se vendiam os produtos das hortas dos arredores e dos lugares mais afastados. Havia mesmo a Rua das Hortas, entre muitas outras, como a Rua Direita, a Rua dos Mercadores (nos tempos mais áureos do comércio do açúcar viviam aí para cima de seiscentos estrangeiros), a Rua do Sabão, a Rua do Capitão, a Rua da Carreira dos Cavalos, a Rua João de Tavira (com pessoas de muita qualidade), que ainda hoje se conservam na toponímia urbana.

Nos bons edifícios acumulavam-se recheios valiosos de pinturas (tábuas flamengas dos séculos XV e XVI e de autores portugueses), de mobiliário, de ourivesaria (alguma contrastada com as armas da cidade) e de outras espécies, que testemunham a riqueza de muitos moradores, nacionais e estrangeiros, feita com base no comércio do açúcar. Não é para menos que, no brasão do Funchal, figuram cinco formas de açúcar dispostas em cruz, em campo de prata, ladeadas por duas canas-sacarinas estilizadas.

Baseada na produção e exportação do açúcar, a economia da Madeira conheceria momentos difíceis a partir dos anos de 1570-1580, em que se foi afirmando a concorrência de outros produtores, nomeadamente do Brasil, capazes de oferecerem a mercadoria a preços mais baixos. Assim, de cerca de 38 260 arrobas exportadas em 1581, o valor desceu para 22 130 em 1586; o número de engenhos foi-se reduzindo até sete ou oito em 1610 e depois a menos. Felizmente para a Madeira outro produto substituiria o açúcar, o «que lhe evitou mudanças estruturais drásticas»: o vinho ¹².



Já estava alicerçada a experiência madeirense quando teve início o povoamento de áreas das ilhas açorianas, descobertas em 1427, ou 1432, com excepção de Flores e Corvo, encontradas mais tarde. As primeiras a receberem os colonos, a partir da

¹² F. Mauro, *ob. cit.*, edição de 1983, p. 209.

A. H. de Oliveira Marques, *História de Portugal*, Lisboa, 1972, vol. I, pp. 499-500.

década de 1440-1450, foram as de Santa Maria e de São Miguel, sendo executor da ordem Gonçalo Velho. Por carta de 2 de Março de 1450, Jácome de Bruges receberia a doação da ilha de Jesus Cristo, isto é, Terceira. As outras ilhas também teriam os seus capitães-donatários. Tal como a Madeira, a isenção de direitos alfandegários sobre mercadorias exportadas para a metrópole (madeiras e produtos tintureiros, nos primeiros tempos de colonização), entre outras regalias, «tornou-se uma espécie de pedra angular do crescimento»¹³ económico.

Nas ilhas açorianas introduziram-se, igualmente, cereais, animais domésticos, vinha e cana-de-açúcar. Porém, esta não se adaptou tão facilmente como sucedera na Madeira e a produção açucareira nunca foi muito elevada. No momento em que o Funchal ascendia a cidade, o valor total dessa produção não iria muito além das 20 000 arrobas consignadas no arrendamento das ilhas¹⁴. O declínio foi-se acentuando com o tempo, até ao desaparecimento dos poucos canaviais no século XVII. Outros produtos fariam a fortuna dos Açores: as madeiras; o pastel; a urzela; os cereais, nomeadamente o trigo, que as ilhas passariam a exportar quer para a metrópole, quer para a Madeira; e o gado.

Nos começos do século XVI tinham os Açores cinco vilas pelo menos, duas na Terceira, duas em São Miguel e uma em São Jorge, e em meados do mesmo eram já doze, das quais cinco em São Miguel, três na Terceira, três em São Jorge e uma na Graciosa. Vila Franca do Campo, em São Miguel, fora ultrapassada por Ponta Delgada, e Praia, na Terceira, por Angra. Esta ganharia foros de cidade a partir do momento em que D. João III decidiu que fosse criado um Bispado nos Açores, com assento na vila terceirense. Assim sucedeu por carta régia de Évora, 21 de Agosto de 1534, com motivos idênticos aos de diplomas anteriores: serviços prestados à Coroa; e que os «corregedores que ora são e ao diante forem das minhas Ilhas dos Açores e as quais outras justiças, oficiais e pessoas a que esta minha carta for mostrada e o conhecimento dela pertencer, que hajam a dita vila [...] daqui em diante por cidade e assim a nomeiem e lhe guardem todos os privilégios, liberdades, preminências que são dadas e outorgadas às outras semelhantes cidades [...]». A bula papal de criação da diocese episcopal data de 3 de Novembro do mesmo ano, bem como a confirmação do seu primeiro bispo, D. Agostinho Ribeiro.

A outorga do foro de cidade a Ponta Delgada, que entretanto receberia muito mal a honraria dada a Angra, seria feita quase doze anos depois, por carta real datada de Almeirim, 2 de Abril de 1546. Sem conter referências à criação de outra sede episcopal, todavia ficava explícito o reconhecimento da valorização da vila — o seu crescimento demográfico e de funções sublinhado numa carta dos cidadãos de Ponta Delgada: «outrossim fazemos saber a V.A. como esta cidade vai em muito

¹³ A. H. de Oliveira Marques, *Idem*, p. 222.

¹⁴ J. Lúcio de Azevedo, *ob. cit.*, p. 232.

crescimento de moradores e muitos oficiais mecânicos e muitas outras coisas que pertencem ao ofício da almotaçaria»¹⁵.

Ao referirmos a supremacia de Angra sobre Ponta Delgada não podemos deixar de recordar o nome do seu donatário, João Vaz Corte Real que, desde logo, em 1474, se apercebeu da importância do porto (Angra) e das vantagens de tirar partido dele. Um plano desenhado de forma inteligente por Álvaro Martins Homem, dotaria a povoação de uma quadrícula de ruas apoiadas em dois eixos perpendiculares (correspondendo-lhes as actuais Ruas da Sé e de Lisboa); no seu cruzamento, sobre uma área pantanosa que foi preciso enxugar, ficaria o rossio, local de mercado e futuro centro comercial e administrativo da cidade. Nele convergiriam depois as artérias inclinadas que descem de pontos mais altos em redor. Apesar da importância relacionada com o porto, é interessante assinalar como a cidade de hoje se volta de costas para o mar, no sentido em que não há qualquer praça ou espaço amplo junto dele, salvo o alargamento da Rua de Lisboa¹⁶.

