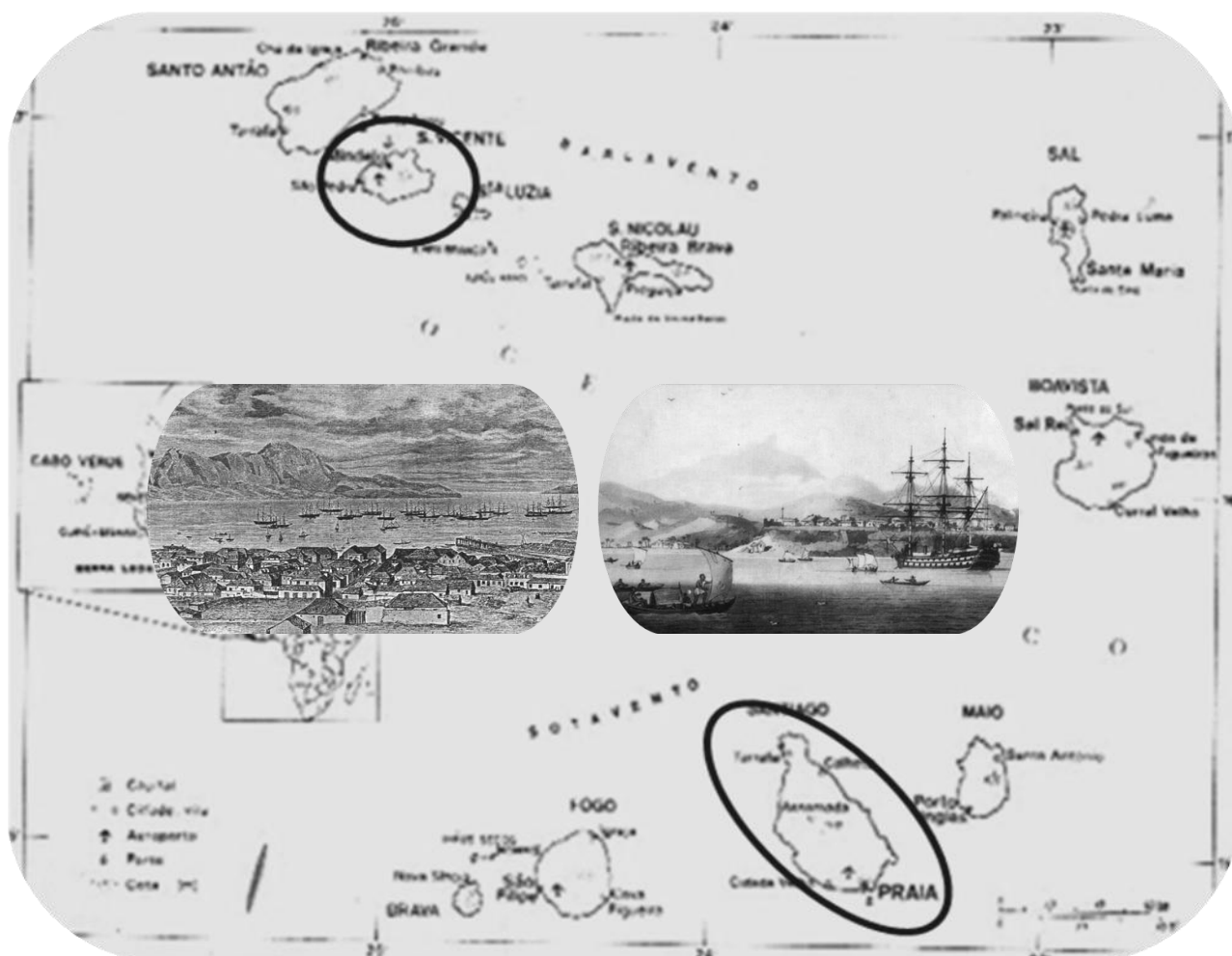


DANIEL ALBERTO LOPES FURTADO FERNANDES

## Os portos da Praia e do Mindelo ao longo do século XIX



LICENCIATURA EM ENSINO DE HISTÓRIA

UNIVERSIDADE DE CABO VERDE

Praia, 2009

**DANIEL ALBERTO LOPES FURTADO FERNANDES**

**Os portos da Praia e do Mindelo ao longo do século XIX**

**Trabalho científico apresentado a Universidade de Cabo Verde para  
obtenção do grau de Licenciatura em Ensino de História, sob  
orientação do Mestre José Silva Évora.**

**UNICV, 2009**

**Trabalho científico apresentado a Universidade de Cabo Verde para  
obtenção do grau de Licenciatura em Ensino de História, sob  
orientação do Mestre José Silva Évora.**

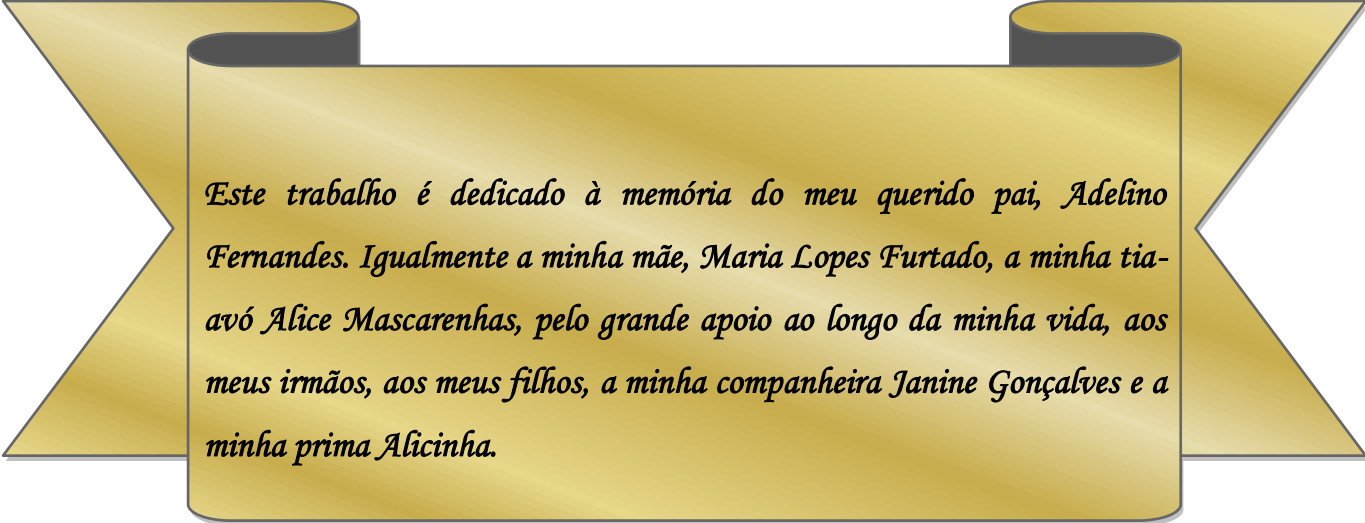
**O Júri,**

---

---

---

Praia, aos \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2009



*Este trabalho é dedicado à memória do meu querido pai, Adelino Fernandes. Igualmente a minha mãe, Maria Lopes Furtado, a minha tia-avó Alice Mascarenhas, pelo grande apoio ao longo da minha vida, aos meus irmãos, aos meus filhos, a minha companheira Janine Gonçalves e a minha prima Alicinha.*

## AGRADECIMENTOS

A elaboração deste trabalho não seria possível sem a colaboração, disponibilidade e muita boa vontade de algumas pessoas, aos quais vai um agradecimento muito especial:

- ❖ Ao meu orientador Mestre José Silva Évora, que me encaminhou desde a escolha do tema passando pela elaboração do projecto e até à concretização e conclusão deste trabalho;
- ❖ A minha mãe Maria Lopes Furtado, pelo apoio incondicional que me deu ao longo desses anos, mesmo nas horas mais difíceis, com o ensejo de me ver formado;
- ❖ Aos meus irmãos e meus filhos, pelos momentos pela compreensão aquando das minhas ausências e desatenções;
- ❖ A minha companheira Janine Gonçalves, pelo apoio incondicional que me deu durante estes anos;
- ❖ Aos meus professores que me acompanharam ao longo desses anos de formação;
- ❖ Aos meus colegas pelo espírito de companheirismo e solidariedade que desenhamos entre nós;
- ❖ Ao pessoal da Biblioteca Nacional e do Instituto do Arquivo Histórico Nacional, pela disponibilidade que sempre apresentaram nas minhas estadias nos mesmos;
- ❖ Aos colegas de trabalho, em especial aos agentes Emílio Borges e João Baptista;
- ❖ As outras individualidades que directa ou indirectamente deram o seu contributo na elaboração deste trabalho.

*«Não existe processo urbano de vulto na história de Cabo Verde que não seja despoletado pela dinâmica portuária. Trata-se de um constante na história e geografias arquipelágicas».*

**António Leão Correia e Silva**

ÍNDICE GERAL	PÁG.
INTRODUÇÃO.....	11
CAPITULO I	
CONTEXTUALIZAÇÃO.....	13
1. A inserção de Cabo Verde no contexto Atlântico.....	13
2. O porto da Praia no contexto geo-histórico da ilha de Santiago.....	15
3. O porto do Mindelo no contexto geo-histórico da ilha de São Vicente.....	20
CAPITULO II	
DO POVOADO DE SANTA MARIA Á CIDADE DA PRAIA OITOCENTISTA – INFLUÊNCIAS DO PORTO.....	27
1. Do povoado de Santa Maria a cidade oitocentista.....	27
2. As influências do porto na cidade da Praia oitocentista.....	31
2.1. O imposto dos 3% ad valorem e o seu impacto no espaço praiense.....	34
2.2. O porto e a construção urbana.....	36
2.3. O porto, o abastecimento de água e o saneamento da cidade.....	37
CAPITULO III	
DA POVOAÇÃO DE D. LEOPOLDINA AO AUGUE DA CIDADE DO MINDELO: A URBE E O PORTO.....	39
1. Do povoado de Dona Leopoldina ao auge da sua história.....	39
2. O papel do porto no desenvolvimento da urbe mindelense.....	45
2.1. A dinâmica portuária e a economia.....	46
2.1.1. O imposto dos 100 réis sob cada tonelada de carvão e o espaço mindelense.....	48
2.2. O Porto Grande e o desenvolvimento da construção sócio-urbano do Mindelo.....	49
CAPITULO IV	
OS PORTOS E AS ESPECIFICIDADES CULTURAIS NAS CIDADES DA PRAIA E DO MINDELO: UMA ANÁLISE COMPARATIVA.....	53
1. As cidades portos cabo-verdianas e a cultura.....	53
2. As especificidades culturais da Praia e do Mindelo: uma análise comparativa.....	54
CONCLUSÃO.....	61
BIBLIOGRAFIA.....	64
ANEXOS.....	72

ÍNDICE DAS FIGURAS	PÁG.
Figura 1 As ilhas de Cabo Verde no Atlântico.....	13
Figura 2 A ilha de Santiago no contexto de Cabo Verde e localização geográfica da Praia no contexto da ilha a que está inserido.....	16
Figura 3 Localização da baía do Porto da Praia e o seu povoado.....	17
Figura 4 Movimento portuário da Praia.....	19
Figura 5 A ilha de São Vicente no arquipélago de Cavo Verde e a cidade do Mindelo no contexto geográfico da mesma ilha.....	21
Figura 6 Baía do porto do Mindelo e a composição dos seus eixos.....	22
Figura 7 Baía do porto do Mindelo e a composição dos seus eixos.....	23
Figura 8 Escada de São Januário de acesso ao “Plateau” e vista parcial do lazareto no ilhéu de Santa Maria.....	31
Figura 9 Exemplo de uma das fortificações da Praia em forma de bateria....	33
Figura 10 Casas construídas na cidade do Mindelo destinadas aos trabalhadores da Wilson, Sons & Co. (actual Dji d’Sal) e no actual Largo Dr. Regala.....	50



INDIÇE DOS QUADROS		PÁG.
Quadro 1	Movimento Marítimo no porto da Praia no mês de Junho de 1848.....	20
Quadro 2	Exemplos das origens dos navios de longo curso entrados no porto da Praia (1850-1860).....	35
Quadro 3	Compainhas de navegação com escalas mensais no Mindelo.....	44

## SIGLAS E ABREVIATURAS

B.O.....	Boletim Oficial
CMP.....	Câmara Municipal da Praia
CNCDP.....	Comissão Nacional para as Comemoração dos Descobrimentos Portugueses
Cxa.....	Caixa
FND.....	Fundo Nacional de Desenvolvimento
GPS.....	Gabinete do Plano de Salvaguarda do Plateau
IAHN.....	Instituto do Arquivo Histórico Nacional
ICL.....	Instituto Cabo-verdiano do Livro
INBL.....	Instituto da Biblioteca Nacional e do Livro
SGG.....	Secretaria Geral do Governo
UNESCO.....	Organização para a Educação, Ciência e Cultura das Nações Unidas
UNICV.....	Universidade de Cabo Verde

## INTRODUÇÃO

O tema deste trabalho de fim de curso intitula-se, *Os portos da Praia e do Mindelo ao longo do século XIX*, dando enfoque ao contributo desses portos nas respectivas urbes ao longo do século XIX. Por conseguinte, relaciona-se não só com estes espaços em particular, mas também a importância dos mesmos para o arquipélago, expressos na função económica e sociológica que detiveram ao longo desta centúria.

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

O estudo dos portos cabo-verdianos, na sua essência revela um notável valor historiográfico, que deve ser assumido como ponto de investigação, na medida em que estas infra-estruturas aduaneiras reportam para uma realidade científica, social, etnológica e sociológica de elevado valor para a sociedade vigente, no geral, e em particular para as duas urbes estudadas. Na urbe da Praia e no Mindelo, evidenciam-se importantes portos oitocentistas, que destacaram pelas suas importâncias na vida das respectivas urbes, nomeadamente como obras estruturantes para as últimas, desde os campos do económico, do cultural, do lúdico, do social, etc., que por estes valores intrínsecos, merecem ser estudados em prol da sua preservação, vistos como motores para perpetuar a faceta memorial colectiva praiense e mindelense.

Pelo exposto, se nos aparenta como importante, proceder à contextualização e estudo dos portos da Praia e do Mindelo, e através de uma descrição e análise exaustiva dos mesmos, revelar a importância que tiveram no esboçar de especificidades das urbes em questão e assim contribuir para que as gerações vindouras possam ter mais uma fonte de conhecimento do passado desses espaços.

Para além disso, a escolha do tema foi um desafio pessoal, tentando compreender até que ponto estes portos contribuíram na formação sócio-económica das cidades da Praia e do Mindelo.

O objectivo principal deste trabalho, consiste em demonstrar que os portos representam na dinâmica das sociedades, enquanto facetas do passado, podem contribuir para um melhor conhecimento da história do arquipélago e destas duas urbes em particular. Para tal, torna-se necessário contextualizar a importância do arquipélago no seio das viagens ao longo do atlântico médio; descrever o percurso portuário destas urbes ao longo do século XIX, esboçando o papel preponderante destes portos nos mais variados campos das micro culturas estudadas; e, finalmente, apresentar uma análise comparativa das especificidades culturais da Praia e do Mindelo.

O trabalho encontra-se dividido em quatro capítulos. O primeiro apresenta-se como uma contextualização geográfica e histórica da inserção do arquipélago no circuito atlântico, bem como a exposição do quadro geográfico e histórico subjacente aos portos da Praia e do Mindelo ao longo da centúria de oitocentos. No segundo capítulo, analisamos o porto da Praia e o seu contributo para o desenvolvimento do povoado de Santa Maria e estruturação da cidade. No terceiro capítulo, aludimos ao Porto Grande do Mindelo, dando enfoque à evolução do povoado de D. Leopoldina à cidade do Mindelo e as contribuições do porto sobre a urbe mindelense. O quarto e último capítulo, constitui uma análise das especificidades culturais da Praia e do Mindelo, como suporte da relação directa existente entre os portos e as suas contribuições para cada urbe respectivamente.

Para a elaboração deste trabalho, utilizou-se uma metodologia baseada em pesquisas e análises de dados, que traduziu-se em primeiro lugar, na recolha da memória oral através de entrevistas exploratórias sem guiões previamente elaborados, levantamento bibliográfico em arquivos, bibliotecas e centros de documentação. Incidiu também na recolha iconográfica de elementos pertinentes ao estudo, com recorrência às novas tecnologias de informação e comunicação, finalizando com a intersecção dos dados, e elaboração do trabalho.

Pensamos que com o nosso trabalho abrimos um caminho para novas investigações, visto que o nosso propósito não é de esgotar o tema, mas sim continuar investigações no âmbito de projectos mais abrangentes sobre esses dois mais importantes portos de Cabo Verde.

## CAPITULO I

### CONTEXTUALIZAÇÃO

Incluimos neste capítulo uma concisa abordagem dos portos cabo-verdianos no contexto do Atlântico, visto que o desenvolvimento destes gira à volta do espaço oceânico em questão. Toda esta dinâmica impõe uma certa virtualidade na estruturação das ilhas como espaços preponderantes à concorrência e preferência de povos de diferentes quadrantes. Faz parte ainda desta contextualização, o enquadramento dos portos da Praia e do Mindelo nas referidas ilhas, como factores de valorização dos últimos.

#### 1. A inserção de Cabo Verde no contexto Atlântico

Antes de qualquer alusão aos portos da Praia e do Mindelo, no contexto geo-histórico arquipelágico, cabe-nos aludir a questão da localização das ilhas para entendermos a dinâmica endógena e exógena a que as mesmas estiveram submetidas no contexto atlântico. Desta forma, o arquipélago, localiza-se a 500 km da costa ocidental africana defronte ao espaço que lhe atribuiu o referido nome (Cabo Verde na costa do Senegal)<sup>1</sup>, ainda situa-se a meio caminho “entre a América do Sul e a Europa, a África Austral e a América do Norte”<sup>2</sup>, como apresentamos na figura 1 que se segue.

**Figura 1 – As ilhas de Cabo Verde no Atlântico**



Fonte: [http://www.apolo11.com/imagens/mapas/mundo/mundo\\_fisico.jpg](http://www.apolo11.com/imagens/mapas/mundo/mundo_fisico.jpg) – acedido em 26 de Junho de 2009.

<sup>1</sup> Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira Vol. V. Lisboa - Rio de Janeiro. Editorial Enciclopédia Lda. s/d. p. 282.

<sup>2</sup> SILVA, António Leão Correia e. **Histórias de um sahel insular**. Praia. Spleen edições. 2004. p. 37 e ANDRADE, Elisa Silva. **As Ilhas de Cabo Verde da “Descoberta á Independência Nacional (1460-1975)”**. Paris. Ed. L’Harmattan. 1996. p. 61.

Devido a esta posição estratégica, desde dos primórdios os portos cabo-verdianos tornaram-se pontos de escala e apoio obrigatório para quem demandasse ao Atlântico Médio, tendo em vista a mercância do tráfico negreiro bem como nas lides comerciais da rota triangular transoceânica. Sendo assim somos da mesma opinião que Oliveira Marques, quando afirma que “*se o arquipélago não pode converter em colónia de povoamento próspera, a sua população foi no entanto crescendo ou mantendo-se estacionária, dentro de uma relativa prosperidade, isto devido à localização geográfica das ilhas como ponto de escala necessária á navegação do Atlântico*”<sup>3</sup>. É neste contexto que, as ilhas complementam e fecham os circuitos atlânticos, como também desempenham um papel importante nas viagens de descoberta de novos espaços como evidenciaremos mais adiante. Sobre tal importância, Raquel Soeiro Brito menciona que as ilhas desempenharam, “*devido a sua posição, um papel de primeira importância por ocasião dos descobrimentos [e por] terem sido escalas obrigatórias nas rotas do Atlântico*”<sup>4</sup>. Por conseguinte, este papel preponderante reforçou, por um lado, o povoamento das ilhas que, nos primórdios, não foi fácil, tal como refere Orlando Ribeiro<sup>5</sup> e os obstáculos foram reconhecidos através de documentos de época, na forma do excerto que se segue:

*“[...] por ser tão alongada de nossos reinos a gente não quer em ela viver senão com mui grandes privilégios e franquezas e despesa sua por isso, e a rogo do Infante, considerou o rei que os moradores da dita ilha [inicialmente a de Santiago] que daí em diante para sempre hajam e tenham licença para cada vez que lhes prouver poderem ir com navios a tratar e resgatar em todos os nossos tratos das partes da Guiné [...]”*<sup>6</sup>.

Como já tínhamos referido anteriormente, a sua posição geo-estratégica na dinâmica do atlântico, fortalecerá sua importância, valorizando as ilhas como ponto de escala o que acabará por ser ponto de partida para desmistificarmos a influência dos portos em estudo no cosmo arquipelágico. É assim que o Atlântico “*constitui enquanto sistema sócio-económico, um campo estruturado de relações, quando os povos das*

---

<sup>3</sup> MARQUES, Oliveira. **História de Portugal (Vol. II) – Do Renascimento às revoluções liberais**. 13ª Edição. Lisboa. Editorial Presença. 1998. p. 270.

<sup>4</sup> SOEIRO, Raquel Brito de. **No trilho dos descobrimentos – Estudos geográficos**. Lisboa. Edição da Comissão Nacional para as comemorações dos descobrimentos portugueses (CNCDP). 1997.p. 22.

<sup>5</sup> RIBEIRO, Orlando. **Primórdios da ocupação das ilhas de Cabo Verde**. Lisboa. Faculdade de letras da Universidade de Lisboa. 1955. pp. 100-101.

<sup>6</sup> BRÁSIO, António. **Monumenta Missionária Africana (África Ocidental) 2 Série: Tomo I. (1342 – 1499)**. Lisboa. Edição Agência Geral do Ultramar. 1958. pp. 431-435.

várias paragens estabelecem contactos seguros e estáveis abrindo assim caminho à formação de redes de interdependências”<sup>7</sup>, nas quais Cabo Verde agora está inserido.

A partir do quadro traçado anteriormente constata-se que os portos cabo-verdianos surgem como espaços de virtualidade, alvo de concorrência e preferência desde o início do povoamento até hoje, validando assim a sua importância no cosmos arquipelágico, advinda das conjunturas da sua história.

São estas validações que arrastam o devir da sociedade e da economia das diferentes ilhas no geral e as de Santiago e São Vicente no particular, que são objectos deste estudo, valorizando as duas últimas como espaço motor de convergência e divergência de interesses sociológicos e económicos a elas interiorizadas e partilhadas.