No início do século XVI Angra já mantém uma actividade intensa de comércio externo; pelo porto saem cereais, pastel, urzela e gado, e é frequentado por frotas da Europa do Norte e pelas carreiras da Índia. Muralhas e fortes (como os de São Sebastião, começado em 1574, e de São Filipe, em 1591) asseguravam a sua defesa, pois sofria muitas vezes os ataques dos corsários que rondavam as águas do arquipélago no encalce dos barcos carregados de mercadorias que por aí passavam. Florescente e digna, com inúmeros serviços e ofícios mecânicos, verdadeiro entreposto cosmopolita do Atlântico Norte, a sua fama ultrapassaria as fronteiras do Reino de Portugal, tal como, de resto, sucedera com o Funchal. Em diversos momentos esteve intimamente ligada às vicissitudes políticas nacionais. Nos finais do século XVI foi Angra o último ponto de resistência a Filipe II, pois que nele se recolhera D. António, prior do Crato. Ao dominarem a região, os reis de Espanha e Portugal estabeleceriam um governo-geral com sede em Angra. Na altura da Restauração de 1640, a cidade foi local de batalhas contra as tropas castelhanas sitiadas na fortaleza principal. No século XVII, mais precisamente entre 1669 e 1674, D. Afonso VI esteve encarcerado na mesma fortaleza. E nos séculos seguintes outras efemérides se ligariam a Angra que, por isso mesmo, pôde acrescentar «do Heroísmo» à sua velha designação.

Como escreveu Gaspar Frutuoso, «a ilha Terceira, universal escala do Mar Poente, é celebrada por todo o Mundo, onde reside o coração e o governo de todas as ilhas dos Açores, [...]»¹⁷. A bela gravura de Jan Huygen van Linschoften,

¹⁵ ANTT, *Cartas dos Governadores dos logares d'África*, n.º 188, carta dos habitantes de P. Delgada a D. João III. Também em *Arquivo dos Açores*, vol. III, 1881, p. 453.

¹⁶ José Guilherme Fernandes, *Terceira (Açores). Estudo geográfico*, Ponta Delgada, 1985, pp. 375-384.

¹⁷ Gaspar Frutuoso, *Saudades da Terra e do Ceo*, escrita no século XVI, com edições parcelares desde o século passado.

feita em 1595, de que reproduzimos parte, dá uma ideia do esplendor dessa cidade com as suas numerosas igrejas, além da Sé, os conventos e as boas moradias, o plano regular do seu traçado de ruas. Angra conservou-se como um testemunho raro de cidade colonial portuguesa e mereceu bem que tivesse sido considerada património cultural mundial.



Na Madeira, réplica insular de ambiência mediterrânea, e nos Açores, na zona temperada, constantemente afectados pelas precipitações das depressões arrastadas pelos ventos de ocidente, as experiências de colonização decorreram fáceis e prometedoras. O mesmo não se pode dizer em relação a Cabo Verde, na zona tropical semiárida, com chuvas concentradas no Verão, escassas e irregulares, e em São Tomé e Príncipe, na faixa equatorial, com as suas chuvas abundantes e temperaturas sempre elevadas.

As experiências foram sendo deslocadas «para ilhas cada vez mais distantes, de modo geral colocadas em latitudes cada vez mais baixas. Desta deslocação decorreram três problemas importantes [...]: muitos traços da ocupação humana das ilhas poderão filiar-se e encontrar a sua explicação em aspectos de geografia humana do continente português; apesar de um fundo idêntico de civilização, as características físicas, mais precisamente climáticas, vão condicionar profundas diferenças entre os quatro grupos de ilhas; ao mesmo tempo, aquele fundo e a natureza insular comum destas terras explicam algumas significativas analogias entre elas»¹⁸.

As ilhas de Cabo Verde foram encontradas em duas expedições, em 1460 as mais orientais, e em 1462 as restantes. Embora só se conheçam os termos das suas doações por transcrições posteriores, as cartas donatárias certamente foram dadas «pela mesma maneira que têm as capitánias os nossos capitães da nossa ilha da Madeira». Quer para Cabo Verde, quer para São Tomé e Príncipe, D. João II procuraria prosseguir a política que dera tão bons resultados nos arquipélagos mais setentrionais: «doar as ilhas ou partes bem definidas delas a alguém de confiança do doador, que criava perante este a obrigação de as fazer povoar, e o compromisso de pagar certos direitos aos reis e príncipes considerados seus proprietários»¹⁹.

Porém, tudo seria diferente. Cabo Verde estava condenado, pelos condicionamentos climáticos e pelo afastamento longínquo da metrópole, a não conhecer os progressos quase explosivos da Madeira e dos Açores. Dois anos após o achamento,

¹⁸ Carlos A. Medeiros, «Acerca da ocupação humana das ilhas portuguesas do Atlântico», in *Finisterra*, IV, 1969, pp. 95-125; citação de p. 101.

¹⁹ Luís de Albuquerque, *Os Descobrimentos Portugueses*, Lisboa, 1985, p. 57.

apenas Santiago, que durante muito tempo tem a designação de «ilha de Cabo Verde», depois de ter sido a «ilha de São Jacobo», receberia colonos. Dividida em duas capitânicas, a do Norte coube a Diogo Gomes, e a do Sul a António de Noli, os seus descobridores. A primeira, com sede em Alcatrazes, teve vida efémera, rapidamente abandonada pela sua insalubridade; a segunda, com sede no povoado da Ribeira Grande, prosperou.

Terras sem gente, sem gado e sem plantas alimentares conhecidas, também nelas tudo se introduziu. As primeiras formas de exploração económica revestiram-se igualmente de actividades de recollecção, da urzela (desde 1469), da purgueira e de produtos do gado lançado pelas ilhas, especialmente o caprino, que se desenvolveu muito bem. Mas não foram muitos os que desejaram ir para essas paragens insulares, porquanto, a pedido de D. Fernando, que recebera a doação, seu irmão D. Afonso V, em 12 de Julho de 1466, assinava uma carta de privilégios concedidos aos moradores de Santiago, de «mui grandes liberdades e franquezas», de significado e efeitos muito especiais.

Os privilégios eram consideráveis: nada mais nada menos que a liberdade de «tratar e resgatar em todos os nossos tratos das partes da Guiné, reservando disso o nosso trato de Arguim», pagando o quarto à Coroa, a isenção da dízima sobre os produtos exportados para o Reino e de todos os direitos de comércio com outras ilhas. Com eles pretendia o soberano incentivar a colonização; sem o saber, espoletaria outras experiências — a utilização dos escravos africanos como elementos de povoamento e a mestiçagem em larga escala que, na colonização de outros territórios, como de São Tomé e Príncipe, do Brasil e de Angola, conheceriam expressões mais amplas.

Em breve, o porto da Ribeira Grande teria grande movimento de barcos e mercadorias, como atestam diversos documentos. Assim, por exemplo, entre 1513 e 1515 o montante das transacções de cerca de 2970 escravos foi de 11 092\$840 réis, sendo 1860 «avaliados», certamente por se destinarem ao tráfico negreiro, a uma média de 3\$740 rs. cada um. Aos estrangeiros estava interdito o trato da costa da Guiné, mas nada os impedia de fazê-lo em Santiago. Pela mesma altura, outras exportações eram as de couros e peles de cabra, de algodão, de urzela, de algum milho, e de marfim e cera da costa africana. A agricultura cabo-verdiana, quase exclusivamente na ilha de Santiago, limitar-se-ia ao plantio e colheita de algodão, à cultura do milho (entretanto fora introduzido o milho grosso ou americano), de leguminosas e algumas frutas para o sustento dos moradores. A par disso haveria uma certa produção artesanal de artigos alimentares e de panos; estes eram feitos em teares rudimentares e utilizados não só para a confecção de vestuário, mas também como instrumento de trocas na costa africana.

A organização da vida na ilha girava em torno do porto da Ribeira Grande, colocado na boca de um desses vales profundos e de fundo largo, percorrido pelas águas duma ribeira, o que permitia a conservação de uma vegetação relativamente

densa e verdejante, em comparação com as vertentes escalavradas e abruptas, e mesmo com os cimos planos e avermelhados das achadas áridas. Nesse ambiente sobrevivia a povoação, que foi feita vila, com a sua Câmara, em 1512, depois cidade em 1533 e sede episcopal por bula papal do mesmo ano. Mais uma vez estamos em presença de processos já utilizados nos outros arquipélagos. Porém, as circunstâncias da evolução em Cabo Verde seriam diferentes, pelos motivos anteriormente mencionados. Em 1534 a nomeação dos corregedores reais, com importantes funções administrativas e judiciais, constituiu uma limitação das «liberdades e mercês» normalmente concedidas aos cidadãos. O soberano pretendia assim pôr cobro aos desmandos que se acentuavam, mui particularmente relacionados com o tráfico de escravos e a situação singular de uma alfândega insularizada e relativamente longe das áreas de origem e destino da maioria das mercadorias.

Em finais do século XVI a cidade teria por volta de duzentos vizinhos, consoante algumas fontes, número que achamos pouco significativo, tendo em conta os volumes de negócios de escravos e de outros produtos com registos aduaneiros. É certo que desde 1534 se acentuavam os sinais de decadência, acelerados pelo ataque de corsários (Sir Francis Drake saqueou a Ribeira Grande em 1578 e 1585), pelas alterações das formas de negociar na costa da Guiné e pelos efeitos das crises que acompanhavam anos de segura pronunciada do clima. Destas, a primeira de que se tem conhecimento sucedeu em 1580-1582, mencionada brevemente numa carta do bispo D. Frei Pedro Brandão, de 11 de Julho de 1592, ao referir-se ao facto de os moradores terem ganho o hábito de comerem carne nos dias de jejum durante uma «fome grande», por não haver outros alimentos.

Foi uma cidade de existência curta, cujo fim oficial seria mesmo marcado por um diploma real, de 14 de Agosto de 1612, pelo qual se determinava a reedificação e fortificação da povoação da Praia de Santa Maria e o domicílio nela ora do bispo, ora do governador (desde 1600 havia um governador e um capitão-general nomeado por três anos), a passagem dos barcos pela sua alfândega e a concessão de privilégios especiais aos moradores que aí se fixassem e construíssem casas de pedra e cal, cobertas de telhas.

Em meados do século XVII, mais precisamente, em carta de 18 de Junho de 1664, o governador e capitão-general António Galvão mostrava a sua surpresa por que «os antigos plantassem a cidade no lugar em que está, desacomodado em tudo para a vida e para o comércio: em um lugar muito baixo, muito doentio e pouco ou nada visitado dos ares salutíferos, com um porto muito pequeno, cheio de baixos e com muito ruins surgidouros [...]», quando a vila da Praia oferecia melhores condições, «porque o sítio para a povoação é precioso, eminente, mui lavado dos ares, e em uma planície muito igual e, sobretudo, defendida por natureza». Não obstante a força destes argumentos, justificados, a transferência definitiva da capital para a Praia só seria consumada por decreto de 29 de Abril de 1858, quando esta vila foi elevada à categoria de cidade.

A Ribeira Grande teve o seu período áureo, com sé-catedral de plano ambicioso (iniciada por volta de 1571), paço episcopal, seminário, Misericórdia (em cuja igreja funcionaria, durante muito tempo, a Sé), Hospital, Casa da Câmara e prisão, igrejas e conventos, casas de boa construção e fortes bem artilhados. Em muitas daquelas construções foram utilizados cantarias e painéis de azulejos importados de Portugal. As ruas tinham designações — onde nem faltava a «Rua Direita», ao longo da ribeira, nem a «Rua da Horta Velha» — e estavam traçadas consoante a topografia e a fraca extensão do solo urbano; não faltavam largos e praças, e destas, a mais ampla ficava junto ao mar — a praça com o «Pelourinho»²⁰.