## 2. O porto da Praia no contexto geo-histórico da ilha de Santiago

A evolução do porto da Praia mergulha-se no contexto geográfico da ilha de Santiago e as suas raízes nos primeiros momentos da história da mesma ilha, que por sua vez inscreve-se no processo histórico de todo o espaço insular cabo-verdiano. Assim geograficamente a ilha de Santiago localiza-se “entre os paralelos 14°50’ e 15°20’N e os meridianos de 23°20’W”<sup>8</sup>.

Esta ilha pela primeira vez foi aportada pelos navegadores envolvidos nas viagens marítimas portuguesas do século XV, reportando os casos de António da Noli, em 1460, a quem foi atribuído a descoberta do grupo oriental e Diogo Afonso tido como descobridor do conjunto ocidental<sup>9</sup> entre 1461 e 1462, embora esta tese não seja aceite por todos os pesquisadores deste campo de conhecimento. Após a sua descoberta, a ilha que denominava-se “*Sam Jacobo*”<sup>10</sup>, rapidamente alterou o seu cognome, para passar a

---

<sup>7</sup> SILVA, António Leão Correia e. *A influência do Atlântico na formação dos portos em Cabo Verde*. In: **Centro de Estudos de História e de Cartografia Antiga**. Separata Nº 228. Lisboa. Edição do Instituto de Investigação Científica Tropical. p. 4.

<sup>8</sup> FARIA, Francisco Xavier. **Os solos da ilha de Santiago (Arquipélago de Cabo Verde)**. Lisboa. Junta de Investigação do Ultramar. Memórias Série Geográfica I. 1970. p. 21.

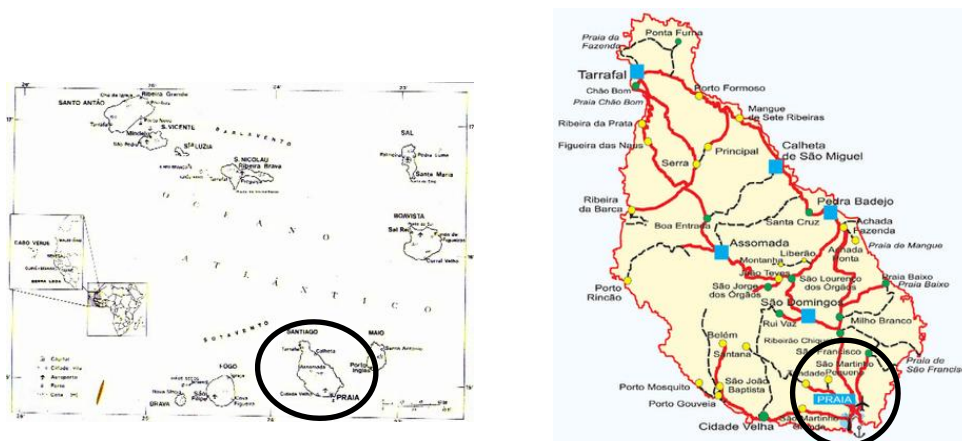
<sup>9</sup> ALBUQUERQUE, Luís de. *O descobrimento das Ilhas de Cabo Verde*. In: **História Geral de Cabo Verde**. vol. I. Lisboa – Praia. Instituto de Investigação Científica Tropical, Instituto Nacional de Investigação e Património Culturais de Cabo Verde. 1991. pp. 23-39 e CARREIRA, António. **Cabo Verde – Formação e Extinção de uma Sociedade Escravocrata (1460- 1778)**. Lisboa. Edição do ICL e Comunidade Económica Europeia. Lisboa.1983. pp. 27-28.

<sup>10</sup> BALENO, Ilídio. *Cabo Verde: Introdução geográfica*. In: **História Geral de Cabo Verde**. vol. I. Lisboa – Praia. Instituto de Investigação Científica Tropical, Instituto Nacional de Investigação e Património Culturais de Cabo Verde. 1991. p. 10 e BARCELOS, Christiano de Senna. **Subsídios para a História de Cabo Verde e Guiné** (Vol. I, partes I e II.). Praia. Edição Instituto Nacional da Biblioteca e do Livro. 2003. pp. 25-26.

designar-se de S. Thiago, devido ao facto de ter sido “descoberta” no dia em que a igreja católica homenageia o referido santo.

Aludindo a Praia, Santa Rita Vieira<sup>11</sup>, escreve na sua obra, *História da Medicina em Cabo Verde*, que o sítio onde se formaria o povoado localiza-se no litoral S.E. da ilha onde se insere, circunscrita a um pequeno planalto ladeado pelos vales de Fonte Ana e da Praia Negra, banhada por uma espaçosa baía, onde sobressai o ilhéu de Santa Maria. Esta ideia é confirmada por José Conrado Carlos de Chelmicki, quando refere que “*esta bahia situada em 14°53’ de latitude septentrional e 14°20’ de longitude S.E da ilha*”<sup>12</sup>. É assim que, na figura 2 que a seguir apresentamos a localização da ilha de Santiago no contexto de Cabo Verde e a Praia no contexto da ilha na qual faz parte, pode-se observar a localização geográfica da Praia no contexto da ilha de Santiago.

**Figura 2 – A ilha de Santiago no contexto de Cabo Verde e localização geográfica da Praia no contexto da ilha a que está inserido**



Fonte: LIMA, José Joaquim Lopes de. *Ensaio sobre estatísticas das ilhas de Cabo Verde no Mar Atlântico e suas dependências na Guiné Portuguesa ao Norte do Equador*. Lisboa. Imprensa Nacional. 1844. s/p. e <http://ilhasdomar.blogspot.com/2006/09/viajando-pela-ilha-de-santiago.html> - acessido em 05 -10 – 2008.

Igualmente, António Leão Correia e Silva, defende que a vila desenvolveu, “*por se situar num planalto de cerca de 30 metros acima do nível da água do mar*”<sup>13</sup> e à mesma alude Francisco Travassos Valdez como “*uma planura de um monte basáltico,*

<sup>11</sup> VIEIRA, Henrique Lubrano de Santa Rita. *História da Medicina em Cabo Verde*. Praia. ICL. 1987. p. 32.

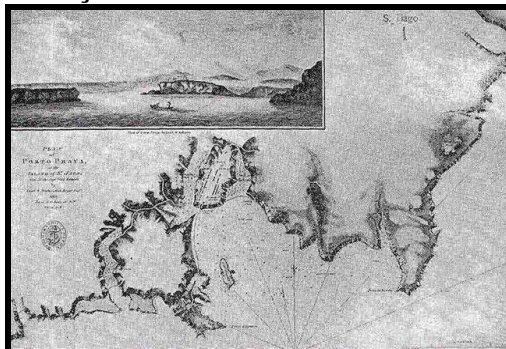
<sup>12</sup> CHELMICKI, José Conrado Carlos de. *Corografia Cabo-verdiana ou Descrição Geographica – Histórica da Província das Ilhas de Cabo Verde e Guiné (Tomo I)*. Lisboa. Publicação do Autor. 1841. p. 62.

<sup>13</sup> SILVA, António Leão Correia e. *Dinâmicas de decomposição e recomposição de espaços e sociedades*. In: *História Geral de Cabo Verde*. (Vol. III) ALBUQUERQUE, Luís de, MADEIRA, Maria Emília (coord.) et al.. Lisboa - Praia. Instituto de Investigação Científica Tropical e Instituto Nacional de Investigação e Património Culturais de Cabo Verde. 2002. p. 23.



numa altitude de 28m,28 acima do mar<sup>14</sup>. Os mesmos autores caracterizam o ancoradouro que envolve a futura cidade, como uma baía delimitada pela Ponta da Temerosa e a Ponta do Visconde, próxima à Ponta da Mulher Branca e nas adjacências da Ponta Temerosa encontra-se o Ilhéu de Santa Maria, que se pode observar na figura 3, a seguir apresentada.

**Figura 3 – Localização da baía do Porto da Praia e o seu povoado**



Fonte: SILVEIRA, Luís. *Ensaio da Iconografia das Cidades Portuguesas do Ultramar: África Ocidental e África Oriental (Vol. II)*. Lisboa. Ministério do Ultramar Junta de Investigações do Ultramar. s/d, p. 136.

Desde sempre a dinâmica portuária determinou os espaços cabo-verdianos, o que faz com o porto da Praia seja fruto desta conjuntura, determinando o seu espaço e o da ilha de Santiago. Assim as menções mais antigas que se dispõem do povoado da Praia remontam à 1515<sup>15</sup>, como evidenciado no excerto seguinte:

*Em 1515 temos a primeira notícia do Porto da Praia de Santa Maria com a chegada da caravella Santa Catarina que para allí foi descarregar escravos. Indubitavelmente, formou-se n'este anno o primeiro povoado no Porto da Praia, com elementos das duas villas, mas quasi todos das do Alcatrazes; parece, que o abandono d'esta começara a realizar-se n'essa epocha, passando os seus moradores para a Praia de Santa Maria por causa do amplo porto, crescendo de tal maneira a sua importância, ...*<sup>16</sup>.

De acordo com excerto subsequente, podemos auferir que o Porto da Praia ganhou um lugar importante no espaço santiaguense, numa altura em que já a mesma ilha estava afirmando-se no contexto das viagens a longo curso, chegando o capitão da mesma a

<sup>14</sup> TRAVASSOS VALDEZ, Francisco. *África Occidental*. Lisboa. Imprensa Nacional. 1864.pp. 195-201.

<sup>15</sup> SANTA RITA VIEIRA, Henrique Lubrano de. *Terras de Santa Maria. Fragmentos: Revista de letras artes e cultura*. Nº 9-10. Maio de 1993. pp. 23-27.

<sup>16</sup> BARCELOS, Christiano de Senna. *Subsídios para a História de Cabo Verde e Guiné (Vol. I, partes I e II)*. Praia. Edição Instituto Nacional da Biblioteca e do Livro. 2003. p. 80. O negrito é nosso.

informar ao rei que o seu porto era ponto de passagem de todos os navios que demandassem para São Tomé e Brasil<sup>17</sup>. Não obstante as condições do desenvolvimento da vila da Praia atrás mencionadas, esta manteve-se ainda durante algum tempo, em segundo plano no contexto da ilha de Santiago, posição donde sairá só com a decadência da Ribeira Grande<sup>18</sup>, facto reforçado com a ideia de Ilídio Baleno<sup>19</sup>, em consequência do declínio da Vila de Alcatraz<sup>20</sup>, que no dizer de Santa Rita Vieira estava arrasada e salgada.

A posição de destaque do porto em apreço em relação aos outros existentes na ilha, advinha das melhores condições de salubridade, pelo povoado estar localizado em cima da referida achada, salvo das pestes e das doenças que assolavam a Ribeira Grande no tempo das chuvas, o que faz com que predomine um ambiente sadio e até mesmo “lavado os areis”<sup>21</sup>. Por outro, destacou-se em relação aos outros da referida ilha na medida em que os outros existentes revelavam-se impróprios. Em relação a esta concepção, concordamos com António da Paula Brito quando afirma que o porto do Tarrafal tinha boas condições, mas faltava-lhe uma alfândega para controlar as mercadorias transaccionadas ali; que em relação ao Porto da Ribeira Grande estava cheio de pedras de edifícios no fundo que as cheias arrastavam para ali [e por causa dos pântanos que se formavam junto a Praia no tempo das chuvas]; que o Porto de Pedra Badejo, Nossa Senhora da Luz e da Ribeira da Barca eram bastantes razões para albergar grandes embarcações<sup>22</sup>.

O porto da cidade da Praia, insere-se a ilha no contexto das grandes viagens de descobrimento e outras conexas<sup>23</sup>, como ponto de escala e de aguada, como alude o Padre António Duarte Brásio: a de Vasco da Gama e Pedro Alvares Cabral em 1497, João de Barros e Fernão de Castanheda, Afonso do Albuquerque em 1504 no seu regresso de Calicute, Sebastião D’ Elcano na sua viagem de circum – navegação,

---

<sup>17</sup> CORREIA E SILVA, António. **Espaços urbanos de Cabo Verde: O tempo das cidades-porto**. Lisboa. Edição da Comissão Nacional dos descobrimentos portugueses (CNCDP). 1998. p. 50.

<sup>18</sup> Esta vai cair em declínio por causa da acção conjugada da insalubridade do clima, dos ataques dos corsários e das sucessivas crises comerciais.

<sup>19</sup> BALENO, Ilídio. *Cabo Verde: Introdução geográfica*. In: **História Geral de Cabo Verde**. vol. I. Lisboa – Praia. Instituto de Investigação Científica Tropical, Instituto Nacional de Investigação e Património Culturais de Cabo Verde. 1991. p. 22.

<sup>20</sup> Que por causa de verem as suas soluções de sobrevivência a todos os níveis ela passaria a denominar-se Praia de Santa Maria da Esperança.

<sup>21</sup> BALENO, Ilídio Cabral. *Povoamento e formação de sociedade*. In: **História Geral de Cabo Verde** .... p. 23 e SILVA, António Leão Correia e. **Combates pela história**. Praia. Spleen Edições. pp. 152-153.

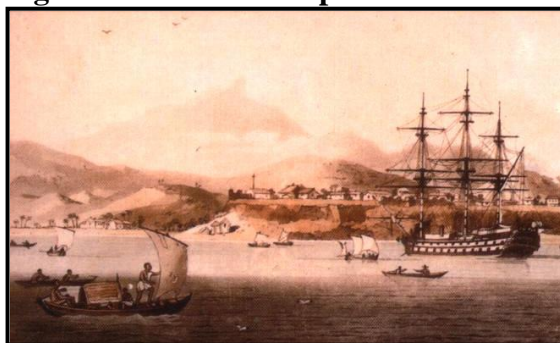
<sup>22</sup> BRITO, António de Paula. **Subsídios para a corografia da ilha de S. Thiago de Cabo Verde**. Lisboa. Imprensa Nacional. 1890. pp. 40-41.

<sup>23</sup> Do ocidente, do oriente e da própria costa ocidental africana não só por causa do tráfico de escravos e comércio, como também nas viagens de desbravamento desta parte do continente.

Cristóvão Colombo na sua segunda viagem para a América<sup>24</sup>. A este conjunto de aventureiros encontramos Charles Darwin que em 1832 “*passou por Cabo Verde, na sua primeira escala da sua viagem a volta do mundo que acabaria em 1836, a bordo da HMS Beagle*”<sup>25</sup>. Deste feito a Praia nunca foi fechada sobre si mesma, pois, ainda é vista como elo de ligação entre o interior da ilha e o espaço mundial, quando os navios vinham fazer aguada no porto praiense abastecendo de água nos poços da “*Fonte Anna e do Pacheco*”<sup>26</sup> e reforçando o comércio miúdo a beira do porto com produtos do interior da ilha trazidos pelos comerciantes que se instalavam em feiras a boca do porto, trocando por toda a espécie de produtos que existissem para tal, como nos refere António Leão Correia e Silva<sup>27</sup>.

Esta percepção fortalece a nossa convicção de que, as pessoas nela domiciliada e tendo um vínculo com o mundo rural e com as suas herdades, no interior da ilha com as quais não podiam desligar-se, contribuíram assim para o fortalecimento de forma estável e definitivo do povoamento nesta parte da ilha, emergindo uma sociedade urbano-rural. Pois não é de estranhar que na época, não se encontrassem “*camponeses falando a língua inglesa ou mesmo a franceza*”<sup>28</sup>. Desta forma teve um grande desenvolvimento e movimento marítimo, como exibido na figura 4, a seguir apresentada.

**Figura 4 – Movimento portuário da Praia**



**Fonte: PEREIRA, Daniel. A situação da ilha de Santiago no 1º quartel do século XVIII. 2ª Edição. Praia. Alfa-Comunicações. 2004. Imagem de capa.**

<sup>24</sup> BRÁSIO, Padre António Duarte. *Cabo Verde: escala imperial*. In: **Boletim Cabo Verde Propaganda e Informação**. Nº 121. 1959. pp. 29-30.

<sup>25</sup> OLIVEIRA, Charles Emmanuel de. **Cabo Verde na rota dos naufrágios**. Praia. Edição do autor. 2005. p. 37.

<sup>26</sup> CHELMICKI, José Conrado Carlos de. **Corographia Cabo-verdiana ou Descrição Geographica – Histórica da Província das Ilhas de Cabo Verde e Guiné (Tomo I)**. Lisboa. Publicação do Autor. 1841. pp. 75-76.

<sup>27</sup> SILVA, António Leão Correia e Silva. *Dinâmicas de decomposição e recomposição de espaços e sociedades*. In: **História Geral de Cabo Verde**. (Vol. III) ALBUQUERQUE, Luís de, MADEIRA, Maria Emília (coord.) et al.. Lisboa - Praia. Instituto de Investigação Científica Tropical e Instituto Nacional de Investigação e Património Culturais de Cabo Verde. 2002. pp. 27-28.

<sup>28</sup> CORREIA E SILVA, António. **Espaços urbanos de Cabo Verde...** p. 51-52.

Este desenvolvimento portuário fez com que a ela demandasse navios de várias nacionalidades, servindo, como já tínhamos referido anteriormente, a ilha como ponto de escala, abastecimento de mercadorias e fazer trocas, como descrito no quadro que se segue. Isto fará com que por vezes esta se transforme num local de desavenças e disputas entre vários povos, são os casos dos ingleses, franceses e holandeses, como reporta José Christiano de Senna Barcellos<sup>29</sup>.

**Quadro 1 – Movimento Marítimo no porto da Praia no mês de Junho de 1848**

Nacionalidade	Porto de origem	Porto de destino	Motivo de entrada
Norueguesa	Boston	Brasil	Abastecimento de sal
Francesa	Madeira	Bourbon	Abastecimento de sal
Dinamarquesa	Boston	Brasil	Abastecimento de sal
Dinamarquesa	Baltimore	Buenos Aires	Abastecimento de sal
Americana	Boston	Boavista	Negociar
Americana	Madeira	Rio Grande	Negociar

Fonte: Construído a partir dos termos de entrada de navios estrangeiros na alfândega da Praia (1848-1850). Cf. IAHN SGG Livro 0959. Originais manuscritos. Praia. 1994. fls. 36v-38.

Finalmente, dizer que a Praia, localizada no coração do Atlântico, esteve sempre no alvo das rotas internacionais inscritas na sua génese, desde o tráfico de escravos, passando também a outros tipos de produtos que faziam com que os navios demandassem a ilha, apesar de “*dar-se um peso maior ao comércio de escravos em detrimento da agricultura mercantil*”<sup>30</sup>. Aberta ao cosmo externo e sujeita às influências exógenas, nem sempre esta valência jogou a seu favor, mas foi sempre um factor preponderante para o seu desenvolvimento como centro motor de crescimento da ilha de Santiago e de Cabo Verde no qual está inserido, que durará até meados do século XIX.

### 3. O porto do Mindelo no contexto geo-histórico da ilha de São Vicente

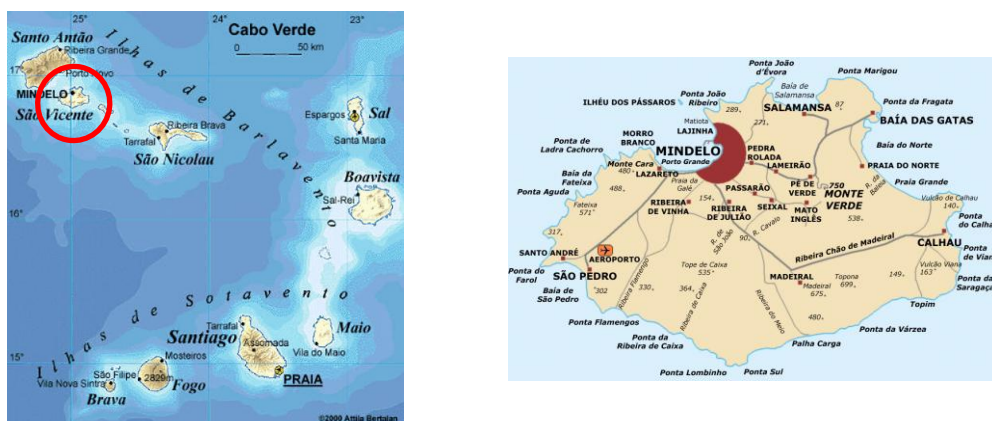
O porto do Mindelo geograficamente localiza-se na ilha de São Vicente, que por sua vez constitui uma das ilhas do Norte do arquipélago de Cabo Verde, localizada “a

<sup>29</sup> BARCELOS, Christiano de Senna. **Subsídios para a História de Cabo Verde e Guiné (Vol. II, parte III)...** p. 119.

<sup>30</sup> FURTADO, Cláudio. **Transformação das estruturas agrárias numa sociedade em mudança: Santiago – Cabo Verde.** Praia. Instituto cabo-verdiano do livro e do disco. 1993. p. 34.

16°53' lat. N. e 25° O log. W Green"<sup>31</sup>. Por conseguinte, a cidade do Mindelo e o Porto Grande situam, a Noroeste da ilha a "16°54' latitude N e 15° 56' longitude de Lisboa"<sup>32</sup>, como pode-se confirmar na figura que se segue.

**Figura 5 – A ilha de São Vicente no arquipélago de Cabo Verde e a cidade do Mindelo no contexto geográfico da mesma ilha**



Fonte: <http://www.portalsaofrancisco.com.br/alfa/cabo-verde/imagens/mapa-de-cabo-verde-4.gif> – <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e0/2007.03.16.cv.SaoVicente.mapa.gi> – acedido em 1 de Julho de 2009.

A ilha foi descoberta, por volta de 1462, ao mesmo tempo que a de São Nicolau e doada depois ao Duque de Viseu, a título da dependência de Santo Antão, “na ideia de que trataria de a colonizar com gente das ilhas vizinhas”<sup>33</sup>. Mas tal colonização porém não se realiza, e a ilha ficou esquecida quase até ao século XVIII. Três anos mais tarde ela seria doada novamente, só que a gora ao Conde de Portalegre, juntamente com a de São Nicolau. Por causa da sua natureza árida, a ilha não oferecia atractivos para o seu povoamento, pois, oferecia exclusivamente produtos advindos da criação do gado bravo, âmbar e algumas tartarugas, apanha de burros como alude José Conrado Carlos de Chelmicki<sup>34</sup>. Estes produtos eram explorados pelos donatários, através dos seus agentes, pagando o dízimo à Coroa através dos seus representantes. Assim, durante o século XVI, a presença de pessoas era esporádica, para o controlo do gado bravo e em

<sup>31</sup> Apontamentos para a história das ilhas de Cabo Verde. In: **Boletim da sociedade Geográfica de Lisboa**. Sociedade de Geografia de Lisboa. Lisboa. Nº 11 e 12. 56ª Série. Novembro-Dezembro 1938. p. 487.