Visitada por ilustres personagens, em 1652 passou pela Ribeira Grande o Padre António Vieira, que disse aí missa e ficou bem impressionado com o cabido da Sé, de que alguns elementos, na sua expressão, eram «tão negros como azeviche; mas tão compostos, tão autorizados, tão doutos, tão grandes músicos, tão discretos e tão morigerados, que podem fazer inveja aos que lá vemos nas nossas catedrais»²¹. Mas a decadência da cidade era imparável. A sua evolução nada tivera a ver com a exploração de recursos naturais, da vegetação, salvo a urzela e, mais tarde, a purgueira, nem com a de culturas agrícolas rendosas. Os cereais europeus e a vinha não medrariam nos ambientes tropicais das ilhas cabo-verdianas, e a cana-sacarina só encontraria condições de desenvolvimento ao longo de algumas, e poucas, ribeiras. Era, efectivamente, uma terra pobre, que vivia do comércio de produtos do continente africano, que aí pagavam os impostos aduaneiros, e da navegação; entre os primeiros sobressaíam os escravos transportados para outras paragens.

Não admira as solicitações dos moradores para que os barcos não deixassem de tocar Cabo Verde. Num alvará de 30 de Maio de 1609, por exemplo, D. Filipe II ordenava que todos os navios de Castela e Canárias que se dirigissem para os rios da Guiné teriam de passar, obrigatoriamente, pelas ilhas. E de 13 de Agosto de 1661 seria uma representação dos oficiais da Câmara da Ribeira Grande a pedirem ao rei que lhes fizesse «mercê de confirmar todas as provisões, alvarás, cartas, isenções, liberdades e privilégios que os reis seus antepassados e infantes foram servidos conceder aos vizinhos e moradores da Ilha, assim sobre as liberdades dos frutos dela, como da navegação e comércio da Guiné». Ao longo de dezanove pontos se pormenorizavam os pedidos.

Em 1689 estava a cidade em grande decadência; a partir de 1770 o governador e outras autoridades deixariam de residir permanentemente nela, trocando-a pela Praia. A Ribeira Grande, ou Cidade Velha, é, entre as cidades coloniais portuguesas,

²⁰ Dedicamos à Ribeira Grande as pp. 175-181 e outras do nosso livro, Ilídio do Amaral, *Santiago de Cabo Verde. A Terra e os Homens*, Lisboa, 1964.

²¹ Padre António Vieira, carta datada de Cabo Verde, 25 de Dezembro de 1652, em *Cartas do Padre António Vieira*. Coord. e anot. por J. Lúcio de Azevedo, Coimbra, 1925, I, pp. 294-298.

o exemplo único de regressão até ao quase total desaparecimento. E hoje, é preciso uma grande dose de imaginação para reconhecer no terreno, a partir das ruínas da Sé, de outros templos e dos fortes, coroadas pela potente cornija onde se encontra a enorme e semi-restaurada fortaleza de São Filipe, o que terá sido essa cidade, que foi a primeira de fundação europeia na faixa tropical africana, e encruzilhada de muitas e notáveis experiências.



Ainda mais difícil foi, sem dúvida alguma, a colonização de São Tomé e Príncipe, encontradas entre 1471 e 1472. Decorreriam perto de 14 anos até à carta de privilégio a favor de João de Paiva, datada de 24 de Setembro de 1485, que aceitaria «ir viver na nossa ilha que se chama de São Tomé, que é além da fortaleza de São Jorge da Mina, pelo qual nós lhe temos outorgada a capitania da dita ilha». O primeiro grupo de povoadores terá partido para São Tomé e desembarcado, ao que se supõe, na enseada de Ana Ambó, no noroeste da ilha, onde funda uma povoação. Tudo leva a crer que anteriormente o soberano português tenha feito outras tentativas, sem êxito, para o povoamento das ilhas equatoriais, como de resto viria a suceder posteriormente. Não eram passados muitos meses sobre aquela data e os poderes de João de Paiva eram restringidos. Passaria a dispor, apenas, de metade da capitania, com reserva da correição da alçada para a Coroa. A outra parte, a 4 de Março de 1486, o rei doaria a Mécia de Paiva e «qualquer que com ela casar»²².

Também não teve sequência este projecto, porquanto, a 3 de Fevereiro de 1490, nova doação se faria, desta vez a favor de João Pereira, com o direito de exercer toda a jurisdição civil e criminal. A lonjura das ilhas e, certamente, as notícias sobre o clima não eram de molde a entusiasmar os pretendentes a missões de povoamento. Só depois de 1496, ano da concessão do segundo foral a São Tomé, sendo beneficiário Álvaro de Caminha, se iniciaria de verdade a colonização, com jovens descendentes de judeus e alguns degredados, a quem se deram escravos africanos. Em 29 de Julho de 1493, Álvaro de Caminha fora nomeado para a capitania, com grandes liberdades; em 20 de Setembro receberia a alcaidaria e em 8 de Dezembro a capacidade de decretar penas de mutilação ou de morte. A magnanimidade do rei estender-se-ia igualmente aos moradores, a quem seria permitido o comércio de escravos, da pimenta (isto é, da malagueta) e do açúcar. O testamento de Álvaro de Caminha, de 24 de Abril de 1499, pelo número e valor dos legados, mostra que, apesar de tudo, a capitania de São Tomé lhe fora rendosa. Seguir-se-iam Fernão de Melo (doação de 1499) e, logo depois, João de Melo, a quem, por praticar uma série de desmandos,

²² Luís de Albuquerque, *ob. cit.*, pp. 59-60.

se confiscaram todos os bens; a ilha entraria no património directo da Coroa. Privilégios análogos foram dados ao capitão Francisco Teles, por carta régia de 18 de Março de 1500, em relação à ilha do Príncipe, que começou por se chamar Santo António.

Duarte Pacheco Pereira, que terá escrito a sua famosa obra entre 1505 e 1508²³, afirmaria que D. João II «mandou descobrir as ilhas de São Tomé e Santo António e as povoou com fundamento na navegação da Índia [...] e também mandou fazer do primeiro fundamento a cidade de São Jorge da Mina, da qual tanta utilidade» recebiam o rei e o reino. O Piloto Anónimo, autor de uma descrição de São Tomé, que terá sido escrita cerca de meio século depois, em 1551-1552, diz que a ilha fora «descoberta há oitenta e mais anos», que tinha «sempre os dias iguais às noites» e a levante uma «ilhota chamada Príncipe» já habitada e a produzir açúcar, tal como aquela, e que assim se chamava porque o «tributo que se tira dos açúcares é do filho mais velho de El-Rei»²⁴. Quanto à de São Tomé, a mesma fonte informa que era «toda ela um bosque copadíssimo, com árvores viçosas e tão grandes que pareciam tocar o céu; eram diversas as castas, porém estéreis, e os seus ramos diferentes do que são entre nós, onde parte se estendem horizontalmente e parte sobem direitos; aqui porém sobem todos direitos para cima», maneira interessante de dar uma imagem da floresta equatorial são-tomense²⁵.