<sup>32</sup> TRAVASSOS VALDEZ, Francisco. **África Occidental**. ... p. 106 e CHELMICKI, José Conrado Carlos de. **Corographia Cabo-verdiana**. p. 11.

<sup>33</sup> TRAVASSOS VALDEZ, Francisco. **África Occidental**. ... p. 119.

<sup>34</sup> CHELMICKI, José Conrado Carlos de. **Corographia Cabo-verdiana**. p. 24.

tempos de matança dos mesmos e como refere alguns autores era “*povoada de cabras e não de gente*”<sup>35</sup>, como demonstramos na figura 6, a seguir apresentada.

**Figura 6 – Aspecto parcial do Mindelo no século XVI, evidenciando a criação de gado bravo**



Fonte: SILVEIRA, Luís. *Ensaio da Iconografia das Cidades Portuguesas do Ultramar....* p. 128.

Passados quase duzentos anos, na condição do “*esquecimento*”, só por volta de 1614, a Ilha de S. Vicente foi doada a D.João da Silva juntamente com a de São Nicolau, com toda a exploração dos seus gados, que com a morte do mesmo reverteram tais direitos a favor da coroa, ordenando que o Governador das ilhas pudessem arrecadar os rendimentos destas duas ilhas<sup>36</sup>. Assim, a ilha não foi só depósito de gado bravo e outras actividades a ela conexas, mas também servirá de porto de abrigo aos pescadores ao longo do século XVI e em finais de setecentos, como ponto de escala aos navios baleeiros americanos que demandavam ao Atlântico setentrional e como ponto de descanso aos corsários (holandeses, franceses e ingleses), querendo por fim a hegemonia ibérica<sup>37</sup>, valorizando desta forma a posição geográfica da ilha e do arquipélago. Esta atitude dos corsários seria ainda uma “*afronta*” para as autoridades metropolitanas face às outras ilhas do arquipélago.

Por conseguinte, e com a panorâmica desenhada anteriormente, podemos afirmar que a ilha de São Vicente, desde os primórdios teve uma ocupação descontínua, que só sairá com o pensamento fisiocrático que surge nos finais do século XVIII, valorizando o espaço Atlântico como meio comercial da época. Este novo pensamento, aliado ao medo da perda deste território sobretudo aos ingleses que queriam fazer dela espaço para atingir outros pontos do Atlântico, fizeram com que a coroa reflectisse sobre a sua

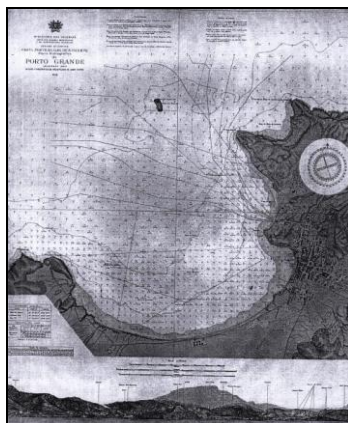
<sup>35</sup> SANTOS E OUTROS, Maria Emília dos (coord. e org.). **História Concisa de Cabo Verde**. Lisboa-Praia. Edição do Instituto de Investigação Científica Tropical e Instituto da Investigação e do Património Culturais. p. 97.

<sup>36</sup> Cf. IAHN. **SGG Livro A1 – (R). A1/0001 (1674 – 1754)**.

<sup>37</sup> SILVA, António Leão Correia e. **Nos tempos do Porto Grande do Mindelo**. Praia-Mindelo. Centro Cultural Português. 2005. pp. 24-29.

ocupação efectiva. Todo este interesse, advinha da importância estratégica do porto no contexto das viagens no atlântico médio, bem como da proveniência das suas condições naturais. A estas condições naturais, autores da época reportam ao “*Porto Grande que está á prova de todos os ventos, com um bom fundo e espaço sufficiente para ancorarem mais de 300 naós, apresentando uma bella a aparênciã e bom ancoradouro com fundos de cascalho e areia, e agoas tão limpas, que se vê a amarra e âncora dos navios fundeados; também aofferece fácil e bom desembarque*”<sup>38</sup>. Por conseguinte, aliada a estas condições, a baía de forma côncava é abrigada dos ventos do Norte por causa das cordilheiras da vizinha ilha de Santo Antão (distanto cerca de 8 milhas) e do ilhéu dos Pássaros que lhe serve de baliza, dos outros ventos por causa das montanhas da mesma ilha, o que faz com que dentro do porto o mar conserva-se “*quasi sempre sereno*”<sup>39</sup>. Na figura 7, que se segue, apresentamos as condições naturais do porto referidas anteriormente, que a valorizam como ponto estratégico privilegiado.

**Figura 7 – Baía do porto do Mindelo e a composição dos seus eixos**



**Fonte: SILVEIRA, Luís. Ensaio da Iconografia das Cidades Portuguesas do Ultramar.... p. 132.**

Esta conjuntura setecentista, abre uma nova fase no povoamento da ilha de São Vicente, iniciando em 1734 com João da Távora<sup>40</sup>, ainda quando Bento Gomes Coelho era Governador. Este pede licença para povoar e fortificar à sua custa o porto, em que o Governador informa a Sua Majestade sobre o pedido realçando as vantagens para o Estado, impedindo os corsários de fazer aguada nesta ilha e “*que há a Vossa Magestade não dispende da Real Fazenda couza alguma*”<sup>41</sup>. Assim evidencia-se a importância do

<sup>38</sup> CHELMICKI, José Conrado Carlos de. *Corographia Cabo-verdiana*. p. 23.

<sup>39</sup> *Apontamentos para a história das ilhas de Cabo Verde*. In: *Boletim da sociedade Geográfica de Lisboa*. .... p. 488.

<sup>40</sup> Morador na corte, de passagem pelo porto da Praia.

<sup>41</sup> Cf. *IAHN. SGG Livro A1 – (R). A1/0002*. fls. 235 e PEREIRA, Daniel. *Estudos da História de Cabo Verde*. Praia. Alfa-Comunicações. 2005. pp. 253-254.

porto e sem proventos para a coroa povoar mais uma ilha, sobretudo esta por causa da sua aridez. Se a partir desta data até 1780 houve algum indício de povoamento nesta ilha, não terá sido bem sucedido, na medida em que em 1781 pelo decreto de 11 de Maio, a coroa ordena que fossem dadas todas as providências necessárias a fim de se povoarem as ilhas despovoadas, S. Vicente e outras, pertencentes ao seu governo e “*isenta os novos povoadores do pagamento do foro por espaço de dez anos e manda aplicar os dízimos durante estes anos à edificação das igrejas nas ditas ilhas precisas*”<sup>42</sup>. Este excerto mostra mais uma tentativa de povoamento efectivo da referida ilha, mas que foi inviabilizado porque nada se fez para o concretizar.

Nos finais desta centúria, já aparece a ilha com um número reduzido de pessoas, pois, foi visitada por sacerdotes, para fazer assentos de nascimentos e baptismos<sup>43</sup>. Provavelmente seriam pessoas das outras ilhas que vinham aproveitar os grandes campos de pastagem para a exploração do gado bravo e as condições naturais do porto. Consequentemente, é por estas alturas que foi criada a então conhecida aldeia de Nossa Senhora da Luz, que provavelmente existia antes de 1794/1795<sup>44</sup>. Para efeitos de habitabilidade a Coroa não considerou a ilha habitada até então. Sendo assim, uma nova tentativa de povoamento despoletará em 1794, altura em que o iate Bom Sucesso vindo de Lisboa, transportando presos, géneros e ferramentas destinados à ilha, naufragando os presos fugiram em navios estrangeiros para outras paragens, o que pressupõe que o porto e a ilha já começavam a ganhar importância à navegação. Em Junho do mesmo ano chega a ilha um outro navio transportando presos, com o nome de Senhor Jesus da Boa Morte<sup>45</sup>, enclausurados estes que demandavam para “*as ilhas de barlavento que se reputem de melhor clima (...) para dali passaram a povoar a ilha de São Vicente, quando para esse efeito se dirigirem as ordens necessárias (...)*”<sup>46</sup>.

As disposições para povoar a ilha de novo chegam em 1795, ordenando o início de uma nova tentativa proposta em 1793 por João da Fonseca Rosado, oferecendo para o efeito o aproveitamento dos moradores das ilhas na totalidade de 20 casais nativos dos

---

<sup>42</sup> Cf. IAHN. SGG Cx. Nº1: **Sinopse das ordens da metrópole de execução permanente – 1651/1818.**

<sup>43</sup> MONTEIRO, Félix. *Notas a “A ilha de São Vicente de Cabo Verde”*. In: **Raízes**. Nº 7-16. 1980. p. 197.

<sup>44</sup> CHELMICKI, José Conrado de. *Comentário a Corographia cabo-verdiana*. In: **B.O da Província de Cabo Verde Nº 30 \1843**. Praia. Imprensa Nacional de Cabo Verde. 1843.

<sup>45</sup> BARCELOS, Christiano de Senna. **Subsídios para a História de Cabo Verde e Guiné (Vol. II, parte III)**... .p. 110.

<sup>46</sup> Cf. IAHN. SGG Livro A1 – (R). A1/0011. Representação que fez ao Erário Real.



mesmos<sup>47</sup> e ainda introduzir “*sinquenta escravos [para] cultivar e povoar*”<sup>48</sup>. Empenhando neste em tal projecto, foi nomeado capitão-mor, chegaram os colonos as ilhas juntamente com um Provedor, um Escrivão da Fazenda Real e um Engenheiro para a demarcação dos terrenos. Os casais são autorizados a levarem os seus escravos, mas atendendo a proibição da ida de mais casais para a ilha, estabelecendo um leque de medidas administrativas no que tange aos privilégios, moradores defesa, tutela<sup>49</sup>. Por conseguinte e com a sua evolução baseada na exploração agrícola e criação do gado, a antiga povoação de Nossa Senhora da Luz, agora com cerca de 200 habitantes passará a denominar-se de Dom Rodrigo<sup>50</sup>. Esta designação, em homenagem a Dom Rodrigo de Sousa Coutinho, que quando Ministro da Marinha e Ultramar, não mediu esforços e meios a favor da fundação de uma povoação em São Vicente.

Vinte anos após esta empresa do povoamento, os colonos começaram a desertar para as outras ilhas, por causa da aridez da ilha, da sub-exploração dos terrenos e da consequente falta de água que desde sempre assolou este espaço. Assim sendo, João Carlos da Fonseca não foi feliz no seu empreendimento por causa das calamidades naturais que provocaram mortes e fomes, acabando por abandonar este projecto por volta de 1814, morrendo de desgosto por volta de 1815<sup>51</sup>. O sucessor do último foi Inácio de Melo, querendo viabilizar o então projecto em 1815, expondo o estado actual em que a ilha encontrava-se, pedindo apoio para ajudar os que restaram, cujas descendências eram da ilha do Fogo, de Santo Antão e da Boavista, pois o gado que restou pertencia a particulares que não residiam na ilha<sup>52</sup>.

Posteriormente a esta data várias são as individualidades que defendem um novo modelo de povoamento para a ilha, diferente dos cânones da colonização ibérica até então desenvolvidos. Referimo-nos a António Pussich (1818 – 1822)<sup>53</sup>, com a ideia inicial de levantar uma futura urbe em São Vicente, com as suas actividades administrativas conexas a do porto, o que imperou uma nova tentativa de povoamento

---

<sup>47</sup> BARCELOS, Christiano de Senna. **Subsídios para a História de Cabo Verde e Guiné (Vol. II, parte III)** ...p. 115.

<sup>48</sup> Cf. **IAHN. SGG Livro A1 – (R). A1/0011 – 1769/1798**. fls. 162-162v.

<sup>49</sup> Cf. **IAHN. SGG Livro A1 – (R). A1/0011**. fls. 149-150.

<sup>50</sup> BRÁSIO, António. **Descobrimento, Povoamento, Evangelização do Arquipélago de Cabo Verde**. Lisboa. Edição Centro de Estudos Históricos Ultramarinos. 1962. p. 83.

<sup>51</sup> PUSSICH, António. *Memórias ou Descrição Físico-política das ilhas de Cabo Verde – 1810*. Publicada por Orlando Ribeiro. In: **Revista Garcia da Orta (vol. IV)**. Lisboa. Edição da Junta de Investigação do Ultramar. 1956. p. 627.

<sup>52</sup> Cf. **IAHN. SGG Cx. Nº 249**.

<sup>53</sup> CARREIRA, António (Apresentação, notas e comentários). **Notícia Corográfica e Cronológica do Bispado de Cabo Verde**. Lisboa. Edição do Instituto Cabo-verdiano do Livro. 1985. Apenso nº5. s\p.

na mesma ilha. Por conseguinte, nos anos de 1819/20, conseguiu apoio da coroa para tal e o povoado que se denominava de Dom Rodrigo passou ao cognome de Leopoldina<sup>54</sup>, que em 1830 tinha cerca de 300 almas<sup>55</sup>, pessoas estas originárias essencialmente da vizinha ilha de Santo Antão, abrindo um novo ciclo de povoamento da ilha.

Da panorâmica referida anteriormente, aliada as pretensões de Pussich em sugerir a proposta da mudança da capital do arquipélago para esta ilha e com a nova conjuntura internacional que desenhava-se, a partir da revolução industrial iniciada pela Inglaterra, a febre do capitalismo industrial, imperam neste espaço até então de difícil povoamento, não obstante a sua posição estratégica, o seu processo de ocupação efectiva e rentabilização dos recursos.

Tais recursos são aproveitados em favor da navegação transatlântica, e por assim dizer era a terra em que “*a civilização passava em desfile*”<sup>56</sup>, por esta “*ilha estar no caminho quase forçado das principais linhas de navegação entre a Europa e a América do Sul*”<sup>57</sup>. Desta forma, a ilha sai de um contexto de marginalidade e de espaço periférico, a que esteve mergulhada desde a sua descoberta até início do século XIX, quando a conjuntura internacional inverteu à seu favor, nas ordens política, económica e técnica, criando um novo oceano totalmente diferente do anterior, valorizando as potencialidades da ilha como ponto de apoio à navegação no Atlântico Médio, constituindo assim motivos de desenvolvimento ao longo da mesma centúria.

---

<sup>54</sup> Em homenagem á princesa austríaca de Portugal Maria Leopoldina Josefa Carolina de Habsburgo (1797-1826).

<sup>55</sup> BRÁSIO, António. .... p. 83.

<sup>56</sup> LOPES, Baltazar. **Chiquinho**. Mindelo. Edições Calabedoché. 1997. p. 8.

<sup>57</sup> SILVA, Adriano Duarte. *S. Vicente*. In: **Cabo Verde – Boletim de Propaganda e Informação**. Ano VIII. Nº 88. Praia. Agosto de 1957. p. 9.

## CAPITULO II

### DO POVOADO DE SANTA MARIA À CIDADE DA PRAIA OITOCENTISTA – INFLUÊNCIAS DO PORTO

Este capítulo inclui uma análise do porto da Praia, evidenciando o contributo para o surgimento e desenvolvimento do povoado de Santa Maria, que ao longo dos tempos ganha dinâmica comercial, evoluindo de povoado para vila e desta para cidade. Posteriormente abordaremos acerca do impacto do porto sobre este espaço, quer directamente quer indirectamente nos mais variados campos da vida dos seus cidadãos.

#### 1. Do povoado de Santa Maria à cidade oitocentista

O crescimento natural do povoado da Praia deveu-se à sua ligação com o exterior, tornando-se num importante pólo de atracção de populações de zonas periféricas. Nas colónias, como foi o caso do Arquipélago de Cabo Verde, como aliás enfatiza Frederic Mauro, a urbanização e os outros sectores da sociedade ganham, maior força no século XIX<sup>58</sup>. Por conseguinte é de notar que, no caso específico deste tal fenómeno desenvolvimentista, deveu-se mais ao sector terciário e o porto funcionou como mola impulsora deste sistema e suas áreas conexas.

Desta forma o povoado da Praia estrutura-se à semelhança das urbes costeiras do império colonial português, começando a crescer muito antes do século XIX por causa do seu ancoradouro<sup>59</sup> que envolve todo um esquema de prestação de serviços, incrementando um grande desenvolvimento do comércio, como o negócio de variados produtos com a tripulação dos navios que o escalam<sup>60</sup>. A par deste panorama de escala portuário, será baptizada com o cognome de Praia de Santa Maria, Praia de Santa Maria da Esperança, Praia de Nossa Senhora da Esperança, na medida em que esta divindade será protectora dos aventureiros, que lançando nas conquistas, passavam por ela “(...) *para fazer aguada e carnagem, para breve descanso e cura dos homens depauperados pelas longas viagens* (...)”. Por conseguinte, viam nela uma esperança no cumprimento dos seus feitos, como católicos devotos à mesma. Ainda este porque este espaço veio a dar resposta às dificuldades impostas pela aridez da nado-morta vila de Alcatrazes. Por

<sup>58</sup> MAURO, Frédéric. **A Expansão Europeia**. Lisboa. Editorial Estampa. 1998. pp. 142 -168.

<sup>59</sup> BRÁSIO, António. *Cabo Verde, escala imperial...* .p. 9.

<sup>60</sup> CORREIA E SILVA, António. **Espaços urbanos de Cabo Verde...** .pp. 51-52.

isso não é de estranhar o levantar de ermidas em invocação à mesma como abordaremos a posteriori.

Como já tínhamos referido anteriormente, as menções mais antigas deste espaço são datadas de 1515, e fortalecidas ao longo dos séculos XVI e XVII, com a queda de Alcatrazes e da Ribeira Grande, aliada à dinâmica que incide sobre o espaço praiense. O porto da Praia, ou mais concretamente no início do século XVI, já era considerado o melhor da ilha de Santiago, constituindo um dos eixos principais do desenvolvimento do arquipélago, não se devendo estranhar, o surgimento do almoxarifado ou a alfândega desde muito cedo, em 1517 como refere António Leão Correia e Silva<sup>61</sup>, para a captação dos rendimentos comerciais. Em 1526, a Igreja instala-se definitivamente neste espaço, reedificando a antiga que foi feita em homenagem à santa padroeira da cidade como alude Henrique Lubrano de Santa Rita Vieira<sup>62</sup> e simultaneamente com o Estado, que figura já com “o funcionamento da câmara”<sup>63</sup>, com capitão e Governador da Justiça como refere Senna Barcelos, são atraídos pela dinâmica portuária, o que faz com que todo este processo que é simultaneamente portuário, económico e administrativo, arrastasse consigo tradução espacial.

Em 1572, se verificou os primeiros assentamentos com propensão para um futuro desenvolvimento urbano, totalizado em 30 fogos e 447 almas de confissão, frutos desta rápida e expressiva actividade portuária<sup>64</sup>. O porto adquiria uma certa importância no contexto atlântico e por volta de 1549, há mesmo uma certa preferência por parte dos mercadores pelo porto da vila da Praia, relativamente ao da Ribeira Grande. Mesmo com toda esta dinâmica do porto a sua evolução enquanto espaço, onde emerge um conjunto de relações humanas baseada em vínculos desenvolvimentistas directos com o espaço vigente, seria lento, se partirmos do aglomerado populacional a que se chamou de vila. Neste contexto, no ano de 1605, o Padre Fernão Guerreiro na sua “Relação anual das coisas que fizeram os padres da Campanhia de Jesus nas suas Missões”, alude a esta vila como pobre de casas. Três anos mais tarde o mesmo autor, informa as

---

<sup>61</sup> CORREIA E SILVA, António. **Espaços urbanos de Cabo Verde...** .p. 49.

<sup>62</sup> SANTA RITA VIEIRA, Henrique Lubrano de. *Terras de Santa Maria*. In: **Fragmentos: Revistas de Letras, Artes e Cultura**. Nº 9-10. Maio de 1993. p. 27.

<sup>63</sup> BARCELOS, Christiano de Senna. **Subsídios para a História de Cabo Verde e Guiné (Vol. I, partes I e II) ...** .p. 115.

<sup>64</sup> BRÁSIO, António. **Monumenta Missionária Africana (África Ocidental) 2 Série: Tomo III. (1570 – 1600) – Doc. 14...** .pp. 38-39.

autoridades metropolitanas de que esta vila tinha sido atacada por corsários, o que fez com que os moradores fugissem dela deixando-a quase que despovoada<sup>65</sup>.

Assim durante todo o século XVII e até finais do século XVIII, mesmo com a transferência da capital da Ribeira Grande para a Praia em 1770, o espaço praiense não se impôs definitivamente como centro urbano, na medida em que “*não estava arruada, tinha uma população bem pequena, que vivia em casas cobertas de palha. Além da Igreja de Nossa Senhora da Graça, possuía a casa da Câmara e provisoriamente a Cadeia*”<sup>66</sup>, bem como ainda as autoridades continuariam a residir na antiga capital da província. Sessenta anos mais tarde, a Praia era como descreve Ilídio do Amaral, “*um aglomerado de população diminuta que vivia em casebres cobertos de palha, irregularmente dispersos numa pequena área da achada, em torno do largo onde ficavam a igreja de Nossa Senhora da Graça, a casa da câmara e cadeia. Cerca de 20 anos depois graças aos esforços do Governador Marcelino António Bastos, começaram a surgir as primeiras casas, cobertas de telha e a primeira rua alinhada a partir da Rua do Corvo*”<sup>67</sup>.

Toda a movimentação comercial e portuária vividas na Praia ao longo do século XVIII, por causa do seu porto leva as autoridades locais e central a encarar este espaço com outros olhos. Até mesmo porque por trás deste comércio miúdo e desorganizado, a boca do porto desenvolveu uma intensa actividade de contrabando, nas quais o principal produto era o pano de terra que era trocado por escravos na costa ocidental africana. Por conseguinte, passaram a investir mais na ideia traçada anteriormente da transferência dos órgãos de poder para a Praia, que só se concretiza em 1769, quando o governador ali reside de forma permanente.

Era já visível na Vila da Praia entre 1747 e 1860, o esforço das autoridades em mudar a sua fisionomia e tentando cada vez mais enraizar o desenvolvimento deste espaço em que os “*governadores Fontes Pereira de Melo Lencastre, Chapuzet, Calheiros, Arrobas e Correia de Almeida*”<sup>68</sup>, dotando a Praia de edifícios modernos e grandiosos, ajudados pelo cidadãos. Por volta de 1841, já havia a primeira casa do Governador, Hospital Militar junto ao da Misericórdia ainda que em casa alugada, uma

---

<sup>65</sup> *Idem. Tomo IV (1600-1662) – Doc. 95...* pp. 348-353.

<sup>66</sup> BARCELOS, Christiano de Senna. **Subsídios para a História de Cabo Verde e Guiné (parte III)**. Lisboa. Edição Academia Real das Ciências de Lisboa. 1899. pp. 53-57.

<sup>67</sup> AMARAL, Ilídio do. **Santiago de Cabo Verde – A terra e os homens**. Lisboa. Edição de Memórias da Junta de Investigações do Ultramar. 1964. p. 328.

<sup>68</sup> TRAVASSOS VALDEZ, Francisco. **Africa Occidental...** p. 201.

igrejinha, um jardim e casa da pólvora<sup>69</sup>. Assim, de uma lenta ocupação inicial do século XVI, contrapõe-se com o crescimento acelerado, no século XIX, conhecendo melhorias “*significativas após um conjunto de medidas que visavam melhorar as condições básicas da vila que queria ascender a cidade*”<sup>70</sup>.

Em face disto tudo, cada vez mais a Praia assumiria um papel importante na ilha, o que fez com que no ano de 1858, através do decreto de 29 de Abril<sup>71</sup>, fosse elevada à categoria de cidade, como evidenciaremos em anexo 1; foi denominada de *Cidade da Praia de S. Thiago*, pelo seu grande aumento demográfico, em edifícios e pela expansão comercial. Mérito este, atribuído a Marques de Pombal, que não mediu esforços no empreendimento de dignificação do espaço praiense.

A par desta grande evolução, acarreta consigo o empreendimento de grande relevo que contribuiria para o desenvolvimento deste espaço, referimo-nos a construção do porto artificial que começa por volta 1858, ano da sua ascensão à categoria de cidade, juntamente com outras obras importantes para a urbe com ajuda do imposto de 3% *ad valorem*, que são objectos de estudo posteriormente, quando estivermos a debruçar sobre o impacto do porto na cidade.

Preocupando com a fisionomia da cidade, a partir de 1862 as autoridades municipais tentam unificar as novas construções, elegendo uma comissão especial, criando e impondo um conjunto de posturas municipais, particularmente, nas áreas do saneamento e da higiene de que a cidade tanto padecia. Preocuparam-se igualmente com as construções da cidade, uniformizando regras para tais edificações<sup>72</sup>. Ao mesmo tempo, observa-se a construção das principais vias de acesso à Cidade, de uma escada que dá acesso ao planalto (escada de São Januário), ampliação da alfândega e do lazareto localizados nos ilhéus de Santa Maria, que evidenciamos como figura 8, tendo sido posteriormente transformado em leprosaria, para os quarentenários e já em 1890 “*precisava ser estabelecido n’outro logar mais distante da cidade*”<sup>73</sup>. Na mesma época ampliou-se o hospital.

---

<sup>69</sup> AMARAL, Hlídio do. *Santiago de Cabo Verde*....p. 329.

<sup>70</sup> ÉVORA, José Silva. *A Praia na primeira década da segunda metade do século XIX: o porto, o comércio e a cidade*. Porto. Universidade do Porto. 2007. p. 48.

<sup>71</sup> VIDE: Portaria Nº 94/1858. In: **B.O (Boletim Oficial) da Província de Cabo Verde Nº 29 \1858 (IIª série)**. Praia. Imprensa Nacional de Cabo Verde. 1858. p. 154.

<sup>72</sup> **B.O da Província de Cabo Verde Nº 3 \1870**. Praia. Imprensa Nacional de Cabo Verde. 1870. pp. 15-16.

<sup>73</sup> BRITO, António de Paula..... p. 47.

**Figura 8 – Escada de São Januário de acesso ao “Plateau” e vista parcial do lazareto no ilhéu de Santa Maria**



Fonte: LIMA, António Germano. *A cultura material como fonte histórica: o caso do património construído da Praia*. In: *Revista Científica. Praia*. Edição da UNICV (Universidade de Cabo Verde). Publicação trimestral. Nº 2. Janeiro 2006. pp. 22-23.

Com assinatura em 1865, do contrato de concessão de uma parte do ilhéu de Santa Maria e uma porção da fronteira do mesmo, para estabelecer um depósito de carvão de pedra a cidade da Praia ganha uma nova movimentação portuária, aumentando consideravelmente a demanda dos navios para este porto. Assim abre uma nova ramificação no desenvolvimento da urbe e do porto, por causa dos navios a vapor que a ela demandam, antes mesmo da procura do Porto Grande do Mindelo, na ilha de São Vicente.

Desta forma, as características que evocam a Praia de hoje, é fruto da dinâmica económica da segunda metade do século XIX e do advento ao estatuto de cidade, que prosseguiu até o momento em que o espaço/cidade oitocentista projectou-se como elo entre o urbano e o rural, como também entre a ilha e cosmos externo, isto advindo do porto ter a *“baia maior e melhor que há [na época] em todas as ilhas vizinhas da cidade”*<sup>74</sup>. Desta forma acabou por ter impactos económicos e sociológicos sobre o mesmo, como analisaremos nas linhas seguintes.

## 2. As influências do porto na cidade da Praia oitocentista

Nos termos daquilo que temos vindo a frisar, a Praia desenvolveu-se graças ao porto que diversificou o seu desenvolvimento bem como o da ilha. Para entendermos esta evolução nas linhas anteriores desenhámos, de forma bastante sumária o que foi o povoado desde os primórdios até ao século XIX, e para que possamos entender o impacto do porto passamos a caracterizar estas mudanças ao longo da data em análise.

<sup>74</sup> BRÁSIO, António. *Monumenta Missionária Africana ...Tomo IV. (1600-1662) – Doc. 95...* .pp. 348-353.

O desenvolvimento do porto não acarreta consigo só transformações benignas como também malignas. Estamos a referir a acção do corso e da pirataria que foram atraídos pela dinâmica deste porto nos meados de setecentos e ao longo do século XIX. Assim sendo, o aparecimento das instalações militares e de defesa da ilha inscrevem-se no contexto da necessidade da defesa das ilhas, face aos ataques dos corsários que cedo assolaram o arquipélago<sup>75</sup>, o que fez com que a coroa teve de imaginar um sistema mais eficaz de defesa, construindo-se ou reparando fortalezas, já que no século XV a XIX, as actividades predatórias alargaram as suas bases de acção para o Atlântico.

Por conseguinte, a Praia desempenhando função de feitoria donde advinha a sua prosperidade, acabou por atrair as pilhagens e saques, muitas vezes destruindo quase tudo. Dentre estes destacamos os corsários Jacques Maher e Sir Cordir em 1598, Jacob Willekens que em 1711, Jacques Cassard em 1712 a qual se fez sentir as suas influência sobre a praia. O porto da urbe em estudo foi, inclusivamente, ponto de combate entre frotas estrangeiras, particularmente entre ingleses e franceses, como passamos a citar: *“estava fundeada em 16 de Abril de 1781, a fazer aguada, uma esquadra ingleza, composta de cinco naus e duas fragatas, commandadas por Johnston. Uma esquadra franceza, de igual numero de navios, que sahira em 22 de março de Brest, sob o commando de Suffren, com destino ao cabo da Boa Esperança, para se bater com aquella, surphende,u-a no porto da Praia<sup>76</sup>”*. Face a estes ataques que, afectavam profundamente a vida dos moradores da Praia, sugestões são enviadas para o Reino no sentido de se criar formas de defesa da terra e do mar. Para tal, são erigidos fortificações e reedificadas fortalezas da vila, com o objectivo de dificultar os ataques inimigos, em espaços de grande visibilidade em direcção ao mar, possibilitando contornar o perímetro da baía e o próprio Ilhéu de Santa Maria que foi construído em 1820, pelo Governador Moraes e Castro.

Logo no ano de 1796, mandou-se construir um forte na Achada Grande que se denominou de Príncipe Real de Portugal, fazendo parte deste conjunto defensivo, contava-se ainda com o forte de Nossa Senhora da Conceição que em 1804 já era contemporânea do forte no Presídio guarnecido com seis peças, *“que governador Basto*

---

<sup>75</sup> O objectivo principal do corso era pilhar e orubar. Estas actividades, desde os tempos antigos, eram utilizadas como forma económica lícita, apoiada pelas coroas ou por particulares e também como meio para fazer a guerra.

<sup>76</sup>BARCELOS, Christiano de Senna. **Subsídios para a História de Cabo Verde e Guiné (Vol. II, parte III)** ... pp. 79-80.



concluiu em janeiro, na villa da Praia”<sup>77</sup>. Este sistema defensivo concebido em torno do porto enquadrava ainda, a fortificação de Nossa Senhora da Graça, que situava a sul da igreja do mesmo nome. A defesa do porto, baseava-se ainda em três baterias chaves: a da Ponta Temerosa construída por volta de 1664, a da Mulher Branca e a do Visconde, cuja imagem exemplificativa de uma destas fortificações apresentamos como figura 9.

**Figura 9 – Exemplo de uma das fortificações da Praia em forma de bateria**



**Fonte: LOUREIRO, João. Postais antigos de Cabo Verde. Lisboa. Edição do autor e Associados Lda. Macau. 1998. p. 51.**

Indubitavelmente, estas fortificações originaram e contribuíram para o desenvolvimento do porto, fazendo dele um local seguro de descanso e de comércio, favorecendo cada vez o desenvolvimento do povoado. A par desta segurança, a sociedade começou a estruturar-se de uma forma homogénea, ligada ao porto, a nível comercial, e ao interior, a nível das suas herdades, factos advindos do porto, contribuindo para o surgimento de uma sociedade com características urbano-rurais. Pois, a antiga sociedade escravocrata em crise, reconfigura a sua estrutura inicial, dando lugar a esta nova configuração.

Para dinamizar a ligação com o interior da ilha, facilitando o escoamento das mercadorias aos navios que demandavam a este ancoradouro, a rede viária acessível assumia como uma premência. Para tal, investem-se em obras viárias para o interior da ilha, pois o único que tinha era o lance de caminho que iniciava na actual Achada de São Filipe a uma légua da cidade<sup>78</sup>. Assim sendo, investe-se nas obras do caminho para Santa Catarina, como pudemos depreender da documentação da época<sup>79</sup>, mas também reconhecia-se a necessidade da construção de uma estrada até ao porto do Tarrafal no extremo norte da ilha.

<sup>77</sup> BARCELOS, Christiano de Senna. **Subsídios para a História de Cabo Verde e Guiné (Vol. II, parte III)** ... p.146.

<sup>78</sup> ÉVORA, José Silva. **A Praia na primeira década da segunda metade do século XIX...** p. 48.

<sup>79</sup> **B.O da Província de Cabo Verde N° 49 \1859.** Praia. Imprensa Nacional de Cabo Verde. 1859. pp. 246-247.

Mesmo com a ligação da Praia ao interior da ilha, do aparecimento de uma nova sociedade, das fortificações a Praia carecia ainda de obras importantes ao longo da centúria de oitocentos para dar resposta às demandas sobrevindas do estatuto de cidade. Medidas irão ser tomadas para infraestruturar, melhorar o ambiente económico e social, projectando a importância que esta adquiriu enquanto capital das ilhas – com o imposto dos 3% ad valorem.

### 2.1. O imposto dos 3% ad valorem e o seu impacto no espaço praiense

Querendo dignificar a imagem da cidade, juntamente com o governo-geral encontrar meios necessários para angariar fundos para tal efeito aprova-se o imposto 3% ad valorem, sobre todos os produtos importados e exportados da ilha, cobrados na alfândega separado dos outros impostos, cuja soma seria depositado na Câmara Municipal até que o governo aprovasse o que fazer com ela, cujo teor apresentamos em anexo 2<sup>80</sup>. Este era aplicado na edificação de obras importantes, para dar resposta as demandas não só da época como também do advento deste espaço a estatuto de cidade. Estas eram: a construção de um cais, aterro e abertura de valas, esgotamento dos pântanos da Praia Negra e da Várzea da Companhia, conclusão do edifício do Paços do Concelho, construção de um matadouro, reparo dos poços da Fonteanna e Pacheco e construção de um aqueduto. Por conseguinte, somos forçados em concordar que este imposto trouxe um grande desenvolvimento para a urbe, incidindo particularmente na melhoria das condições de vida. No ano de 1872, foram geridos os recursos advenientes desta receita no valor de 3791\$75<sup>81</sup>, para construções de natureza a cima mencionadas.

A nível económico, este imposto contribuiu para que a Praia se transformasse num ponto de afluência de uma população cada vez mais crescente, num contexto em que as condições físicas estavam criadas para induzir as pessoas a dedicarem a um comércio mais alargado, o que a dinamizou enquanto pólo de atracção mercantil. O tributo em apreço, para além de contribuir para construção de algumas obras levou a efeito reparação de outras, no que tange ao saneamento, calcetamento de algumas ruas, entre outras condições que contribuiram para ascensão da Praia a categoria de cidade, o que possibilitou ainda uma maior atractividade por parte de navios de outros quadrantes

---

<sup>80</sup> *Portaria n.º 162*. In: **B.O da Província de Cabo Verde. N.º 178 \1855**. Praia. Imprensa Nacional de Cabo Verde. 1855. pp. 755-756.

<sup>81</sup> *Correspondência recebida da Comissão administrativa dos 3% ad valorem no ano de 1872*. In: **SGG. Cx. 071. IAHN**. Praia. 1994.

do globo, como evidenciamos no quadro que se segue. Esta ideia fortalece a nossa posição quando referimos a mesma como centro de convergência e divergência de pessoas evidenciada anteriormente.

**Quadro 2 – Exemplos das origens dos navios de longo curso entrados no porto da Praia (1850-1860)**

<b>Origem</b>	<b>Número</b>
América	136
Lisboa	224
Londres	85
Gâmbia	32
Madeira	31
França	34
Bissau	91
Gorée	31
Buenos Aires	1
Bristol	18
Gothebourg	4
Liverpool	16
Peru	1
Serra Leoa	8
Bahia	14
Magador	1
Bremen	8
Tenerife	6
Costa da Mina	2
Génova	2
Costa da Patagónia	1
Ilha das Flores	1
New Castle	1
Tahiti	1
Rio Grande do Sul	1
Alexandria	1
Hamburgo	3

Fonte: ÉVORA, José Silva. *A Praia na primeira década da segunda metade do século XIX: o porto, o comércio e a cidade*. Porto. Universidade do Porto. 2007. p. 81.

Do ponto de vista social, este imposto que é fruto da dinâmica do porto, contribuiu para a melhoria das condições de vida, particularmente a nível sanitário pelos

factores que evidenciamos anteriormente. Traduziu-se ainda na criação de postos de trabalho, por conseguinte no envolvimento e participação da comunidade endógena na concretização de tais objectivos.

## 2.2. O porto e a construção urbana

No que tange as construções na cidade da Praia, destacamos em primeiro lugar o porto como factor primordial de desenvolvimento do espaço praiense, cujo projecto e respectivo orçamento arrastavam desde 1848, altura em que o antigo ancoradouro revelava-se impróprio para as transacções comerciais e portuárias. As péssimas condições de desembarque nesse antigo porto estiveram na origem da ênfase dada pelo estão engenheiro civil e militar, Januário Correia d' Almeida. No seu relatório de 9 de Abril de 1858, destaca-se o porto como uma das obras de primeira necessidade a executar na Praia, figurando reparações projectadas para o velho cais. Mereceu importância, por ser o porto de bastante movimento comercial e ser muito custoso, arriscado e dispendioso, o modo como embarcavam e desembarcavam pessoas, géneros e mercadorias<sup>82</sup>. Depreende-se, que a preocupação das autoridades foi sempre no sentido de colmatar as necessidades existentes, respondendo as demandas cada vez maiores, que condicionavam o embarque e desembarque no porto da Praia.

Ligadas ao porto, levou-se a efeito a construção de duas estradas ligadas entre a alfândega e a praça da cidade, onde se fazia o mercado diário. Nesta altura, construiu-se um muro de vedação, em frente a alfândega, destinado a cargas e descargas preparando o porto para uma nova fase de desenvolvimento decorrente da sua posição como pólo de escala no Atlântico, como já tinha referido nas linhas anteriores.

Com o novo porto, a Praia ganha uma nova reconfiguração, fazendo com que a cidade, comece a estruturar-se a beira do porto de forma mais enraizada. Principia a desenhar-se a partir da Rua do Corvo, por ser um dos eixos localizados espacialmente em cima do planalto mais perto do porto. Outrossim, a cidade na sua estrutura antiga começa a desenhar-se com construções tradicionais<sup>83</sup>, sobretudo no extremo sul, na zona da

---

<sup>82</sup> BARCELOS, Christiano de Senna. **Subsídios para a História de Cabo Verde e Guiné (Vol. IV, parte VI)**... p. 109.

<sup>83</sup> Tal como na ilha do Fogo algumas destas construções não favoreciam nenhum tipo de higiene sanitária, o que pode ser visto ainda hoje, por exemplo no bairro da Ponta-Belém. Cf. SOUSA, Henrique Teixeira. *Será o cabo-verdiano indolente?* In: **Cabo Verde - Boletim de Propaganda e Informação**. Ano III. Novembro de 1952. p. 25.

Madragoa, acompanhando a evolução desta sociedade<sup>84</sup>, juntamente com as ideologias construtivas importadas do interior da ilha onde a maior parte dos comerciantes tinham as suas herdades. No anexo 3, apresentamos dois exemplos elucidativos destes tipos de construção evidenciados anteriormente. Deixamos um exemplo a nível construtivo espelhado numa construção habitacional de tipo anglicano no centro histórico, numa das zonas que outrora albergou uma das entradas de acesso ao porto para a cidade oitocentista, que apresentamos como anexo 4.

Como já tínhamos referido anteriormente, surge uma sociedade com características urbano-rurais, influenciando nas formas construtivas, pois não é de admirar que encontremos exemplos de sobrados ou mesmo de palacetes nesta urbe. Em parte, influenciadas pelos modelos construtivos da metrópole e por modelos construtivos internos.

### 2.3. O porto, o abastecimento de água e o saneamento da cidade

Desde muito cedo, a Praia viveu sobre o espectro da falta da água, o que condicionou o modo de vida das suas gentes. A comissão administrativa dos 3% ad valorem querendo resolver o problema da falta de água potável de boa qualidade, na medida em que o da Fonteanna e do Pacheco por vezes eram insalubres, investiram somas para compra de uma propriedade no Monteagarro em 1861, no sentido de abastecer água aos habitantes da cidade e aos navios que faziam escala neste ancoradouro. Nesta mesma área e zelando pela higiene da água da cidade no ano de 1886, em sessão camarária, o presidente alude à necessidade de inutilizar e desfazer dos poços referidos anteriormente e edificar outros em lugares propícios, “*com a maior brevidade possível por ser de grande utilidade para os habitantes da cidade*”<sup>85</sup>.

A nível do saneamento as receitas advenientes do imposto de 5% também foram importantes nomeadamente para a extinção dos pântanos, calcetamento de algumas ruas e fiscalização dos despejos de materiais “*fecae*”. A nível do aterramento dos pântanos, utilizaram esta soma para tais trabalhos nos da Praia Negra, tendo em conta os efeitos nefastos na vida das pessoas, como descreve António da Paula Brito<sup>86</sup>. Em matéria de

<sup>84</sup> FREIRE, Verónica dos Reis. *A Experiência Cabo-verdiana no domínio do Património*. In: **Revista Africana**. Número especial. Porto. Universidade Portucalense. 1993. pp. 65-72.

<sup>85</sup> *Correspondência recebida da Câmara Municipal da Praia – Janeiro/Dezembro: 1869*. In: **SGG. Cx. 169. IAHN**. Praia. 1994.

<sup>86</sup> BRITO, António de Paula..... .pp. 42-43.

saneamento as autoridades municipais sempre exortaram para a resolução de alguns problemas tais como: “o aterramento e abertura de vallas para o esgotamento dos pântanos da várzea da companhia e Praia Negra, o reparo dos poços da Fonteanna e Pacheco por uma maneira conveniente, o calcetamento e limpeza das ruas da villa (...) e finalmente a construção de um aqueduto já indispensável pelo grande e progressivo augmento da população d’esta villa e pelo mau estado em que actualmente existe o aqueduto particular<sup>87</sup>.”

Através de uma análise da documentação desta época nomeadamente das actas camarárias, editais e portarias municipais, nota-se uma certa apreensão no sentido de dotar a Praia de um novo visual, como também aprovaram um conjunto de medidas visando o melhoramento das condições higiénicas e de saneamento. Por exemplo pelo edital de 22 de Abril de 1860<sup>88</sup>, em que a Câmara Municipal manda substituir as casas cobertas de palha por coberturas telha. Na mesma linha, medidas são encetadas, no sentido de reedificarem, vender ou aforar certos terrenos e pardieiros, dentro da cidade na medida em que estes eram focos de despejo pontuais, constituindo assim focos de insalubridade na cidade<sup>89</sup>.

Na mesma sessão, aprovou-se o código de posturas, proibindo que haja porcos dentro da vila.

Com a panorâmica delineada anteriormente, procuramos dar uma ideia de como o porto contribuiu para o crescimento da cidade, realçando o papel que as receitas advenientes do porto tiveram na criação das infra-estruturas básicas para a cidade e de apoio ao porto, bem como a preocupação das autoridades em encetar medidas para melhorar o aspecto da cidade e torná-la mais atractiva.

---

<sup>87</sup> *Correspondência recebida da Câmara Municipal da Praia – Janeiro/Dezembro: 1861.* In: **SGG. Cx. 169. IAHN.** Praia. 1994.

<sup>88</sup> **B.O da Província de Cabo Verde. Nº 17 \1860.** Praia. Imprensa Nacional de Cabo Verde. 1860.

<sup>89</sup> *Correspondência recebida da Câmara Municipal da Praia – Janeiro/Dezembro: 1861.* In: **SGG. Cx. 169. IAHN.** Praia. 1994.