Ambos os autores são unânimes quanto ao grande desenvolvimento da cultura da cana-de-açúcar. Para o primeiro, a ilha «tem uma grande angra da parte norte, na qual podem surgir navios de qualquer grandeza que quiserem estar. Nesta terra há o mais formoso arvoredado [...]. Nesta ilha se criam as canas de açúcar em tanta vantagem das outras partes, que não pode mais ser [...]»²⁶. O segundo parece ter sido escrito a partir de apuramentos de cinco viagens efectuadas a São Tomé. Iam os barcos de Lisboa a carregar açúcar, que depois era vendido para as refinarias da Flandres, Inglaterra e Alemanha. Segundo ele, «o principal negócio dos habitantes [...] é fabricar açúcar e vendê-lo aos navios que vão buscá-lo todos os anos»²⁷. Em contrapartida, levavam para a ilha barricas de farinha, vindos de Espanha, azeites, queijos, couro para sapatos, espadas, taças de vidros, contas e pequenos búzios, os quais «servem na Etiópia como moeda». Pouco haveria de culturas agrícolas europeias, pois o mesmo autor acrescenta que «se não fossem estes navios, que

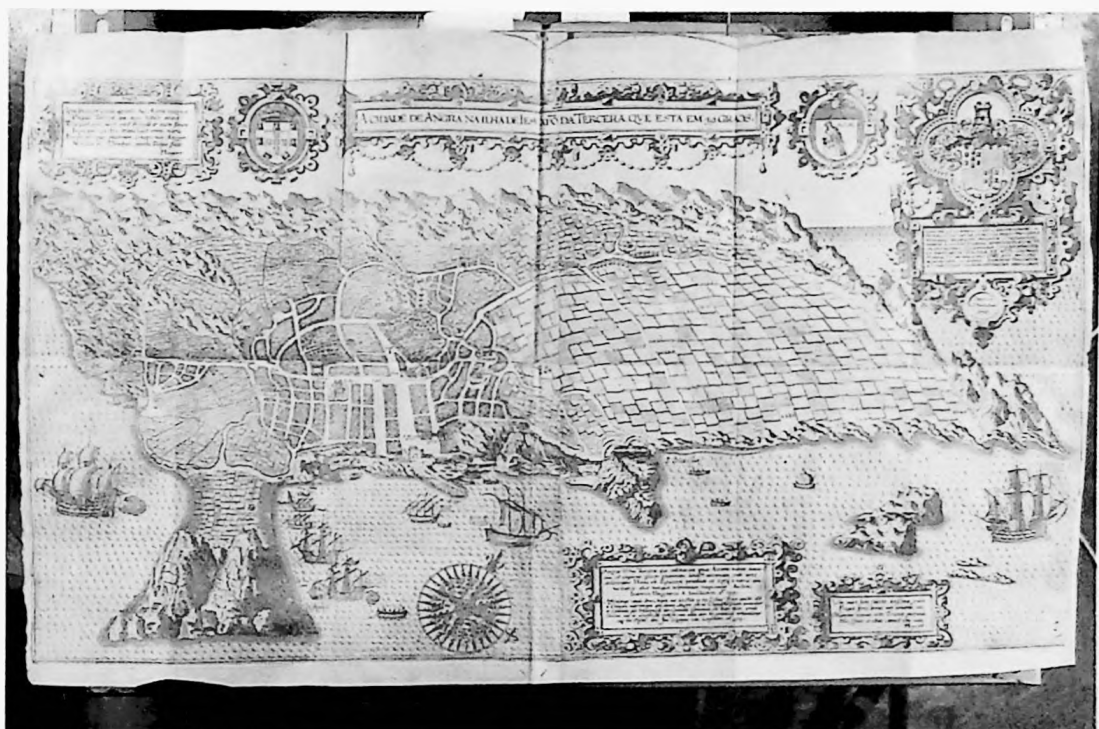
²³ Duarte Pacheco Pereira, *Esmeraldo de situ orbis*, de que utilizamos a edição de Lisboa, 1975, reprodução anastática da edição crítica anotada por A. E. da Silva Dias, Lisboa, 1905. A citação que se segue é de p. 15.

²⁴ *Navegação de Lisboa à Ilha de S. Thomé escrita por hum Piloto portuguez, ...*, em *Collecção de Notícias para a História da Geografia das Nações Ultramarinas que vivem nos Domínios Portuguezes*, Lisboa, 1867 (2.ª ed.), II, pp. 75-102; citação de p. 89.

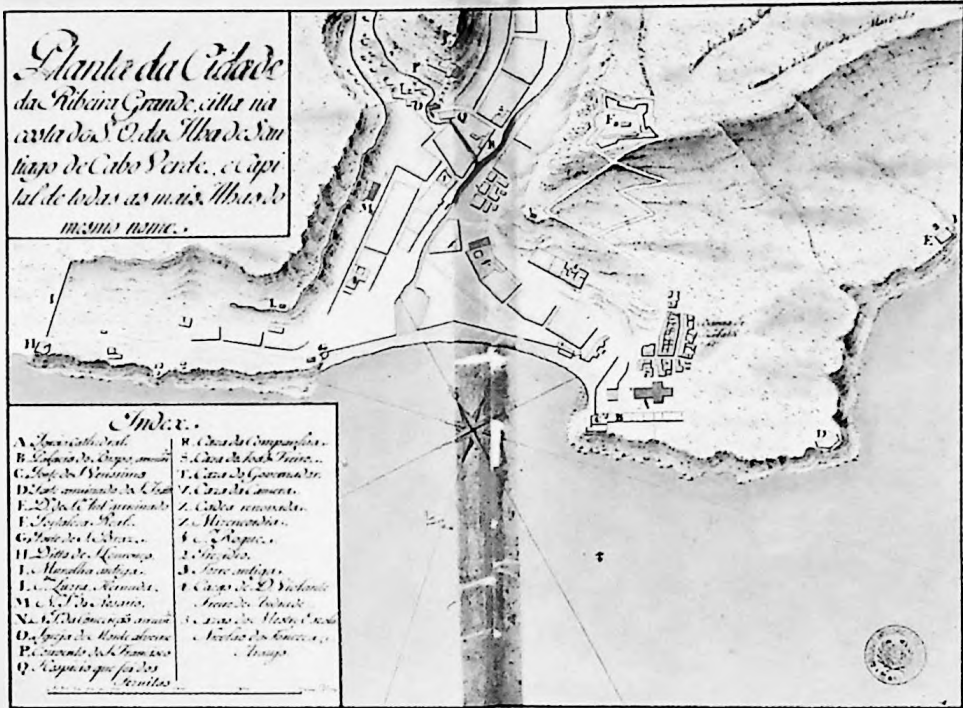
²⁵ *Idem*.