### CAPITULO III

## DA POVOAÇÃO DE D. LEOPOLDINA AO AUGUE DA CIDADE DO MINDELO: A URBE E O PORTO

Neste capítulo analisaremos a evolução do povoado de Dona Leopoldina no auge da sua história, passando pela sua ascensão à cidade do Mindelo, terminando com algumas reflexões relativamente à mesma, nos finais do século XIX. Posteriormente, demonstraremos o contributo a ela subjacente nos mais variados campos da vida da urbe oitocentista.

### 1. Do povoado de Dona Leopoldina no auge da sua história

Foi preciso esperar até ao século XIX, para que a ilha de São Vicente ganhasse uma nova dinâmica, nascendo assim um novo conceito de espaço urbano a beira do porto, agitando desta forma a vida económica, social e política do arquipélago. Toda esta florescência, advinda da localização estratégica do Porto Grande, que se encontrava numa posição privilegiada em relação as grandes viagens entre a Europa, as Américas e a África. Fortalecendo cada vez mais a sua importância, o início do século em apreço é marcado pela revolução industrial, que revolucionou o sector dos transportes. Referimo-nos as melhorias na tecnologia naval e na invenção da máquina a vapor. Nesta época em que o carvão é o principal combustível, que pelas suas qualidades pesadas impele ao transporte de grandes quantidades nos porões dos navios, *“o que seria um sacrifício tanto o espaço reservado à carga como da velocidade das naves, pois, inviabilizar comercialmente as carreiras, uma vez que constitui factor de lentidão por possuir uma baixa autonomia de viagem”*<sup>90</sup>. Neste sentido, a navegação a longo curso exige a necessidade de criar pontos de reabastecimento deste combustível a meio dos seus percursos, caso contrário teriam de transportar este combustível, fazendo com que as suas carreiras perdessem viabilidade económica.

Com efeito, os navios, ao precisarem de uma escala para o reabastecimento nas longas viagens entre o Norte da Europa e a América do Sul, este porto oferecia melhores condições geográficas e naturais para essa escala. Se outrora a ilha esteve numa condição marginal, agora será valorizada com o aparecimento dessa nova linha de

---

<sup>90</sup> SILVA, António Leão Correia e. **Combates pela história**... . p. 177.

tráfico para o reabastecimento dos navios; torna-se um imperativo à implantação de companhias que pudessem fazer estes reabastecimentos, de acordo com a “*necessidade de reabastecimento constante que a utilização de um combustível pesado como o carvão impuser a navegação de longo curso*”<sup>91</sup>. Assim, o povoado de D. Leopoldina torna-se atractivo à todas as nações e todas as pessoas que a ela demandavam. A população da ilha aumentou significativamente, não obstante algumas calamidades, que a assolavam, nomeadamente fomes e doenças. Já nos finais da década de trinta, tinha entre 350 e 400 habitantes<sup>92</sup>.

Neste contexto, os ingleses dispostos a fazerem grandes investimentos neste porto, no início do século XIX, enviam um grupo de hidrógrafos para estudar as possibilidades deste porto ser ponto de escala comercial e postal no Atlântico<sup>93</sup>. Desta forma o império britânico iniciava, a sua fixação na ilha, cuja dinâmica interna foi desenvolvendo com o espectro do porto.

Em 1838, “*instalou-se um depósito flutuante de carvão pela companhia inglesa East Índia*”<sup>94</sup>, numa altura em que pelo seu desenvolvimento social, urbano e demográfico, o Visconde Sá da Bandeira depois da sua visita às ilhas do Norte, manda criar nas vizinhanças do Porto Grande de São Vicente, uma povoação com o nome de Mindelo para vir a ser a futura cidade do arquipélago<sup>95</sup>. Tal designação para comemorar a implantação da liberdade em Portugal com a Revolução Liberal, incitada e vitoriosa dos liberais sobre os absolutistas.

O número de barcos, entrados no porto aumentou, o que fez com que novas companhias instalassem na ilha depois da década de cinquenta de oitocentos como refere Cláudia Correia, nomeadamente os casos da Royal Mail Steam Packet, da Patent Fuel, da Thomas & Miller, da Visger & Miller e da Cory Brothers<sup>96</sup>, juntamente com as obras de apoio às actividades navais que evidenciamos como anexo 6. Porém, este crescimento portuário alberga e determina o crescimento económico, que arrasta

<sup>91</sup> SILVA, António Leão Correia e. **Histórias de um Sahel Insular**. Praia. Spleen Edições. 1995. p. 44.

<sup>92</sup> MONTEIRO, Félix. pp. 197-203.

<sup>93</sup> A, Teixeira da Mota. *Cinco séculos de cartografia das ilhas de Cabo Verde*. In: **Revista Garcia da Orta (vol. IX)**. Nº1. Lisboa. Edição da Junta de Investigação do Ultramar. 1961. p. 14.

<sup>94</sup> ÉVORA, José Silva. *As ilhas de Cabo Verde no contexto das interinfluências culturais: Santiago e S. Vicente nos séculos XV e XIX*. In: **Revista Africana**. Nº 6 (especial). Porto. Edição da Universidade Portucalense e Arquivo Histórico Nacional de Cabo Verde. 2001. p. 166.

<sup>95</sup> RAMOS, Manuel Nascimento. *Mindelo d' outrora*. In: **Voz di povo**. Nº 222. 4 a 11 de Fevereiro. 1980; *Colecção de Legislação Novíssima. Diário do Governo de 20 de Junho de 1838*. Nº 144 e BARCELOS, Christiano de Senna. **Subsídios... (Vol. III, partes IV e V)**... .pp. 105-106.

<sup>96</sup> CORREIA, Cláudia. *A cidade do Mindelo nos séculos XIX-XX*. In: **Revista Africana**. Nº Especial. Setembro. Porto. Edição da Universidade Aberta e Arquivo Histórico Nacional de Cabo Verde. 1996. p. 101.



consigo também o social, aumentando a sua população com o contingente que vinha das outras ilhas à procura de melhores condições de vida e de refúgio, como também para fugirem às calamidades resultantes dos maus anos agrícolas.

Em consequência deste desenvolvimento, foi preciso dotar a ilha de infra-estruturas mínimas, nomeadamente a construção de novas habitações, criar lugares do Juiz Ordinário, Juiz da Paz e respectivos escrivães, no sentido de dar resposta às demandas das populações. Outras obras são levadas a cabo na época, para dar resposta não só a demanda do porto e da população como também aos novos recém chegados tanto do arquipélago como do exterior. Tais construções são levantadas a partir das somas arrecadadas pelo “*imposto de cem réis sobre cada tonelada de carvão de pedra*”<sup>97</sup> que apresentamos como anexo 7. Tal imposto, à semelhança dos 3% ad valorem na cidade da Praia, contribuiu para melhorar o aspecto do espaço mindelense, ficando com um aspecto mais moderno na década de cinquenta do século XIX.

Mesmo com o desenvolvimento a nível de todos os sectores da sociedade, o crescimento populacional foi eminente no ano de 1858, totalizando a ilha cerca de 1380 habitantes, distribuídos em 170 fogos. Não obstante esta panorâmica, a ilha reduziu a sua população no mesmo ano, para metade, por causa de uma epidemia de cólera morbus. Este acontecimento não mudou o rumo económico do porto, numa altura em que marca posição no panorama nacional e internacional.

Por conseguinte, o Porto Grande determina o desenvolvimento da ilha, com o povoado a crescer a nível de habitantes, multiplicam-se os edifícios e, no ano de 1858 a povoação do Mindelo foi elevada à categoria de Vila do Mindelo de São Vicente de Cabo Verde<sup>98</sup>. A partir da década de sessenta em apreço, a frequência e a comercialização do carvão aumentam paralelamente com a generalização da navegação a vapor, arrastando consigo a modificação das estruturas urbanas e administrativas da então vila. De igual modo desenvolvem-se outras obras públicas, nomeadamente as primeiras casas assobradadas, de pedra, cobertas de telha de barro e pau; redes de ruas, travessas, infra-estruturas sanitárias, portuárias, etc., financiadas pelos impostos

---

<sup>97</sup> **B.O da Província de Cabo Verde. Nº 27 \1858.** Praia. Imprensa Nacional de Cabo Verde. 1858. p. 146. Antes encontramos o imposto de 3% ad valorem na Praia que pouco tempo depois da sua criação em 1855, foi expandido para as outras ilhas do arquipélago. VIDE: **B.O da Província de Cabo Verde Nº 177 \1855 (IIª serie).** Praia. Imprensa Nacional de Cabo Verde. 1855. p. 154.

<sup>98</sup> **B.O da Província de Cabo Verde. Nº 29 \1858.** Praia. Imprensa Nacional de Cabo Verde. 1858; **SGG. Cx. 249. IAHN.** Praia. 1994 e BARCELOS, Christiano de Senna. **Subsídios... (Vol. IV, partes VI)...** .pp. 110-111.

municipais como já aludimos anteriormente, e outras somas advenientes da ancoragem, reparação de navios e contribuições do governo.

Tornando o porto estratégico ao longo do Atlântico, durante a década de sessenta, o movimento de passageiros em trânsito neste ano foi de 50.000 pessoas, triplicando até 1888<sup>99</sup>, tudo isto porque Mindelo estava ligado regularmente às grandes metrópoles europeias e do sul como Londres, Liverpool, Cardiff, Hamburgo, Lisboa, Havre, Cidade do Cabo, Rio de Janeiro, Santos Buenos Aires, Montevideu, Valparaíso, Sidney, etc., como refere Félix Monteiro<sup>100</sup>.

Nesta mesma data verifica-se, o aumento das construções sociais para os trabalhadores das companhias carvoeiras da ilha, simultaneamente com a criação da alfândega entre 1858 e 1861<sup>101</sup> e a criação do cais a ela anexa entre 1873 e 1877<sup>102</sup>. Panorâmica que será fortalecida quando encontrou-se água na periferia da cidade, numa altura em o porto cresceu como porto carvoeiro de excelência, porquanto desenvolve ainda como espaço portuário de abastecimento de água aos navios. Mas na década de sessenta será canalizada a água do Madeiral para a vila, porque a água da vila era “insuportável”<sup>103</sup>.

Com o florescimento que acompanhou o porto na década de setenta desta centúria, a prosperidade será eminente, em 1887, quando foi feita a correcção da planta da vila, esta já contava com 3001 indivíduos distribuídos por cerca de 781 fogos.

De acordo com informações da documentação da época, dois anos mais tarde em 1879, Mindelo já contava com 3717 habitantes, distribuídos 911 fogos. A planta da vila já começava a estruturar-se à semelhança das cidades modernas da Europa e a semelhança da cidade da Praia com um traçado ortogonal, contando com longas ruas paralelas que parecem não ter fim, que são interceptadas pelas travessas na perpendicular.

Esta continua com o ritmo de crescimento satisfatório, com progressos rápidos acima descritos, e no ano de 1879, pelo Decreto Régio de 14 de Abril, ganha o estatuto de *Cidade do Mindello de São Vicente*<sup>104</sup>. A dinâmica portuária continua a ter impacto

---

<sup>99</sup> SILVA, António Leão Correia e. **Nos tempos do Porto Grande do Mindelo**. p. 131.

<sup>100</sup> MONTEIRO, Félix. *Retrospectiva: Relatório de Joaquim Vieira Botelho da Costa*. In: **Raízes**. Nº 7|16. Ano IV. Praia. 1980.

<sup>101</sup> *Livro de receita e despesa da comissão administrativa dos fundos dos três por cento applicados para obras públicas*. In: **B.O da Província de Cabo Verde. Nº 8/1861**. Praia. Imprensa Nacional de Cabo Verde. 1861.

<sup>102</sup> **B.O da Província de Cabo Verde. Nº 32/1877**. Praia. Imprensa Nacional de Cabo Verde. 1877.

<sup>103</sup> **B. O da Província de Cabo Verde. Nº 45/1861**. Praia. Imprensa Nacional de Cabo Verde. 1861.

<sup>104</sup> **B.O da Província de Cabo Verde. Nº 20/1879**. Praia. Imprensa Nacional de Cabo Verde. 1879.

positivo na vida económica, social e cultural da ilha, o que leva José Augusto Martins a afirmar “*ser mais importante de todas as ilhas do arquipélago; A única porta que o põe em contacto com o mundo; O pulmão por onde respira e o cofre donde se alimenta a província inteira*”<sup>105</sup>. De salientar que neste mesmo ano, a atractividade do porto não restringia-se apenas aos ingleses: várias firmas italianas, alemães e portuguesas abriram representações na cidade do Mindelo, trazendo agentes comerciais, administradores, engenheiros navais e operários especializados de tal modo que, Mindelo detém a maior parte da comunidade estrangeira do arquipélago.

Nessa altura havia na cidade cerca de 106 “*filhos do reino e ilhas adjacentes*” e 114 estrangeiros, sendo estes últimos, 86 ingleses, 14 italianos, 6 marroquinos, 5 belgas, 2 americanos e 1 russo. Isto demonstra uma heterogeneidade social sem paralelo no arquipélago, mesmo não sendo a capital provinciana, nem política, a maior parte dos países do Atlântico com ou sem interesses nas rotas oceânicas, vão ter uma representação Consular ou Vice-Consular no Mindelo: Alemanha (Cônsul), Bélgica (Cônsul Geral), Brasil (Agente Comercial e Vice – Cônsul), Dinamarca (Vice – Cônsul), Estados Unidos da América (Agente Consular), Inglaterra (Vice – Cônsul), entre outros<sup>106</sup>.

Deste modo, a afluência à este porto era bastante variada como evidenciamos no quadro que segue, numa altura em que tornou-se quase que um imperativo fazer escala no arquipélago, o que fez com que as companhias referidas posteriormente no quadro 3, fixassem escala mensal no Mindelo.

---

<sup>105</sup> DUARTE SILVA, Adriano. **Cabo Verde: Boletim de propaganda e informação**. Ano VIII. Nº 89. 1957. p. 7.

<sup>106</sup> MONTEIRO, Félix. .p. 161.

**Quadro 3 – Companhias de navegação instaladas no Mindelo**

<b>Nação</b>	<b>Companhias</b>	<b>Carreiras ou Rotas</b>
Portuguesa	Empresa Lusitana	Lisboa, Madeira, São Vicente, Santiago, Bolama, São Tomé, Angola
Inglesa	Royal Mail Steam Packet	Sonthampton, Lisboa, Brasil, Rio da Prata
Inglesa	Pacific Steam Navigation Co.	Liverpool, Lisboa, Brasil, Rio da Prata, Valparaíso
Inglesa	Orient Steam Navigation Co.	Londres, Cabo da Boa Esperança, Austrália
Inglesa	Lamport & Holt	Liverpool, Londres, Brasil, Rio da Prata
Francesa	Société Générale des Transports Maritimes	Marselha, Brasil, Rio da Prata
Francesa	Chargeurs Réunis	Havre, Brasil, Rio da Prata
Francesa	Apesteguy Frères	Bordéus, Brasil, Rio da Prata
Italiana	Dufur Ebruza	Génova, Brasil, Rio da Prata
Italiana	Società Lavarello	Génova, Brasil, Rio da Prata
Italiana	Rocco Piaggio & Filho	Génova, Brasil, Rio da Prata
Italiana	Nicolo Shiafino	Génova, Brasil, Rio da Prata
Alemã	Nord Deusts Cher Lloyd	Bremen, Brasil, Rio da Prata
Alemã	Hamburg Sudamerikanische	Hamburgo, Lisboa, Brasil, Rio da Prata
Alemã	Dampfschiffahrt	Hamburgo, Rio da Prata, Valparaíso

**Fonte:** COSTA, Joaquim Vieira Botelho da. *Aditamento da administração do Concelho de São Vicente a 30\1\1877 e 1\3\1880. p. 187.*

Com a entrada da telegrafia no Porto Grande, aumentou ainda mais as actividades comerciais e um outro dinamismo ao conseguir estabelecer a comunicação com muitas regiões do mundo e dentro do arquipélago, através dos cabos submarinos ali instalados.

Toda a prosperidade e dinamismo durou pouco tempo, devido ao facto de a situação conjuntural em que nasceu estava a dar sinais de decadência na última década de século XIX, por volta de 1891. Consequentemente, nesta altura a cidade do Mindelo perde a importância que deteve outrora, face ao surgimento de uma nova conjuntura. Isto por causa da abertura do canal do Suez, o desenvolvimento dos portos de Tenerife e Las Palmas (Canárias) e Dakar, nomeadamente por apresentarem ofertas e novas vantagens para a navegação<sup>107</sup>. Aliada às causas evocadas anteriormente, o surgimento

<sup>107</sup> A água era mais barata para abastecer os navios, os impostos e encargos aduaneiros eram mais leves, tinham melhores condições de abastecimento alimentares que Cabo Verde e melhores condições técnicas,

do óleo e dos outros combustíveis líquidos, em resultado do aperfeiçoamento e introdução definitiva do motor de combustão interna, contribuíram igualmente para a perda da importância geo-estratégica de Mindelo, aliado ao surgimento da telegrafia sem fios. Com toda esta panorâmica em seu desfavor e a consequente perda da navegação e do movimento portuário, a cidade perdia o seu lugar de centro de atracção mercantil, o que torna a situação económica bastante deficitária. Os impactos são bruscos a todos os níveis da sociedade, surgindo pois, agitações sociais (como é o caso liderado pelo conhecido Capitão Ambrósio), movimentos de grevistas, reclamando os seus empregos e o dinamismo que nas últimas décadas do século XIX tinham caracterizado Mindelo e a ilha de São Vicente.

Seja como for, importa realçar que desde os meados da centúria de oitocentos, este espaço gozou de estatuto único no arquipélago, funcionando como centro internacional, ligando os continentes a nível da cultura e da economia, facto que dotou a ilha de uma mistura cultural bastante significativa em virtude da vivência dos vários povos que ali se cruzaram. Tais influências, acabaram por dominar a cultura e os outros aspectos ligados a urbe, como discorreremos nas linhas que se seguem.

## **2. O papel do porto no desenvolvimento da urbe mindelense**

A partir da segunda metade do século XIX, o Porto Grande impulsionou e deu grande dinamismo à ilha de São Vicente. A ilha saiu do marasmo a que estava mergulhado, desde o início da sua história. Portanto, foi graças ao trabalho do porto, dotada de uma forte influência estrangeira que operou o desenvolvimento deste espaço, tanto do ponto de vista económico como do ponto de vista sócio-urbano e cultural.

O referido porto, constituiu um factor chave de grande importância para o desenvolvimento de todo o arquipélago, uma vez que daí saíam as maiores receitas para os cofres do Estado. Igualmente, o porto deu grande contributo para a abertura da ilha ao mundo, numa época em que o arquipélago estava em formação.

Deste modo, questiona-se qual foi o papel do porto no desenvolvimento do Mindelo, nos aspectos económico e sócio-urbano.

---

nomeadamente descarga, reparação naval, fornecimento de combustível, etc. VIDE: FONSECA, João Gomes da Fonseca. **O Porto Grande de S. Vicente (conferencia de 1834)**. 2ª Edição. Praia. Edição do BCN (Banco Cabo-verdiano de Negócios). 2006. p. 10.

## 2.1. A dinâmica portuária e a economia

Mindelo desenvolverá, graças a dinâmica imposta pelos ingleses no seu porto, como porto carvoeiro e de escala no Atlântico Médio. Assim, do ponto de vista económico, podemos ver que, “ *muito pouco tempo após a instalação dos primeiros estabelecimentos ingleses no Porto Grande, viria a acontecer no Mindelo, como em qualquer lugar onde existe «concorrência livre», uma concentração de poder económico*”<sup>108</sup>. Assim, podemos afirmar que tanto o porto como as companhias carvoeiras assumiram um papel preponderante no poder económico do Mindelo por causa da movimentação que se fez sentir, advinda a grosso modo da escala que os navios faziam para se abastecerem de combustível e mantimentos para as viagens.

Por outro lado, os navios ao saírem do porto de origem, fazendo a longa trajectória atlântica, aproximavam de Cabo Verde, com os depósitos já esgotados de combustível, mantimentos e água. Por conseguinte, ao fazerem escala no Porto Grande favoreciam uma forte concentração do comércio e circulação de divisas estrangeiras.

Essa transacção comercial por sua vez, beneficiava, incrementava e favorecia o surgimento de várias casas e firmas comerciais, muitas delas sob responsabilidade dos europeus e mais tarde surgiram outras de cabal importância, designadamente: a casa de João Augusto Martins, a casa de Frederico Aguiar e a casa Madeira<sup>109</sup>, que se transformou num dos maiores estabelecimentos comerciais nos finais do século XIX.

Para além dessas casas comerciais, existiam no Mindelo no ano de 1879, os seguintes estabelecimentos: um armazém por grosso da casa Miller & Nephew que abastecia os negociantes da terra e grande parte dos da província; três lojas de tecidos, mercearias e bebidas onde faziam a venda a grosso e a retalho; onze mercearias de primeira ordem, que só vendiam a retalho; quinze mercearias de segunda ordem; cento e oito tabernas; sete padarias; dois talhos; cinco casas de comida; três hotéis com casa de pasto, dois botequins com jogos de biliár. Por conseguinte, havia na totalidade cento e cinquenta e sete estabelecimentos comerciais, mas havia ainda o fornecimento em grande escala de carne, pão e refrescos para os navios, feito por uma sociedade composta por quatro fornecedores com uma grande capacidade financeira e em pequena escala por vários indivíduos. Desta forma é “*graças a grande intensidade de tráfego de*

---

<sup>108</sup> FUNDO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO (FND): Ministério da Economia e das Finanças. **Linhas Gerais de Desenvolvimento urbano da cidade do Mindelo**. Portugal. Edição FND. 1984. p. 31.

<sup>109</sup> *Idem*.

*passageiros e tripulantes que por ano escala o Mindelo, o comércio é de tal modo elevado que proporciona oportunidades de um desenvolvimento na cidade de uma vasta gama de negócios “fluido”<sup>110</sup>.*

A demanda por produtos comercializados na ilha era tanto, que cada vez mais apareciam outros tipos de negócios para além daqueles já citados, nomeadamente hotéis, bazares, campos de desportos atléticos, etc. É por esta razão que existia na ilha outras actividades comerciais destinados a passageiros em trânsito e que consistiam na venda de pássaros, animais; esteiras; artigos de Angola e São Tomé e Príncipe; flores; bordados; obras de mercenaria; de vime e mais artefactos da madeira<sup>111</sup>.

Havia também um comércio voltado para o mercado local, que regulava as suas vendas em função da chegada dos vapores das grandes companhias de navegação que transportavam emigrantes. Tal comércio era baseado na venda de hortaliças, peixe fresco e carnes. No entanto, todo o comércio gira á volta do carvão, é neste sentido que se verifica uma grande prosperidade dos negócios porque as vendas eram muito fáceis, pois vendiam um pouco de tudo aos emigrantes das diversas nacionalidades que por ali passavam. Devido a grande demanda marítima no Porto Grande, o número de estabelecimentos aumentou para 161 em 1883, mas notamos que o número de tabernas diminuiu de 108 para 24, o que significa um aumento considerável de outros tipos de comércio<sup>112</sup>.

A partir de então a economia mindelense era mercantil, desenvolvido graças ao grande número de estabelecimentos que surgiram na ilha durante o período de constância dos ingleses e pela ilha vocacionada para as actividades portuárias, abarcando com ela uma forte concentração de capital. Assim sendo, originou uma sociedade mercantilista e portuária com características diferentes das outras ilhas que evidenciaremos mais a frente. No entanto, a economia da ilha desenvolveu a medida que actividade carvoeira e portuária desenvolviam, o que fortificou a economia das casas comerciais a partir dos finais do século XIX. Algumas delas perduram ainda hoje como são os casos da Casa Serradas e da Casa Miranda, fundadas em 1882 e 1890 respectivamente. A título exemplificativo apresentamos em anexo 8, duas casas

---

<sup>110</sup> CORREIA E SILVA, António. **Espaços urbanos de Cabo Verde: O tempo das cidades-porto...** .p. 40.

<sup>111</sup> MONTEIRO, Félix. .p. 157.

<sup>112</sup> Relatório do Administrador do Concelho: 1882-1883. In: **B.O da Província de Cabo Verde. Nº 26 \1883.** Praia. Imprensa Nacional de Cabo Verde. 1883.

comerciais, nomeadamente a Union Bazar e a casa Comercial Anibal Rocha, evidenciando o seu respectivo movimento comercial.

Como já se disse, porque a presença inglesa na cidade oitocentista era bastante significativa, várias casas comerciais que lhes pertenciam especializaram-se na venda de produtos como: bolachas, chás, tecidos, loiças, doces, entre outros produtos. Um outro factor importante a reter na economia da cidade-porto oitocentista é o aparecimento dos grandes *Ship-Chandlers* – fornecedores de produtos frescos aos navios (carne, frutas, verduras) produzidos nas ilhas. Nesta época, destaca-se mais uma importante firma que para além de fornecer os navios, exercia o comércio geral – a casa Madeira & c<sup>a</sup>., fundada em 1865.

Em todo o caso, constatamos que o Porto Grande, contribuiu para a economia pública e municipal, graças ao aumento da navegação e ao desenvolvimento do comércio, trazendo ganhos consideráveis, permitindo a acumulação de capitais, que possibilitaram o desenvolvimento da ilha. Igualmente esta acumulação de capitais possibilitou a construção de obras públicas, graças as verbas de particulares, como públicas, nomeadamente dos impostos 3% ad valorem e 100 réis sobre tonelada de carvão de pedra, como discorreremos mais adiante.

### 2.1.1. O imposto dos 100 réis sob cada tonelada de carvão e o espaço mindelense

Como já tínhamos referido anteriormente, o imposto de 3% ad valorem<sup>113</sup> foi criado, tendo em conta o ambiente económico de prosperidade porque passaram as ilhas na segunda metade de oitocentos, na qual será cobrada sobre todos os produtos importados e exportados, inicialmente em Santiago e depois expandidos para as outras ilhas do arquipélago. As somas eram aplicadas nas construções públicas e outras para a dignificação das urbes.

Consecutivamente, no Mindelo tal imposto, será aplicado também em “*obras de interesse público, tanto nos edifícios municipaes, como nos melhoramentos do porto*”<sup>114</sup>. De acordo com a mesma documentação, as obras prioritárias para esta urbe, foram: a reparação da igreja matriz, o reparo e arranjo conveniente do poço do Madeiral, edificação das casas da Câmara e Cadeia Civil. Da panorâmica traçada

<sup>113</sup> Portaria n<sup>o</sup> 162. In: **B.O da Província de Cabo Verde. N<sup>o</sup> 178 \1855**. Praia. Imprensa Nacional de Cabo Verde. 1855. pp. 755-756.

<sup>114</sup> **B.O da Província de Cabo Verde. N<sup>o</sup> 98 \1855**. Praia. Imprensa Nacional de Cabo Verde. 1855.



anteriormente, ficará fácil afirmarmos que o referido imposto já citado, teve impacto positivo na vida deste espaço, tanto no saneamento da cidade, nas construções públicas e medidas de higiene da mesma.

Com o desenvolvimento da actividade portuária na ilha, a 1 de Setembro de 1854, cria-se o imposto de 100 réis por tonelada de carvão de pedra a ser “*exclusivamente aplicado às obras da dita ilha de São Vicente*”<sup>115</sup>. Igualmente este imposto é aplicado para financiar a construção de armazéns de carvão, as obras de conclusão da igreja, como também aos progressos da mesma ilha, que é extensiva a vizinha ilha de Santo Antão. Servindo não só para mudar o aspecto da cidade e elevar o nível dos cidadãos, contribuiu igualmente para que a povoação ansiasse o espectro de vila quatro anos mais tarde.

## 2.2. O Porto Grande e o desenvolvimento da construção sócio-urbano do Mindelo

No que concerne ao aspecto sócio-urbano, verificamos que, com o desenvolvimento do porto e a conseqüente instalação das companhias carvoeiras, chegaram novos habitantes a procura de emprego nas instalações dos espaços referidos, o que acarreta consigo a ideia da procura de melhores condições de vida. Por conseguinte, registou-se um aumento demográfico, o que impera o aumento do número de edifícios para albergar os recém chegados na cidade.

Desta forma na década de sessenta de oitocentos, um certo número de edifícios foi financiado e construído pelos ingleses. Resolveram o problema de habitação dos seus trabalhadores e criaram condições para melhorar o ambiente habitacional da cidade, o que teve repercussão positiva na vida dos trabalhadores, tornando o trabalho tanto no porto como nas companhias mais rentável, mais produtivo, e para que houvesse uma melhor disposição e boa vontade no exercício das suas funções.

Construíram casas para os trabalhadores, nas zonas da Matiota, onde actualmente funciona as instalações da Electra e no Alto São Nicolau, mais propriamente na zona hoje conhecida por Alto Compainha. Igualmente havia casas no Lombo Mac Leod, que circunscrevia ao antigo telégrafo inglês e o quarteirão António Miguel de Carvalho Lda; na Rua Guibarra, popularmente conhecida como *Rua de Morguin* – deturpando o nome de um dos antigos moradores e médico da província

---

<sup>115</sup> Portaria n.º 218. **B.O da Província de Cabo Verde. N.º 27 \1858.** Praia. Imprensa Nacional de Cabo Verde. 1858. p. 146.

Thomas Morgan, onde havia um aglomerado de casas cobertas de colmo (a chamada aldeia de craca ou da salina), habitando nelas “*indivíduos das classes mais desprotegida, a classe dos trabalhadores*”<sup>116</sup>. Importa frisar as habitações na zona do Dji d’Sal, em Chã de Cemitério no Largo John Millers<sup>117</sup>, que apresentamos como figura 11.

**Figura 10 – Casas construídas na cidade do Mindelo destinadas aos trabalhadores da Wilson, Sons & Co. (actual Dji d’Sal) e no actual Largo Dr. Regala**



Fonte: Imagens recolhidas no âmbito deste trabalho em Julho de 2009.

Tais moradias foram concebidas para albergar os trabalhadores e os seus familiares, “*pelas quais se pagava uma «renda económica», no início do século entre 10 e 20 escudos por mês*”<sup>118</sup>.

Com a presença europeia que demandou a cidade oitocentista, é natural que esta teve influências no modo como se estruturou a própria urbe, nascendo e desenvolvendo a beira, tomando uma forma circular à semelhança da baía que circunscreve o seu porto. Influenciada pela conjuntura económica oitocentista, este espaço é marcado ainda pelas concepções iluministas, altura em que “*nasce a tendência para a projecção de cidades de planta ortogonal (...) Esta verdadeira revolução na cultura urbanística só faz reforçar a tese da transferência da capital*”<sup>119</sup> que não se efectivou por causa dos motivos aludidos anteriormente. A partir de então a cidade do Mindelo estrutura-se com uma planta semelhante a das cidades europeias da modernidade.

<sup>116</sup> *Boletim sanitário*. In: **B.O da Província de Cabo Verde. Nº 3 \1903**. Praia. Imprensa Nacional de Cabo Verde. 1903.

<sup>117</sup> John Millers – Um dos fundadores da companhia Millers e Corys. VIDE: RAMOS, António Nascimento. **Mindelo d’ Outrora. Mindelo**. Edição do Autor. 2003. p. 95.

<sup>118</sup> FUNDO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO.... p. 65.

<sup>119</sup> SILVA, António Leão Correia e. **Combates pela história**.... p. 155.

Para as necessidades da cidade, foram concebidos outros edifícios, como é o caso da Praça Nova, construído no início do século XX, em troca de um terreno onde se situava a praça Dom Luís que foi demolida em 1834 para albergar depósitos de carvão. Nas suas imediações, na Rua 5 de Julho na qual faz parte, outras construções foram levantadas, como são os casos do antigo “*The New Building*”, actual edifício da Cabo Verde Telecom e outras moradias particulares, que apresentamos no anexo 9. Outros que se destacam pelas suas irreverências ao longo do centro histórico e na sua periferia. Referimo-nos a zona costeira em direcção a Galé que alberga actualmente as instalações da Shell.

Para além das edificações evidenciadas anteriormente, destacam-se outras edificações e vivendas nos arredores da cidade e no campo como passaremos a citar: as moradias situadas na pontinha que caracterizam o genuíno estilo arquitectónico britânico; o velho casarão do consulado inglês; a mansão no alto da Matiota; as construções na Ribeira da Craquinha; na Areia Branca, o Pé de Verde e tantas outras. Construções estas que na sua maioria, os terrenos foram concedidos em 1860, como alude a documentação da época em estudo<sup>120</sup>.

Verificamos como pertinente aludir as obras públicas neste espaço, sobretudo depois da sua ascensão à categoria de cidade, ideia essa que se baseia na concepção moderna do edifício público e o seu papel na cidade, que concretizou-se através dos programas de arquitectura que se difundiram a partir da França na segunda metade do século XIX, como refere Nicole Tuffeli<sup>121</sup>.

Com a elevação do Mindelo à cidade no ano de 1879, foi levado avante um ambicioso projecto para execução de um programa de construção de edifícios públicos, cujo financiamento foi conseguido através das contribuições das companhias carvoeiras. Estamos a referir ao imposto de 100 réis sobre tonelada de carvão de pedra<sup>122</sup>. Com as somas arrecadadas, construiu-se o Fortim d’El Rei, sendo a construção mais antiga da ilha, iniciada em 1852<sup>123</sup>. Assume como obra de cariz militar para proteger a ilha de possíveis ataques de piratas. Igualmente, aludimos a Igreja de Nossa Senhora de Luz, o edifício da Alfândega, o edifício da Câmara Municipal, o Quartel Militar, o mercado

---

<sup>120</sup> *Terrenos concedidos: Junho de 1867*. In: **B.O da Província de Cabo Verde. Nº 32 \1867**. Praia. Imprensa Nacional de Cabo Verde. 1867.

<sup>121</sup> TUFFELI, Nicole. **A arte no século XIX**. Lisboa. Edições 70. 2000. p. 96.

<sup>122</sup> **B.O da Província de Cabo Verde. Nº 27 \1858**. Praia. Imprensa Nacional de Cabo Verde. 1858. p. 146.

<sup>123</sup> VALDEZ, Francisco Travassos. **África Ocidental: Tomo I**. p. 121.

Municipal, o Matadouro, o Curral do Concelho, a Ponte Cais de Madeira e o Palácio do Governo<sup>124</sup>.

Por conseguinte, durante o período em que o Porto Grande conheceu o auge do seu esplendor, não restam dúvidas que esta dinâmica contribuiu para a edificação da urbe e consequentemente o seu desenvolvimento soció-urbana, que espelhou e espelha ainda hoje o momento, que reporta a uma história e concepções mentais de uma cidade-porto oitocentista.

Deste modo e procurando entender a mentalidade e a dinâmica cultural destas urbes ao longo do século XIX, nomeadamente da Praia e do Mindelo, nas linhas que se seguem desenharemos um quadro sumário das especificidades culturais destes dois espaços, advenientes da sua actividade portuária.

---

<sup>124</sup> RAMOS, Manuel Nascimento.... e MONTEIRO, Félix.... pp. 165-166.

## CAPITULO IV

OS PORTOS E AS ESPECIFICIDADES CULTURAIS NAS CIDADES  
DA PRAIA E DO MINDELO: UMA ANÁLISE COMPARATIVA

Neste capítulo, ressaltaremos uma reflexão crítica, relativamente às especificidades culturais da Praia e do Mindelo, advenientes da dinâmica portuária às mesmas subjacentes. Para o efeito, evidenciamos tais especificidades segundo uma abordagem comparativa, o que no fundo deixa transparecer os contributos culturais dos portos da Praia e do Mindelo nas referidas urbes oitocentistas.

**1. As cidades portos cabo-verdianas e a cultura**

As cidades cabo-verdianas são por definição cidades portuárias por causa dos motivos evidenciados anteriormente. Por causa da conjuntura a que foram originadas determinaram as suas formas de expressão cultural, na medida em que as mesmas formaram uma encruzilhada de povos, culturas e raças. Com a reconfiguração do atlântico, no século XIX nasce um novo conceito de relações humanas forjando um povo com características e especificidades próprias.

Neste contacto entre povos desenhou-se uma teia de relações culturais e sociológicas, entre vários grupos que demandaram a estes espaços. Enquanto uns impunham os seus valores culturais, hábitos e estilos de vida, outros sofriam uma brusca aculturação por via espontânea ou por via repressiva. Convém salientarmos que, com a chegada de grupos díspares e tendo a necessidade de conviver quer entre si, quer com os colonos, nasce uma nova forma de estar e de conviver interino entre estes burgos.

No entanto, a territorialidade e insularidade que acompanham o arquipélago, determinam igualmente a cultura das urbes cabo-verdianas, transformando estas em microcosmos. Pois, em cada um destes, a diversidade social, funcional e cultural, fora marcada pela temporalidade da cidade. Igualmente, a sociologia das cidades-porto destacaram como “*traços diferenciadores e catalizadores*”<sup>125</sup> no contexto de Cabo Verde, quer quinhentista, quer oitocentista. Portanto, são estes dois factores, que incutiram e modelaram ao cabo-verdiano valores éticos e morais, que ainda hoje

---

<sup>125</sup> SILVA, António Leão Correia e. *Para uma sociologia histórica de uma cidade-porto. As especificidades do Mindelo no contexto das cidades cabo-verdianas*. In: **Anais**. Nº 1. Abril. Vol. I. 1999. pp. 19-31.

perduram, dando um impulso assinalável no domínio das artes, das literaturas e das ciências.

É por isso que neste pequeno intróito, evidenciamos de uma forma geral, o impacto dos portos nas cidades cabo-verdianas, num contexto em que tudo se desenha à volta destes ancoradouros. Somos forçados a concordar com António Correia e Silva quando afirma que “*os portos não criam apenas dinamismo económico*”<sup>126</sup>, o que para nós interessa é a vertente sociológica voltada para a cultura. Deste modo, é possível referenciarmos que o porto é o nosso ponto de partida, separando a cidade e o seu espaço externo que embora maior, em termos de vida e relações humanas, não deixa de influenciar o primeiro.

As urbes portuárias cabo-verdianas são marcadas profundamente por elementos endógenos e exógenos, que deixaram marcas profundas no *psiqué* e na cultura do seu povo, que por vezes é motivo de comportamentos de fobia, regionalismos bem como de outros elementos culturais a estes subjacentes.

Sendo assim, nas linhas seguintes, abordaremos as especificidades culturais da Praia e do Mindelo, advenientes da dinâmica portuária oitocentista, com propósito de sustentar a nossa ideia da extraterritorialidade do ponto de vista cultural e sociológico, destas mesmas urbes.

## **2. As especificidades culturais da Praia e do Mindelo: uma análise comparativa**

Neste ponto, assumimos como pertinente fazer uma análise comparativa concisa das especificidades culturais da Praia e do Mindelo, reportando a ideia de que o nosso país é um caso de enraizamento por mestiçagem, que não se processa exactamente da mesma forma em todas as ilhas, havendo pois, diferenças acentuadas na composição racial de ilha para ilha. Esta composição é um elemento preponderante de diferenciação quando se trata de comparar culturalmente a Praia e o Mindelo, dois burgos que tiveram a sua génese em conjunturas cronológicas e espaciais distintas.

Se aludirmos as conjunturas sócio-económicas para discorrer sobre esta temática, reportamos que a ilha de Santiago pelo seu povoamento e pela sua etnografia que desenvolveu, é a ilha mais africanizada do arquipélago, na medida em que “*é nesta ilha onde os mulatos estão em minoria, que os elementos transplantados para o arquipélago*

---

<sup>126</sup> SILVA, António Leão Correia e. **Combates pela história**. ... p. 158.

*conservaram durante mais tempo a fisionomia original*<sup>127</sup>. Mas não devemos negar que a superioridade da cultura europeia fizesse perder a originalidade de alguns elementos na sua pura essência, sobretudo na cidade da Praia oitocentista por causa da dinâmica económica e sócio-cultural que desenvolveu à volta do seu porto, o que fortalece a nossa convicção em afirmar que a cultura santiaguense, particularmente a da Praia, à primeira vista denuncia reminiscências de uma originalidade negra.

Assim sendo, para nós, torna-se difícil afirmar qual é a influência negra e qual a europeia, o que nos faz aludir ao caso de reminiscências e até por vezes adaptações de certos elementos. Outrossim, a cidade do Mindelo aparece inserido na conjuntura da revolução industrial, o que fez com que a cidade-porto oitocentista fosse um pólo de atracção de navios e de pessoas de várias nacionalidades, principalmente da Grã-Bretanha, o que fez com que ganhasse contornos incontestáveis a todos os níveis, particularmente a nível cultural.

A diversidade cultural assumiu como uma marca forte da presença inglesa, por causa daqueles que aí estabeleceram com a implantação das companhias carvoeiras e dos cabos submarinos. Assim, a presença britânica contribuiu sobremaneira para a formação da sua cultura, totalizando com a simbiose das várias outras, atribuindo-lhe um aspecto *sui generis* em relação ao outro espaço que aqui figura igualmente como objecto de estudo. Desta forma, a cidade do Mindelo caracteriza-se por ser mais virada para o estilo europeu, com uma forte influência inglesa.

A grande amálgama de povos que passaram por estes portos nos anos de 1800, transformaram estas duas cidades, em espaços de trocas culturais e de convívio, que fundiu nos hábitos, nos costumes, nas atitudes, nas formas de encarar a vida, isto é determinando as suas antropogéneses, mas com características singulares.

Por um lado, com o desenvolvimento do porto da Praia oitocentista, as pessoas vêm uma porta aberta para melhorar as condições de vida com que deparavam no interior da ilha, e mesmo nos outros espaços periféricos, o que encerra um “*êxodo rural*”<sup>128</sup>, que origina uma sociedade urbano-rural, que não desliga dos seus vínculos com a terra e com o interior. Mesmo sendo a capital da província, a função urbana é quase uma excepção, concentrando à volta do porto um comércio variado, de

---

<sup>127</sup> RIBEIRO, Maria Luísa Ferro. *Apontamento etnográfico sobre a ilha de Santiago*. In: **Cabo Verde: Boletim de Propaganda e Informação**. Nº 148. Ano XIII. p. 8.

<sup>128</sup> SILVA, António Leão Correia e. *Praia de Santa Maria, que esperança?*. In: **A semana**. Nº 758. Ano XVI. 5 de Maio de 2006. p. 6.

mercadorias tanto do interior<sup>129</sup> como das outras ilhas, que arrastava-se desde o século XVI, aquando da chegada dos navios, em que os comerciantes acorriam à Praia Negra para vender os seus víveres.

Por outro, o Porto Grande do Mindelo, como centro redistribuidor no contexto oitocentista industrializado, fez com que atraísse pessoas das outras ilhas e de várias paragens, formando uma sociedade diferente da Praia, marcada pelo ritmo essencialmente urbano. Por ser uma ilha que desenvolveu exclusivamente do e à volta do porto, este último determinou a formação de uma sociedade proletária-urbana, com características mercantilistas, para dar resposta às demandas da mesma urbe. Sociedade esta que desenvolve e é condicionada pelo próprio porto, ganhando características singulares, por ser o primeiro ponto de chegada e de partida de gentes, considerado por vários autores como centro de miscigenação internacional<sup>130</sup>.

A nível da configuração e do *modis vivendis* do burgo praiense no período em apreço, ressaltam características particulares espelhadas na disposição de alguns bairros, nomeadamente no da Ponta Belém e da Madragoa, com ruas e becos estreitos, habitados por pessoas de baixo nível social, sobretudo camponeses, que demandam à cidade à procura das condições oferecidas pelo porto e pela cidade, fugindo mesmo das nuances da mesma. Estes trazem consigo as suas ideologias construtivas tradicionais, como já tivemos oportunidade de espelhar anteriormente e até mesmo “*a pobreza do meio rural [que] reflecte-se na cidade*”<sup>131</sup>.

No que tange a cidade do Mindelo, a situação é idêntica quando nos referimo as condições precárias de habitação de alguns moradores, reportamos aos operários das companhias carvoeiras e do próprio porto que habitavam em casa a medida dos seus salários, alugadas às mesmas companhias, o que deixa transparecer reminiscências inglesas nestas construções rústicas. Referimo-nos por exemplo aos bairros da Salina (actual Dji d’ Sal), as moradias na actual Rua William Du Bois respectivamente.