²⁶ D. P. Pereira, *ob. cit.*, p. 128.

²⁷ Piloto Anónimo, *ob. cit.*, p. 91.



A cidade de Angra (Açores)



A cidade da Ribeira Grande (Cabo Verde)

conduzem estes géneros, os mercadores brancos morreriam, porque não estão acostumados às comidas dos negros». Efectivamente, nem os cereais, nem a vinha, ou outros produtos da Europa se davam no clima equatorial.

Os trabalhos da cultura da cana e da produção do açúcar eram assegurados por escravos negros, havendo proprietários mais ricos que os tinham em mais de duas e três centenas. Sob chuvas contínuas e humidade atmosférica elevada, nos solos empapados e espessos, a vegetação crescia rápida e exuberantemente; a cana-sacarina levava «cinco meses em amadurecer» e podia ser plantada em todo o ano sobre solos adubados com as cinzas dos fogos postos à vegetação natural derrubada. E apenas um terço da ilha estava arroteada, ou «reduzida à cultura dos açúcares», segundo a expressão do Piloto Anónimo, que elogia a «bondade da terra».

O núcleo populacional que Álvaro de Caminha transferiria de Ana Ambó para o nordeste da ilha e que pouco mais tarde Fernão de Melo fixaria em definitivo junto à baía de Ana Chaves, logo em 1535, por carta régia ganharia foros de cidade e sede de bispado com jurisdição sobre a costa de Africa, da Guiné ao cabo da Boa Esperança. A razão desta procura de lugar para a povoação terá de se entender como vontade de encontrar um sítio favorável, que permitisse ao mesmo tempo a penetração para o interior e apresentasse condições de abrigo aos navios do comércio; às comodidades daquela baía acrescentemos ainda a ideia de poder ser defendida por um conjunto de fortalezas cujo fogo cruzado dificultaria a entrada de navios indesejáveis. Pelo menos assim se pensava, se bem que, na realidade, os redutos defensivos (fortes de São Sebastião, de São José, de que nada resta na actualidade, e de São Jerónimo) tivessem quase sempre soçobrado a todos os ataques de armadas de corsários.

Como sucedera na Madeira, também aqui, por motivos já mencionados, o estabelecimento da povoação exigiria grandes derrubas; mas o sítio oferecia-se favorável, com água doce abundante, do ribeiro da Água Grande. Porém, do ponto de vista de salubridade pode dizer-se que era um dos piores da ilha. Lugar plano, fracamente inclinado para o mar, na época das chuvas os ribeiros, transbordando dos leitos, inundavam grandes áreas. Deste modo, havia sempre lagunas e pântanos onde pululavam os mosquitos portadores dos transmissores da malária, a qual desde cedo afligiu a população. Mas nem as febres mortíferas, nem as pilhagens dos «angolares», nem dos corsários, nem mesmo dos incêndios que por vezes destruíam partes importantes do casario de madeira faria mudar a povoação de onde se fixara. Pelo contrário, o seu desenvolvimento foi progressivo. Já em 1551-1552 tinha cerca de 600 a 700 fogos e habitavam nela muitos negociantes portugueses, castelhanos, franceses, genoveses e de outros lados. Também já havia muitos mulatos, o que se pode relacionar com a recomendação do rei a Álvaro de Caminha para que cada branco tomasse de suas escravas aquela que entendesse e nela fizesse filhos, «havendo o principal respeito a de a dita ilha povoar». Ia-se assim criando uma população crioula, tal como sucedera em Cabo Verde, cujos membros eram «ricos e inteligentes»,

no dizer do Piloto Anónimo. A esta população mestiça, desde que «mulatos honrados e casados», seria permitido servir nos Ofícios do Concelho a partir de 1539. Para além dos brancos livres e dos mestiços, havia os degredados e os numerosos escravos negros; destes é sempre difícil calcular os «armazenados» que aguardavam transportes para outros destinos.

À excepção das igrejas e das fortalezas, de uma ou de outra residência de morador mais abastado, que eram de pedra e cal, muitas delas com cantaria importada de Portugal, a maioria das edificações era de madeira, com um ou dois pisos. Presa fácil de incêndios, repetidamente tais construções foram pastos de chamas que reduziam temporariamente a cidade. Nada ficou de equiparável ao que existe no Funchal, em Angra, e até mesmo às ruínas da Cidade Velha de Santiago.

Coração da ilha, núcleo de irradiação para o interior, centro comercial, sede da administração civil e religiosa, a cidade de São Tomé haveria de reflectir as vicissitudes históricas e económicas da ilha. Entreposto comercial, de açúcar e de escravos, enquanto o negócio se manteve alto, a cidade foi um centro de muita gente e actividade. Não se sabe ao certo a data da introdução da cana-de-açúcar em São Tomé, sugerindo alguns autores o ano de 1493. Apenas se reconhece a recomendação real feita a João de Paiva para que a plantasse, tendo em conta, certamente, os bons resultados da Madeira. Adaptou-se bem, e de tal modo que a prosperidade giraria em torno dela e da produção de açúcar. Em 1554 haveria cerca de sessenta engenhos e a produção ia a mais de 150 mil arrobas, segundo o texto do Piloto Anónimo, tirada a dízima para o rei (12 a 14 mil arrobas). Muitos mestres da Madeira se transferiram para São Tomé, onde procuraram fazer açúcar mais branco e mais enxuto; não obtiveram grandes resultados por motivo do clima, de temperaturas muito altas e, sobretudo, de humidade atmosférica também constantemente elevada.