Relativamente ao quotidiano, se nos afigura realçar que a cidade da Praia, apresenta algumas reminiscências africanas, mas estas foram adaptadas ao meio. Por exemplo, quando em frente das suas casas as pessoas, à sombra de uma árvore, vivem uma parte das suas vidas, à semelhança dos hábitos de algumas tribos do continente na qual estamos inseridos espacialmente. Concomitantemente, nos tempos livres das

<sup>129</sup> Cabo Verde: Boletim de Propaganda e Informação. N° 106. Ano IX. p. 13.

<sup>130</sup> MATOS, Mário Silva. *Contos e factos*. Mindelo. Edição do autor. 2000. p. 16.

<sup>131</sup> AMARAL, Ilídio do. *Santiago de Cabo Verde: A terra e os homens*. 2ª Edição. Praia. Edição conjunta da UNICV e OUTROS. p. 340.



atividades laborais, joga-se ouril, que é um jogo típico africano. As reminiscências da cultura africana, aludimos a criação de animais em espaços anexos às habitações e que por vezes misturam-se com as próprias pessoas, que pode ser vista também como um elemento importado do interior da ilha.

As actividades laborais que referimos, aludem tanto ao porto da Praia como ao do Mindelo, ligados a um operariado necessário de apoio ao porto, desenvolvendo áreas profissionais como a carpintaria, serralharia, mecânica, electricidade, estofadores, construção civil, pintura, etc. Estas foram mais expressivas na cidade do Mindelo na medida em que os ingleses investiram nos nativos da ilha, criando uma mão-de-obra sempre disponível para satisfazer não só as suas necessidades, como também do porto e das companhias carvoeiras.

Na mesma linha, a cidade do Mindelo, afirma-se como refere Bento Levy, num “autêntico laboratório para um antropologista”<sup>132</sup>. No que tange ao quotidiano desta urbe oitocentista, depois dos expedientes no cais ou nas companhias carvoeiras, os trabalhadores herdaram o hábito de ir aos bares e botequins espalhados pela cidade, que pode ser também entendido como meio de intercâmbio entre as pessoas da terra e os nativos de outras paragens, ou mesmo das outras ilhas. De qualquer forma outros aspectos do quotidiano ficaram para a posteridade, por exemplo o ir a praça aos fins-de-semana e conviver com os amigos depois dos horários de trabalho com já tínhamos referido anteriormente.

Ainda no que diz respeito aos tempos livres, particularmente no desporto, há influências em várias modalidades. Referimo-nos ao *cricket*, ao ténis, ao golfe, ao basebol (conhecido popularmente por corrida pau), o *footing*, a natação, o *cross* e o atletismo, modalidades essas que com o tempo espalharam pelas outras ilhas do arquipélago, que incorpora também a cidade da Praia.

Da mesma forma os ingleses criaram os primeiros clubes desportivos da ilha, exemplo que rapidamente foi seguido pelos habitantes do arquipélago, evidenciando assim a origem dos mesmos. Além dessas práticas, convêm sublinharmos que existem ainda outros hábitos e costumes ingleses do quotidiano assimilado pelos mindelenses, como são os casos de fumar cigarros ingleses, chá com bolinhos e sanduíches às cinco da tarde (Chá das cinco no português corrente ou *five-o'clock tea* no inglês tradicional), beber *Whisky*, *cocktail*, *gin and tonic*, etc. Importa, ainda, frisar que o uso de loiças é um

---

<sup>132</sup> LEVY, Bento. *Um cabo-verdiano em Cabo Verde*. In: **Cabo Verde: Boletim de propaganda e informação**. Nº 77. Ano VII. 1956. p. 22.

dado adquirido dos ingleses e até mesmo a “*mudança de roupa africana para a europeia (...) comprado nas lojas dos ingleses, tornou-se passo a passo um hábito comum*”<sup>133</sup>.

Quanto às manifestações culturais, particularmente a dança e a música, concordamos que os mesmos são influências tanto europeias (portuguesas e no caso do Mindelo, os ingleses) e africanas, atribuindo a estes elementos, formas de uma cultura luso-tropical subjacente a estes dois espaços em análise. Se a questão for vista deste ângulo, somos forçados a admitir que do encontro entre elementos africanos e europeus nasceram outros tipicamente cabo-verdianos, mas algumas com um peso africano, como são os casos do batuque, da tabanca e do torno, na ilha de Santiago e as coladeiras e mornas, na ilha de São Vicente, que se apresentam como estilos europeus, que conquanto em nada relacionam-se com as danças puramente africanas.

Outras especificidades que encontramos, é ao nível do vestuário. Na cidade da Praia, apesar de encontrarmos habitantes das elites trajadas à maneira europeia, salienta-se traços tipicamente africanos, sobretudo nas camadas sociais mais baixas. Reportamos ao hábito de algumas mulheres ainda “*trazem na cintura um pano geralmente decorado com quadrados brancos e pretos, que também pode servir para atar as crianças às costas*”<sup>134</sup>, igualmente ao lenço amarado na cabeça, à forma de transportar os meninos nas costas. Salientamos ainda, o vestuário preto de carácter obrigatório, em sinal de luto na cidade da Praia em particular e na ilha de Santiago em geral, como “*empréstimo*” da Europa.

Sazonalmente, na cidade do Mindelo, os ingleses deixaram heranças, despoletando o hábito de usar o smoking nas festas, o uso constante de calções brancos, camisolas e meias altas da mesma cor do fato dando um aspecto gracioso e de higiene às pessoas. Assim, desde muito cedo os jovens mindelenses com algum poder económico, começaram a imitar os ingleses na sua forma de vestir e de comportar-se. Mesmos com todas as influências britânicas, não descuramos a opinião de que no seio das camadas menos favorecidas não predomine influências africanas no modo de estar e de vestir. Se a questão for vista desta forma, podemos afirmar que na constituição da população mindelense oitocentista participou também habitantes das outras ilhas, que subjacentes ao povoamento das mesmas participaram elementos africanos, respectivamente.

<sup>133</sup> FND. *Linhas Gerais de Desenvolvimento urbano da cidade do Mindelo*. . . . p. 31.

<sup>134</sup> ÉVORA, José Silva. *As ilhas de Cabo Verde no contexto das interinfluências culturais: Santiago e S. Vicente nos séculos XV e XIX*. . . p. 166.

A interpenetração linguística, foi outro campo de influências, mas maioritariamente europeia.

No caso da Praia, o crioulo traz uma forte presença da cultura europeia nos vocábulos que deixam transparecer a presença de um português arcaico, com forte presença do elemento africano. Conquanto, já no surgimento dos expedientes iniciais do porto da Praia, alguns autores afirmam que não devemos ficar estupefactos se encontrarmos um ou outro camponês a falar inglês ou francês, o que encerra uma adaptação destes a todos os níveis por causa do porto e da empregabilidade do mesmo.

Na cidade do Mindelo, a língua é sustentada na influência britânica, o que faz concordar com Mário Silva Matos, quando afirma que por vezes encontramos exageros de alguns ao falarem o português, de uma forma deturpada tal como os ingleses o faziam<sup>135</sup>. Mas, esta foi fortalecida com elementos laborais utilizados no porto e nas companhias carvoeiras, que entrando no quotidiano, conservam na sua maioria até hoje, como são os casos de boys, loock, hello, fine, lock out, i'm sorry, streit, slow, etc., para além de outros utilizados no desporto. A par desta temática, não devemos esquecer a influência do crioulo dos habitantes das outras ilhas que procuravam o porto, pelas razões já evidenciadas anteriormente.

A nível da arquitectura e técnicas de construção, nas duas urbes em análise, espelham presenças portuguesas, mas no caso da cidade de Praia, as habitações tradicionais da periferia são levantadas de pedra transparecendo assim traços africanos, como também a aplicação de elementos vegetais utilizados sobretudo na confecção de cozinhas, armazéns anexo, habitação de animais e casas de habitação temporária para os guardas das propriedades.

A cidade do Mindelo, ostenta características eminentes dos britânicos, como já se frisou, baseada em bons edifícios destinados à habitação, conjuntos comerciais e industriais. Assim, as cidades da Praia e do Mindelo, corroboram com a mesma disposição no que se refere aos traçados do tipo ortogonal nas suas concepções iniciais. Por ora, no Mindelo não devemos falar só de características e influências dos ingleses, mas com a presença destes foi mais significativa particularizamos para eles. Sendo assim, não devemos omitir os casos dos franceses, alemães, italianos, gregos, japoneses, que trouxeram consigo os seus hábitos, costumes, valores éticos, morais, através dos quais o mindelense começou a adquirir e gerando uma assimilação e aculturação destes.

---

<sup>135</sup> MATOS, Mário Silva. **Contos e factos**....p. 16.

Da mesma forma este raciocínio é extensivo a cidade da Praia, entendido também como elo de ligação entre a Europa, África e as Américas.

Essa diversidade que nos foi legada, fez com que estas duas urbes se apresentassem como expressões modernas do cosmopolitismo, revitalizando às suas expressões, às suas dimensões, traduzidas em especificidades como tivemos a oportunidade de desvendar neste ponto.

Por tudo isso, podemos dizer que a vivência cultural destas duas urbes oitocentistas, foi fruto do cruzamento cultural de vários povos que demandavam os seus portos. A partir deste ambiente, cedo começaram a traçar as suas especificidades, de acordo com o contexto subjacentes às mesmas, determinando o surgimento de contornos próprios, mas fundamentada na cultura arquipelágica de Cabo Verde.

## CONCLUSÃO

Chegar ao fim de um trabalho não é tarefa fácil, pois exige muita pesquisa, recolha, análise e tratamento dos dados, coerência e sobretudo veracidade e exactidão dos factos. Porém é algo muito aliciante e que nos dá imenso deleite e satisfação, principalmente quando se trata de um tema que nos interessa e que muito nos chama a atenção pela afinidade que possamos ter com ela, por ser um assunto que marcou uma época histórica de determinados lugares, ou simplesmente por ser um acontecimento muito importante e que merece ser conhecido e lembrado por todos.

Este estudo que ora terminamos, incidiu em três capítulos. O primeiro inicia-se pela contextualização do tema. Por um lado, aludimos a inserção de Cabo Verde no contexto do Atlântico, referindo-nos aos factores que proporcionaram a valorização do mesmo, como espaço de excelência e as ilhas como pólo importante e determinante para as viagens de longo curso entre os continentes africanos, europeu e americano. Por outro, contextualizamos os portos da Praia e do Mindelo, dissertando sobre o contexto geográfico dos seus portos e as conjunturas que favoreceram cada um individualmente.

No segundo capítulo, reportamos particularmente aos contributos do porto da Praia no surgimento e florescimento do povoado de Santa Maria, que ao longo dos tempos ganha uma grande dinâmica comercial, que será determinante para a sua evolução à categoria de vila, e deste para cidade. Na mesma linha abordamos, o impacto do porto sobre tal espaço, nos mais variados campos da sociedade.

O terceiro capítulo, refere-se a evolução do povoado de Dona Leopoldina ao auge da sua história, passando pela sua ascensão à categoria de cidade do Mindelo, até os meados do século XIX, terminando com algumas reflexões referentes a data evidenciada anteriormente. Posteriormente, traçamos os contributos do porto na cidade do Mindelo oitocentista nos mais variados campos da vida urbana.

No último capítulo, delineamos uma reflexão crítica, relativamente às especificidades culturais da Praia e do Mindelo, advenientes da dinâmica portuária de cada uma respectivamente. Para tal, evidenciamos os contributos culturais dos portos da Praia e do Mindelo nas referidas urbes oitocentistas, totalizando a espacialidade e territorialidade de micro-culturas próprias em cada um dos espaços em apreço.

Empregamos como recurso de análise os instrumentos e metodologias da ciência histórica e das ciências sociais, inserindo cada um destes portos na sua conjuntura

correspondente. As investigações possibilitaram, uma análise exaustiva dos factos históricos, para entender a conjuntura a que cada porto foi concebido, juntamente com as referidas urbes. A comparação dos elementos em estudo, permitiu reconhecer a funcionalidade do porto da Praia e do Porto Grande do Mindelo nestas duas cidades, evidenciando aspectos de um desenvolvimento económico, social, cultural e antropológicos subjacentes a estas duas cidades. Desta forma, estes dois portos, aliadas às cidades a que pertencem, são portadores de um legado, funcionando como vínculo da memória colectiva.

A elaboração deste trabalho foi muito interessante de onde pudemos fazer as seguintes constatações:

Em primeira instância, aferimos que é necessário conhecer a história de Cabo Verde e o surgimento das suas cidades-porto, inserido no contexto das viagens transatlânticas, destacando os da Praia e do Mindelo, para se poder contextualizar o surgimento e evolução dos burgos estudados ao longo deste trabalho. Verificamos que, as conjunturas históricas inerentes aos mesmos contribuíram e jogaram à favor do seu desenvolvimento desempenhando desta forma um papel preponderante na valorização do arquipélago como ponto de escala marítima no atlântico médio.

Em segundo lugar, constatamos que a Praia ganha uma nova dinâmica, no contexto da ilha de Santiago, em particular, e do arquipélago em geral, graças as condições geofísicas do porto e da sua situação privilegiada em cima do planalto, pelas condições densas vezes evidenciadas, ao longo deste trabalho, possibilitando a inscrição de uma actividade comercial diferente dos outros portos da ilha, contribuindo para o surgimento e evolução do seu povoado. Graças ao seu desenvolvimento comercial, aliado às receitas advenientes do porto, a estruturação da cidade será uma realidade. Por conseguinte, todo este devir portuário, económico e humano, faz com que o povoado ascenda à categoria de cidade na segunda metade do século em estudo.

A Praia, torna-se um importante pólo de atracção, o que faz com que o porto determine de uma forma directa a vida da urbe, impulsionando assim para a sua própria estruturação na centúria de oitocentos.

No que se refere a cidade do Mindelo, o desenvolvimento do antigo povoado de Dona Leopoldina foi graças a valorização da ilha de São Vicente, também pelas condições geofísicas do seu porto, fazendo com que a ilha saísse da condição de marginalidade a que esteve submetida desde o seu povoamento. Determinante, foi a conjuntura que se abriu no atlântico de então, favorecendo a instalação de ingleses na

ilha, instalando na boca do porto as companhias carvoeiras e instalações de apoio a navegação de longo curso. Desta forma, e com o desenvolvimento da actividade comercial, a ilha viveu momentos prósperos, tornando numa cidade cosmopolita, que favorece uma interacção progressiva na estruturação deste burgo nos mais variados campos da sociedade. Não obstante a todo este dinamismo, nos finais do século XIX, o Porto e a cidade, começaram a dar sinais de decadência, em detrimento da concorrência de outros portos do atlântico e por causa dos outros factores já traçados.

De uma forma directa, os portos da Praia e do Mindelo, teceram importantes contributos para o desenvolvimento e melhoramento das condições de vida nos espaços a que se encontram localizados, a partir da arrecadação das receitas públicas dos impostos 3% ad valorem e dos 100 reis sob tonelada de carvão, na Praia e no Mindelo respectivamente.

Neste processo, desenharam-se como cidades cosmopolitas determinando a génese de micro-culturas, com características individuais referentes aos povos que a elas demandaram. Todas essas acções encerram reminiscências, por um lado africanas e por outro europeias, mas que na cidade do Mindelo pelas características implícitas ao porto foi fortemente determinada pelo elo britânico. Assim, não devemos descurar da ideia de uma análise comparativa, que desde muito cedo foi tecido por vários autores que versam sobre esta área.

Para além das diferenças, óbvias sublinhadas, os espaços em apreço encerram realidades culturais idênticas, visto que estão inseridos num macro espaço arquipelágico. Portanto, pudemos concluir que os portos da Praia e do Mindelo, foram extremamente importantes para as cidades e os albergam, tendo um impacto muito positivo para o seu desenvolvimento, ao mesmo tempo que tais espaços ganham uma nova dinâmica e prosperidade, numa altura que o atlântico torna-se num espaço de excelência.

**BIBLIOGRAFIA****Obras gerais e específicas**

ALBUQUERQUE, Luís de, MADEIRA, Maria Emília (coord.) et al. **História Geral de Cabo Verde**. (3 Vol.). Lisboa - Praia. Instituto de Investigação Científica Tropical, Instituto Nacional de Investigação e Património Culturais de Cabo Verde. 2002.

AMARAL, Ilídio do. **Santiago de Cabo Verde – A terra e os homens**. Lisboa. Edição de Memórias da Junta de Investigação do Ultramar. 1964.

ANDRADE, Elisa Silva. **As Ilhas de Cabo Verde da “Descoberta á Independência Nacional (“1460-1975) ”**. Paris. Ed. L’Harmattan. 1996.

BARCELOS, Christiano de Senna. **Subsídios para a História de Cabo Verde e Guiné**. 1ª Edição: (6 Vol.). Lisboa. Edição Tipografia da Academia Real das Ciências de Lisboa. 1899-1913; 2ª Edição: (4 Vol.). Praia. Edição Instituto Nacional da Biblioteca e do Livro. 2003.

BRÁSIO, António. **Monumenta Missionária Africana (África Ocidental) 2 Série: Tomo I. (1342 – 1499), Tomo III. (1570 – 1600), Tomo IV (1600-1662)**. Lisboa. Edição Agência Geral do Ultramar. 1958-1969.

\_\_\_\_\_. **Descobrimento, Povoamento, Evangelização do Arquipélago de Cabo Verde**. Lisboa. Edição Centro de Estudos Históricos Ultramarinos. 1962.

BRITO, António de Paula. **Subsídios para a corografia da ilha de S. Thiago de Cabo Verde**. Lisboa. Imprensa Nacional. 1890.

CARREIRA, António. **Cabo Verde – Formação e Extinção de uma Sociedade Escravocrata (1460- 1778)**. Lisboa. Edição do ICL e Comunidade Económica Europeia. Lisboa. 1983.



\_\_\_\_\_. (Apresentação, notas e comentários). **Notícia Corográfica e Cronológica do Bispado de Cabo Verde**. Lisboa. Edição do Instituto Cabo-verdiano do Livro. 1985.

CHELMICKI, José Conrado Carlos de. **Corographia Cabo-verdiana ou Descrição Geographica – Histórica da Província das Ilhas de Cabo Verde e Guiné (Tomo I)**. Lisboa. Publicação do Autor. 1841.

ÉVORA, José Silva. **A Praia na primeira década da segunda metade do século XIX: o porto, o comércio e a cidade**. Porto. Universidade do Porto. 2007.

FARIA, Francisco Xavier. **Os solos da ilha de Santiago (Arquipélago de Cabo Verde)**. Lisboa. Junta de Investigação do Ultramar. Memórias Série Geográfica I. 1970.

FONSECA, João Gomes da Fonseca. **O Porto Grande de S. Vicente (conferência de 1834)**. 2ª Edição. Praia. Edição do BCN (Banco Cabo-verdiano de Negócios). 2006.

FUNDO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO (FND): Ministério da Economia e das Finanças. **Linhas Gerais de Desenvolvimento urbano da cidade do Mindelo**. Portugal. Edição FND. 1984.

FURTADO, Cláudio. **Transformação das estruturas agrárias numa sociedade em mudança: Santiago – Cabo Verde**. Praia. Instituto cabo-verdiano do livro e do disco. 1993.

LIMA, José Joaquim Lopes de. **Ensaio sobre estatísticas das ilhas de Cabo Verde no Mar Atlântico e suas dependências na Guiné Portuguesa ao Norte do Equador**. Lisboa. Imprensa Nacional. 1844.

LOPES, Baltazar. **Chiquinho**. Mindelo. Edições Calabedoche. 1997.

LOUREIRO, João. **Postais antigos de Cabo Verde**. Lisboa. Edição do autor e Associados Lda. Macau. 1998.

MARQUES, Oliveira. **História de Portugal (Vol. II) – Do Renascimento às revoluções liberais**. 13ª Edição. Lisboa. Editorial Presença. 1998.

MAURO, Frédéric. **A Expansão Europeia**. Lisboa. Editorial Estampa. 1998.

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

OLIVEIRA, Charles Emmanuel de. **Cabo Verde na rota dos naufrágios**. Praia. Edição do autor. 2005.

PEREIRA, Daniel. **A situação da ilha de Santiago no 1º quartel do século XVIII**. 2ª Edição. Praia. Alfa-Comunicações. 2004.

\_\_\_\_\_. **Estudos da História de Cabo Verde**. Praia. Alfa-Comunicações. 2005.

RAMOS, António Nascimento. **Mindelo d' Outrora**. Mindelo. Edição do Autor. 2003.

RIBEIRO, Orlando. **Primórdios da ocupação das ilhas de Cabo Verde**. Lisboa. Faculdade de letras da Universidade de Lisboa. 1955.

SILVA, António Leão Correia e. **Histórias de um sahel insular**. Praia. Spleen edições. 2004.

\_\_\_\_\_. **Espaços urbanos de Cabo Verde: O tempo das cidades-porto**. Lisboa. Edição da Comissão Nacional dos Descobrimentos Portugueses (CNCDP). 1998.

\_\_\_\_\_. **Nos tempos do Porto Grande do Mindelo**. Praia-Mindelo. Centro Cultural Português. 2005.

\_\_\_\_\_. **Histórias de um Sahel Insular**. Praia. Spleen Edições. 1995.

SILVEIRA, Luís. **Ensaio da Iconografia das Cidades Portuguesas do Ultramar: África Ocidental e África Oriental (Vol. II)**. Lisboa. Ministério do Ultramar Junta de Investigações do Ultramar. s/d.

SILVEIRA, Onésimo. **Subsídios para o regionalismo em Cabo Verde**. Mindelo. s/e. 2000.

SOEIRO, Raquel Brito de. **No trilho dos descobrimentos – Estudos geográficos**. Lisboa. Edição da Comissão Nacional para as comemorações dos descobrimentos portugueses (CNCDP). 1997.

TRAVASSOS VALDEZ, Francisco. **África Ocidental**. Lisboa. Imprensa Nacional. 1864.

TUFFELI, Nicole. **A arte no século XIX**. Lisboa. Edições 70. 2000.

VIEIRA, Henrique Lubrano de Santa Rita. **História da Medicina em Cabo Verde**. Praia. ICL. 1987.

### **Dicionários e enciclopédias**

**Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira Vol. V**. Lisboa - Rio de Janeiro. Editorial Enciclopédia Lda. s/d.

### **Estudos**

ENZO, Fazzino (Coord). **Programa de Planeamento Urbano da Cidade da Praia: Plano Detalhado de Salvaguarda do Centro Histórico**. Praia. Editorial Euro. Janeiro de 1991.