São Tomé teria, pela mesma altura, mais de 2 mil escravos a trabalharem nos canaviais e 6 mil depositados na cidade, aguardando transportes. A partir da presença portuguesa em Angola, depois do Congo, o comércio de escravos ganharia notável incremento.

Foi de pouca duração a abastança económica. Em finais do século XVI a florescente produção brasileira criaria dificuldades ao comércio de São Tomé, tal como sucedeu com o da Madeira. Logo nos primeiros anos de seiscentos começaram a transferir-se para o Brasil, com partes fundamentais dos seus engenhos, muitos dos produtores. À medida que se acentuava a decadência, a cidade entraria numa agonia lenta, que culminaria com a descida de capital a simples cidade. Outros factores contribuíram para isso: as dissensões internas entre governadores, bispos e ouvidores, as calamidades que se reportam aos ataques e pilhagens dos «angolares» (desde 1574; a última terá sido em 1693) sobre vários engenhos, os assaltos e ocupação dos holandeses (1641), os saques de franceses (por exemplo, em 1709), e as revoltas de escravos e de guarnições (1734, 1736), e o maior interesse dispensado pela Coroa às suas possessões ultramarinas continentais, particularmente ao Brasil.

É assim que a capital é mudada para a ilha do Príncipe, que, embora desenvolvida à sombra de São Tomé, não sofrera os mesmos reveses.

«Sabe-se que, por todo o século XVII, a cidade perde gente, que demanda paragens mais calmas e lucrativas, que os engenhos entram em decrepitude, que os matos se refazem com braveza; e na cidade, que adormece, só o latejar da vida que os crioulos mantêm, dedicados a hortejos e pomares, como também nalguns povoados do interior. Um grande pousio, quase sem história, que duraria até meados do século XIX.»²⁸ Nessa altura a cidade apresentava tal aspecto desolador e desanimador que se chegou a encarar a hipótese do seu abandono e estabelecimento de outra povoação em local mais salubre: 8620 habitantes em 1874 e cerca de 2600 em 1950!



«Uma cidade é sempre uma *criação*, um elemento fundamental da organização do espaço»²⁹ e não é demais insistir no seu carácter individual. «Cada uma tem a sua biografia e, correlativamente, uma personalidade inconfundível.»³⁰ Com a apresentação destes exemplos de cidades coloniais portuguesas, em ilhas do Atlântico, procuramos abordar vários aspectos da sua fundação, nos finais de Quatrocentos, a época da grande abertura geográfica, e da sua evolução nos primórdios de Quinhentos, do Renascimento europeu, quando foram elevadas à categoria de cidades.

Ressaltam os dados comuns, como, por exemplo, o facto de serem portos e pertencerem a uma mesma época dominada pela valorização comercial crescente de um produto tropical, o açúcar, transformado de artigo de luxo, para alguns, em género alimentar, para muitos; pela transferência do centro de gravidade da vida económica e social europeia, do Mediterrâneo para o Atlântico.

Forçosamente que as cidades insulares tiveram a sua quota-parte nas modificações desencadeadas nesses finais do século XV e princípios do século XVI, quando se deram acontecimentos tão importantes que constituíram verdadeira revolução social e económica, científica e tecnológica, em suma, Cultural.

Nestas perspectivas gerais têm de ser analisadas as cidades coloniais, ao mesmo tempo que avaliados os seus papéis no comércio internacional e na navegação marítima da época, e as suas evoluções insulares particulares. No caso de cidades

²⁸ Francisco Tenreiro, *A Ilha de São Tomé. Estudo geográfico*, Lisboa, 1961, p. 204.

²⁹ Orlando Ribeiro, «Proemio metodológico ao estudo das pequenas cidades portuguesas», in *Finisterra*, IV, 1969, pp. 64-75; citação de p. 66.

³⁰ Orlando Ribeiro, *Idem*, cit. de p. 72.

insulares até sucede que o seu desenvolvimento está muito mais ligado com factores exteriores do que com factores arquipelágicos ou interiores.

Não é fácil encontrar as datas da instituição dos concelhos municipais, mas tudo leva a crer que terão sido fundados com as povoações, com termo e jurisdição, liberdades e insígnias, como previam as cartas de doação e era uso nas vilas do Reino. Geralmente, a câmara organizava-se com base em três a quatro vereadores (fidalgo e nobres), dois juizes ordinários, o procurador da cidade e quatro procuradores dos mesteres, todas estas personagens, os oficiais da Câmara, com direito a voto. Ainda havia o escrivão, os almotacés, o juiz dos órfãos, o alferes, o porteiro, o contador e o vereador das obras.

Algumas câmaras regiam-se pelo Regimento de Lisboa, de 1520, ainda que com algumas diferenças, outras seguiam as provisões gerais dos códigos manuelinos, o Regimento de 1504 e as Ordenações do Reino de 1521. Uma ou outra procurou obter os privilégios da Câmara do Porto, porque se julgavam mais extensivos do que os de outras cidades portuguesas, embora também tivessem sido decalcados dos de Lisboa.

Pode-se dizer que os concelhos municipais coloniais desempenharam papéis mais importantes no império português do que aqueles que geralmente se indicam nas histórias gerais. As câmaras, sempre que podiam, procuravam fazer valer os seus direitos de se corresponderem directamente com a Coroa, e, de tempos a tempos, foram mesmo capazes de influenciar a política colonial. Em contrapartida, de um modo geral, eram suficientemente conservadoras, enredadas em burocracia, tinham falta de dinheiro para implementação de medidas relevantes, mas eram capazes de se endividarem para festejarem as solenidades religiosas anuais dos respectivos padroeiros. Não eram raros os despiques entre as câmaras e a relação local, ou com o ouvidor, quando o havia, questões que ganhariam certos foros de habituação e se tornavam, por isso, tradicionais. Também não eram menores as contendas entre a municipalidade e a administração portuária.

Estes e outros temas terão de ser bem investigados e objectos de monografias cuidadas para o conhecimento da evolução das cidades coloniais insulares.

Nos primeiros tempos os seus portos escoaram produtos recolhidos do mundo vegetal natural — as madeiras das árvores, sangue-de-drago, a urzela, o pastel, a purgueira, entre outras — e de culturas como dos cereais e da vinha, a que se juntavam os do reino animal, dos gados lançados nas ilhas antes da introdução do homem nelas. Nada havia do reino mineral que valesse a pena explorar.

A cana-sacarina fez a fortuna das ilhas, numas predominantemente (Madeira e São Tomé), noutras com menor importância (Açores e Cabo Verde). Nas ilhas mais perto da África os escravos constituíram fontes de rendimento, como mão-de-obra para os canaviais e os engenhos de açúcar (Madeira, Cabo Verde e São Tomé e Príncipe), e em algumas foram ainda elementos do povoamento (Cabo Verde e

São Tomé e Príncipe). As ilhas foram, desde cedo, emissoras de homens para outros locais do Globo, quer de emigrantes livres, quer de escravos «armazenados» para a distribuição.

Sem nos alongarmos demasiado, não poderíamos deixar de referir um aspecto de certo modo contraditório: as ilhas e as suas cidades foram, e não foram, elos importantes das cadeias de navegação que aproximaram as várias partes do Mundo.

Nos dois primeiros séculos os regimentos de navegação impunham que as viagens das carreiras da Índia se fizessem sem que os barcos tocassem noutros pontos que não fossem a ilha de Moçambique, na ida para o Oriente, e, desde meados do século XVI, na Bahia de Todos-os-Santos, na torna-viagem. Em carta de 30 de Março de 1662, por exemplo, se ordenaria ao vice-rei da Índia «que em nenhuma maneira consintais daqui em diante venham mais embarcações algumas com escala pelo dito Reino de Angola e Brasil, se não em direitura a este Reino, nem possa tomar outro porto, salvo obrigado do tempo ou de outras coisas muito forçosa». Um século e meio antes, já o Regimento de 1510 proibia a aguada nas ilhas de Cabo Verde ou em Beziguche, «onde até agora todas as armadas foram, porque com a demora disso se perde a viagem».

Poderíamos citar outras determinações do mesmo tipo, explicadas por várias razões, entre as quais os receios que a Coroa tinha de ser defraudada dos seus dividendos pelo contrabando que se pudesse fazer quando um barco da carreira da Índia aportasse a qualquer lado, da demora da viagem, com prejuízos que disso pudessem advir, do perigo de amotinações a bordo, entre outras. Deste modo, a Coroa lembrava com frequência a necessidade de se fazerem viagens directas, que levavam mesmo assim vários meses (5 a 7, para um lado e para o outro) e com frotas que podiam transportar de algumas centenas a milhares de pessoas.

Também os comandantes e oficiais preferiam velejar directamente para os seus destinos, para conseguirem chegar mais rápidos e vender aos melhores preços as mercadorias que os seus barcos transportavam. Embora a ilha de Moçambique e a Bahia de Todos-os-Santos fossem, de longe, as escalas mais importantes, outros pontos de apoio eram utilizados com relativa frequência: a ilha de Santa Helena, no meio do Atlântico Sul, durante todo o século XVI, embora com a desvantagem de ser «uma bóia no mar que os mais erram e, errando-se, bem claro está quão em perigo de sede chegarão a Portugal só com a água que tomaram na Índia», segundo as palavras de um anónimo, de 1545.

São Paulo de Luanda era outro porto ocasionalmente tomado como escala na torna-viagem, mas apenas em momentos de emergência. No Brasil, depois da Bahia, vinha o Rio de Janeiro. Quase invariavelmente os barcos em torna-viagem aportavam na Terceira (Açores). A partir de 1520, quando piratas franceses se tornaram uma ameaça nas águas açorianas, e depois se juntaram corsários ingleses e holandeses,

armadas portuguesas aguardavam os barcos da carreira da Índia para os custodiarem até Lisboa³¹. Geralmente, os barcos que iam à Terceira e aí permaneciam por algum tempo tinham a possibilidade de praticar negócios «privados», enquanto se aprovisionavam. Porém, os cereais, nomeadamente o trigo, e o vinho dos Açores estavam longe de interessar tanto quanto o ouro, o marfim e o ébano de Moçambique, ou o açúcar, o tabaco e o ouro da Bahia.

Surpreendentemente, a Coroa facilitava a ida aos Açores dos barcos da Companhia de Ostende, que aí vendiam parte das suas cargas asiáticas, e em troca recebiam provisões³². Na Terceira chegou mesmo a haver, durante muitos anos, um provedor das Armadas e Naus da Índia.

Na década de 1580, com a entrada em vigor do regime de contratos, a Coroa, ao deixar de correr riscos, «esquecia-se», muitas vezes, de mandar a Armada para custódia dos navios que vinham pela Terceira. Ao mesmo tempo tem de se assinalar que as guerras navais foram tomando outras amplitudes e que «os corsários passaram a postar-se de emboscada na ilha de Santa Helena que se tornara numa escala de torna-viagem»³³.

Com estas referências gerais queremos deixar bem claro que as cidades coloniais insulares não tinham assim tanta importância como elos da navegação oceânica, salvo Angra, na Terceira. Todas as outras eram esporadicamente utilizadas pelas carreiras da Índia. Sem espaços insulares para organizarem, também lhes escapavam os espaços mais vastos, pelos motivos brevemente apontados. O século XVII seria um século de guerras, a que Portugal também não escaparia: até 1640 o País estaria sob o governo dos reis de Espanha.

³¹ V. Magalhães Godinho, «A Rota do Cabo», in *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, Lisboa, 1968, II, pp. 75-77.

³² Charles Boxer, «The Principal ports of call in the Carreira da Índia (16th-18th centuries)», in *From Lisbon to Goa 1500-1750*, Londres, 1984, II, pp. 29-66; citação de p. 61.

³³ V. Magalhães Godinho, «Rota do Cabo», in *Dicionário de História de Portugal* (dirigido por Joel Serrão), Lisboa, vol. III/ME-SIN, 1968, pp. 673-692; referências de p. 675.