**Fontes manuscritas**

**IAHN. CMP.** *Actas da Câmara Municipal do Concelho da Praia: 1845-1852.* Praia. 1994.

**IAHN SGG Livro 0959.** Originais manuscritos. fls. 36v-38. *Termos de entrada de navios estrangeiros na alfândega da Praia (1848-1850).* Praia. 1994.

**IAHN. SGG Livro A1 – (R). A1/0001 (1674 – 1754).** Praia. 1994.

**IAHN. SGG Livro A1 – (R). A1/0002.** fls. 235. Praia. 1994.

**IAHN. SGG Livro A1 – (R). A1/0011 – 1769/1798.** fls. 162-162v. Praia. 1994.

**IAHN. SGG Livro A1 – (R). A1/0011.** fls. 149/150. Praia. 1994.

**IAHN. SGG Livro A1 – (R). A1/0011.** *Representação que fez ao Erário Real.* Praia. Praia. 1994.

**IAHN. SGG Cx. N°1.** *Sinopse das ordens da metrópole de execução permanente – 1651/1818.* Praia. 1994.

**IAHN. SGG. Cx. 071. IAHN.** *Correspondência recebida da Comissão administrativa dos 3% ad valorem no ano de 1872.* Praia. 1994.

**IAHN. SGG Cx. N° 249.** Praia. 1994.

**IAHN. SGG. Cx. 169.** *Correspondência recebida da Câmara Municipal da Praia – Janeiro/Dezembro: 1869.* Praia. 1994.

**IAHN. SGG. Cx. 169.** *Correspondência recebida da Câmara Municipal da Praia – Janeiro/Dezembro: 1861.* Praia. 1994.

## **Fontes impressas**

Boletim oficial de Cabo Verde:

1. N° 29 \1858. Praia. Imprensa Nacional de Cabo Verde. 1858.
2. N° 3 \1870. Praia. Imprensa Nacional de Cabo Verde. 1870.
3. N° 49 \1859. Praia. Imprensa Nacional de Cabo Verde. 1859.
4. N° 178 \1855. Praia. Imprensa Nacional de Cabo Verde. 1855.
5. N° 64-74 \1860. Praia. Imprensa Nacional de Cabo Verde. 1860.
6. N° 17 \1860. Praia. Imprensa Nacional de Cabo Verde. 1860.
7. N° 27 \1858. Praia. Imprensa Nacional de Cabo Verde. 1858.
8. N° 177 \1855. Praia. Imprensa Nacional de Cabo Verde. 1855.
9. N° 8 \1861. Praia. Imprensa Nacional de Cabo Verde. 1861.
10. N° 32 \1877. Praia. Imprensa Nacional de Cabo Verde. 1877.
11. N° 45 \1861. Praia. Imprensa Nacional de Cabo Verde. 1861.
12. N° 20 \1879. Praia. Imprensa Nacional de Cabo Verde. 1879.
13. N° 26 \1883. Praia. Imprensa Nacional de Cabo Verde. 1883.
14. N° 98 \1855. Praia. Imprensa Nacional de Cabo Verde. 1855.

15. N° 3 \1903. Praia. Imprensa Nacional de Cabo Verde. 1903.

16. N° 32 \1867. Praia. Imprensa Nacional de Cabo Verde. 1867.

## **Periódicos**

**Anais.** N° 1. Abril. Vol. I. 1999.

**A semana.** N° 758. Ano XVI. 5 de Maio de 2006.

**Cabo Verde - Boletim da sociedade Geográfica de Lisboa.** Sociedade de Geografia de Lisboa. Lisboa. N° 11 e 12. 56° Série. Novembro-Dezembro 1938.

**Cabo Verde - Boletim Cabo Verde Propaganda e Informação.** N° 121. 1959.

**Cabo Verde - Boletim de Propaganda e Informação.** Ano III. Novembro de 1952.

**Cabo Verde – Boletim de Propaganda e Informação.** Ano VIII. N° 88. Praia. Agosto de 1957.

**Cabo Verde - Boletim de Propaganda e Informação.** N° 106. Ano IX.

**Cabo Verde - Boletim de Propaganda e Informação.** N° 148. Ano XIII.

**Cabo Verde - Boletim de propaganda e informação.** N° 77. Ano VII. 1956.

**Cabo Verde - Boletim de propaganda e informação.** Ano VIII. N° 89. 1957.

**Centro de Estudos de História e de Cartografia Antiga.** Separata N° 228. Lisboa. Edição do Instituto de Investigação Científica Tropical.

**Diário do Governo de 20 de Junho de 1838.** N° 144.

**Fragmentos: Revista de letras artes e cultura.** Nº 9-10. Maio de 1993.

**Praia Santa Maria.** N.º 2/2002. Praia. Fernando R.T. Ortet.

**Raízes.** Nº 7\16. Ano IV. Praia. 1980.

**Revista Africana.** Nº 6 (especial). Porto. Edição da Universidade Portucalense e Arquivo Histórico Nacional de Cabo Verde. 2001.

**Revista Africana.** Nº Especial. Setembro. Porto. Edição da Universidade Aberta e Arquivo Histórico Nacional de Cabo Verde. 1996.

**Revista Africana.** Número especial. Porto. Universidade Portucalense. 1993.

**Revista Científica.** Praia. Edição da UNICV (Universidade de Cabo Verde). Publicação trimestral. Nº 2. Janeiro 2006.

**Revista Garcia da Orta (vol. IX).** Nº1. Lisboa. Edição da Junta de Investigação do Ultramar. 1961.

**Voz di povo.** Nº 222. 4 a 11 de Fevereiro. 1980.

## **Citografias**

<http://ilhasdomar.blogspot.com/2006/09/viajando-pela-ilha-de-santiago.html> - acedido em 05 -10 – 2008

<http://www.portalsaofrancisco.com.br/alfa/cabo-verde/imagens/mapa-de-cabo-verde-4.gif> – acedido em 1 de Julho de 2009.

<http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e0/2007.03.16.cv.SaoVicente.mapa.gif> – acedido em 1 de Julho de 2009.

## ANEXOS

- Anexo nº1 Decreto de elevação da Praia a categoria de Cidade da Praia de *S. Thiago*, juntamente com o decreto de elevação de Mindelo a categoria de Vila.
- Anexo nº2 Portaria nº 162 – A, instaurando o imposto de 3% ad valorem.
- Anexo nº3 Exemplo de uma habitação tradicional e de um sobrado de influência metropolitana.
- Anexo nº4 Exemplo de uma influência inglesa na construção habitacional na cidade da Praia.
- Anexo nº5 Edifício da alfândega da cidade da Praia, logo após a sua conclusão nos finais do século XIX.
- Anexo nº6 Exemplo de algumas estruturas de apoio a navegação, introduzidas pelos ingleses na ilha de São Vicente.
- Anexo nº7 Portaria que cria o imposto de cem reis sobre tonelada de carvão de pedra no Mindelo.
- Anexo nº8 Exemplo de duas casas comerciais da cidade oitocentista e os seus respectivos movimentos comerciais.
- Anexo nº9 Exemplo duas casas construídas pelos ingleses na cidade do Mindelo.



## Anexo nº1

Decreto de elevação da Praia a categoria de Cidade da Praia de S. Thiago, juntamente com o decreto de elevação de Mindelo a categoria de Vila. In: B.O da Província de Cabo Verde. Nº 29 \1858. Praia. Imprensa Nacional de Cabo Verde. 1858. p. 154.

da a Monarchia portugueza: Considerando finalmente o que foi proposto pelo Conselho Ultramarino em Consulta de 17 de Novembro de 1854: hei por bem, usando da faculdade conferida pelo art.º 15.º § 1.º do Acto addicional á Carta Constitucional da Monarchia, depois de ouvir o Conselho de Ministros, decretar o seguinte:

Artigo 1.º O estado de escravidão ficará inteiramente abolido em todas as Províncias portuguezas do Ultramar, sem excepção alguma, no dia em que se completarem vinte annos contados da data d'este Decreto.

Art.º 2.º As pessoas que no dia designado no artigo antecedente para a total abolição do estado de escravidão nas Províncias Ultramarinas, ainda alli possuírem escravos, serão indemnizadas do valor d'elles pela forma que uma lei especial determinará.

Art.º 3.º Fica revogada toda a legislação em contrario. O Visconde de Sá da Bandeira, Par do Reino, Ministro e Secretario d'Estado dos negocios da Marinha e Ultramar, assim o tenha entendido, e faça executar. Paço das Necessidades, em vinte e nove d'Abril de mil oitocentos e cincoenta e oito. = REI. = *Visconde de Sá da Bandeira.*

Está conforme. = *Manoel Jorge d'Oliveira Lima.*

### PORTARIA N.º 93.

Sua Magestade El-Rei, manda, pela Secretaria d'Estado dos negocios da Marinha e Ultramar, remetter ao Governador geral da Provincia de Cabo-verde, a inclusa copia authentica do Decreto de 29 d'Abril ultimo, pelo qual houve por bem elevar a povoação de Bissau á cathegoria de Villa, com a denominação de = Villa de Bissau = a fim de que o mesmo Governador geral assim o faça constar á respectiva Camara Municipal, para que solicite a expedição da competente Carta. Paço, em 3 de Maio de 1858. = *Sá da Bandeira.*

*Copia do Decreto a que se refere a Portaria supra.*

Tendo em consideração que a povoação de Bissau é a Capital da Guiné portugueza, e a residência do respectivo Governador, e que tem já numero bastante de habitantes para os diversos cargos municipais: hei por bem determinar que a mesma povoação seja elevada á cathegoria de Villa, com a denominação de = Villa de Bissau. = E por esta minha mercê fica obrigada a respectiva Camara Municipal a tirar Carta, pagos previamente os competentes direitos. O Visconde de Sá da Bandeira, Par do Reino, Ministro e Secretario de Estado dos negocios da Marinha e Ultramar, assim o tenha entendido, e faça executar. Paço, em vinte e nove de Abril de mil oitocentos e cincoenta e oito. = REI. = *Visconde de Sá da Bandeira.*

Está conforme. = *Manoel Jorge d'Oliveira Lima.*

### N.º 94.

Sua Magestade El-Rei, manda, pela Secretaria d'Estado dos negocios da Marinha e Ultramar, remetter ao Governador geral da Provincia de Cabo-verde, a inclusa copia authentica do Decreto de 29 d'Abril ultimo, pelo qual houve por bem elevar a Villa da Praia da Ilha de S. Thiago á cathegoria de Cidade, com a denominação de = Cidade da Praia de S. Thiago = a fim de que o mesmo Governador geral assim o faça constar á respectiva Camara Municipal, para que solicite a expedição da com-

petente Carta. Paço, em 3 de Maio de 1858. = *Sá da Bandeira.*

*Copia do Decreto a que se refere a Portaria supra.*

Tendo em consideração o grande augmento que modernamente tem tido a Villa da Praia da Ilha de S. Thiago de Cabo-verde, assim em população e edificios, como no desenvolvimento do seu commercio, em grande parte, resultado da produção agricola da mesma Ilha: hei por bem determinar que a mesma Villa seja elevada á cathegoria de Cidade, com a denominação de = Cidade da Praia de S. Thiago = E por esta minha mercê fica obrigada a respectiva Camara Municipal a tirar Carta, pagos previamente os respectivos direitos. O Visconde de Sá da Bandeira, Par do Reino, Ministro e Secretario de Estado dos negocios da Marinha e Ultramar, assim o tenha entendido, e faça executar. Paço, em vinte e nove d'Abril de mil oitocentos e cincoenta e oito. = REI. = *Visconde de Sá da Bandeira.*

Está conforme. = *Manoel Jorge d'Oliveira Lima.*

### N.º 95.

Sua Magestade El-Rei, manda, pela Secretaria d'Estado dos negocios da Marinha e Ultramar, remetter ao Governador geral da Provincia de Cabo-verde, a inclusa copia authentica do Decreto de 29 d'Abril ultimo, pelo qual houve por bem elevar a povoação principal da Ilha de S. Vicente á cathegoria de Villa, com a denominação de = Villa do Mindello = a fim de que o mesmo Governador geral assim o faça constar á respectiva Camara Municipal, para que solicite a expedição da competente Carta. Paço, em 3 de Maio de 1858. = *Sá da Bandeira.*

*Copia do Decreto a que se refere a Portaria supra.*

Tendo em consideração que a povoação principal da Ilha de S. Vicente tem modernamente crescido em numero de habitantes, e em construcções urbanas; e que o porto grande, em cuja praia está situada, é frequentado por grande numero de embarcações, que navegam para além e para aquem do equador, o que cada vez dá maior importancia áquella Ilha, e concorre para o seu augmento: hei por bem determinar que a dita povoação, a que pelo Decreto de onze de Junho de mil oitocentos trinta e oito, foi dado o nome de Mindello, em commemoração do desembarque de meu Augusto Avô com o Exército libertador nas praias d'aquelle nome, seja elevada á cathegoria de Villa, com a denominação de = Villa do Mindello. = E por esta minha mercê fica obrigada a respectiva Camara Municipal a tirar Carta, pagos previamente os competentes direitos. O Visconde de Sá da Bandeira, Par do Reino, Ministro e Secretario de Estado dos negocios da Marinha e Ultramar, assim o tenha entendido, e faça executar. Paço, em vinte e nove d'Abril de mil oitocentos e cincoenta e oito. = REI. = *Visconde de Sá da Bandeira.*

Está conforme. = *Manoel Jorge d'Oliveira Lima.*

### GOVERNO GERAL DA PROVINCIA DE CABO-VERDE.

Sua ex.ª o sr. Conselheiro Governador geral da Provincia, manda publicar o seguinte:  
Por Decreto de 25 de Novembro do anno proximo findo, enviado por copia em Portaria do Ministe-

## Anexo nº2

Portaria nº 162 – A, instaurando o imposto de 3% ad valorem. In: B.O da Província de Cabo Verde. Nº 178 \1855. Praia. Imprensa Nacional de Cabo Verde. 1855. p. 755-756.

## BOLETIM OFFICIAL.

755

gação a que respondeu o Alferes Antonio Joaquim da Silva Vidal

19. — Officio ao Director da Alfandega da Ilha do Sal: communicando que a força militar que desempenhar qualquer serviço fiscal, é sujeita, pelo que respeita á execução d'elle, ao Director da Alfandega, de quem unicamente recebe instrucções.

— Idem ao Escrivão Deputado da Junta da Fazenda: communicando a participação feita pelo Desembargador Juiz de Direito d'esta Comarca, da sua partida para a Ilha Brava a entregar a vara ao seu successor, e em seguida para Lisboa — a fim de se proceder ao ajustamento de suas contas, e da competente passagem.

— Idem ao Dr. Delegado do Procurador Regio da Corôa e Fazenda na Comarca de Sotavento: para dar o seu parecer sobre o contheito do officio do Presidente da Camara Municipal da Ilha do Fogo, datado do 1.º do corrente mez — em que participa o procedimento dos Juizes Eleitos das Freguezias de Nossa Senhora d'Ajuda, e de Santa Catharina, em se recusarem a prestar contas á Camara, como é costume, dos dinheiros que recebem.

— Idem ao Dr. Delegado do Procurador Regio da Corôa e Fazenda na Comarca de Barlavento: para prestar o seu parecer acerca do consignato no officio do Administrador do Concelho da Ilha do Sal, com data de 8 de Junho último — em que representa que o Juiz Eleito se nega a cobrar executivamente as multas impostas por aquella Administração.

— Idem ao Desembargador Juiz de Direito da Comarca de Sotavento: participando que pôde seguir viagem para a Ilha Brava, no 1.º navio que se offerecer, a fim de entregar a vara ao Magistrado nomeado para o substituir, que já alli se acha; e bem assim que já se fizeram as necessarias communicações á Junta da Fazenda, tanto para o ajustamento das suas contas, como os tendentes ao seu transporte para a Ilha Brava, e para Lisboa.

20. — Idem ao Dr. Delegado do Procurador Regio da Corôa e Fazenda na Comarca de Sotavento: communicando que nesta data se expdem as necessarias ordens, para ter baixa do serviço militar um degredado sentenciado a trabalhos publicos, com praça no Batalhão d'Artilheria de Cabo-Verde — a fim de cumprir a referida pena, conforme solicitou em officio de 28 de Junho último.

23. — Idem ao Escrivão Deputado da Junta da Fazenda: remetendo um requerimento do Major Francisco Alberto de Azevedo, para que á vista do assumpto d'elle, envie ao Governo Geral um relatório do que conste acerca dos motivos que deram cause á cessação dos vencimentos do dito Major — enviando igualmente copia dos documentos que alli existirem com relação ao assumpto.

24. — Idem ao Administrador do Concelho da Ilha Brava: approvando as providencias que tem empregado tendentes a evitar naquella Ilha o contagio da epidemia da *colera-morbus* desenvolvida na do Fogo.

25. — Officio ao Presidente da Junta de Saúde: para que expeça as convenientes ordens ao Delegado da mesma na Ilha Brava, a fim de prestar diferentes informações acerca da maneira como alli tem sido desempenhado o serviço de Saúde, declarando as instrucções que tem dado a respeito da entrada e sahida de navios, cordão sanitario, etc.

25. — Officio ao Dr. Delegado do Procurador Regio da Corôa e Fazenda na Comarca de Sotavento: para que expeça as necessarias ordens ao Sub-Delegado do Procurador Regio na Ilha Brava, a fim de proceder na conformidade das Leis contra o author do ferimento feito com um tiro de balla a um marinheiro da Escuna *Ancha*, por occasião da sua entrada no porto da Furna.

26. — Idem ao Escrivão Deputado da Junta da Fazenda: remetendo a pública forma da fiança prestada por João da Costa Fortinho, na qualidade de Director da Alfandega, e Recebedor Particular da Ilha de S. Vicente.

27. — Portaria exonerando Luiz Antonio d'Araujo do lugar de Patrão-Mór da Ilha do Fogo.

— Officio ao Presidente da Camara Municipal da Ilha do Maio: participando ter-se dado ordem em contrario á que lhe foi communicada em officio de 10 do presente mez — para que os fundos de que trata a Portaria do Governo Geral, de 8 de Junho último, sejam abonados pela Recebedoria Particular d'aquella Ilha, e não pela Thesouraria Geral da Junta da Fazenda.

— Idem ao 1.º Pharmaceutico da Provincia, Antonio da Costa Ferreira Borges: para que declare oficialmente se se promptifica a ir servir na Ilha do Fogo, em quanto alli durar a epidemia da *colera-morbus*, visto ter allegado n'um requerimento que fizera, que não obstante estar suspenso de exercicio e vencimentos, considera-se todavia sujeito a ser nomeado para qualquer ponto da Provincia, em que se torne necessario o seu serviço.

30. — Portaria determinando que José Gabriel Cordeiro passe a desempenhar os deveres do cargo de Delegado do Procurador Regio da Corôa e Fazenda na Comarca de Sotavento, durante a licença de seis mezes que pela Portaria do Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar, de 26 de Maio último, foi concedida ao Dr. João Ferreira Pinto, que o exerce.

Secretaria do Governo Geral da Provincia, na Villa da Praia, em 1.º de Agosto de 1855. — Na ausencia do Secretario Geral, o 2.º Official interino, *Joaquim da Silva Mattos*.

## 3.ª Repartição.

PORTARIA N.º 162 - A.

Tendo representado a Camara Municipal do Concelho da Villa da Praia, a urgente necessidade de estabelecer um imposto em todos os objectos que forem importados na Ilha de S. Thiago, para com o seu producto se fizerem as obras cuja necessidade tanto se reconhece, e que de momento a momento se vão tornando mais urgentes, como são: a construcção d'um caes na praia da Alfandega, authorizada na Lei de 23 d'Agosto de 1845 — para pôr termo aos prejuizos que diariamente se dão ao commercio pelo embarque e desembarque de volumes pesados ás costas de gente, os quaes raras vezes deixam de soffrer avaria: a extincção dos pantanos, que são o primeiro causador da insalubridade da Villa da Praia, e um grande estorvo ao desenvolvimento industrial da Ilha: o acabamento do edificio dos Paços do Concelho, para n'ell' collocar as escolas d'instrucção primaria, a fim de garantir aos habitantes do Municipio, ao menos, os primeiros rudimentos d'educação: o reparo dos poços do Pa-

chico, e *Ponte-Anna*, cuja agua se torna venenosa pelos projectos que diariamente alli são lançados: o calçamento e limpeza das ruas da Villa, que muito concorre para melhorar o seu estado de salubridade; e, finalmente, para a construção d'um aqueducto que abastecendo de agua a Villa, livre os seus habitantes do soffrimento muitas vezes experimentado por falta d'agua para beberem. Fazendo a Camara ver a urgencia que ha de remover, se não todas, ao menos algumas de tantas necessidades; considerando que todas as obras e melhoramentos apontados e urgentemente reclamados por esta Municipalidade, que também sabe advogar os interesses e benefícios dos povos, são de reconhecida utilidade pública, e muito concorrem para o bem estar dos povos d'esta Ilha; e considerando mais, que pela Carta de Lei de 11 de Julho último, publicada no *Diario do Governo* n.º 165 de 16 de Julho do corrente anno, — um similhante imposto foi authorisado a benefício das obras necessarias na Cidade de Lagos sendo este em menor escalla porque alli, as necessidades são menores do que as da Villa da Praia, attendendo a que são membros da Camara Municipal da Villa da Praia, e assignaram a representação, individuos que são dos maiores contribuintes por serem dos principaes negociantes da Ilha; e a que, este noto imposto indirecto, fornecendo os meios de effectuar todas as obras que necessario é fazer para comodidade dos povos, não se faz sentir, porque os povos são com elle, menos onerados, do que com as despesas a que hoje são obrigados em muito maior escalla pela falta de taes obras. Não sendo, pois o imposto outra coisa mais, do que uma substituição d'essas despesas que actualmente fazem e depois deixarão de fazer: o Governador Geral, em Conselho, usando dos poderes que lhe confere o Acto addicional á Carta Constitucional — e em quanto Sua Magestade não mandar o contrario, determina o seguinte:

Artigo 1.º É authorisada a percepção d'um imposto especial de tres por cento *ad valorem*, sobre todos os objectos que se importarem ou exportarem na Ilha de S. Thiago de Cabo-Verde.

§ unico. Este imposto durará, em quanto não forem feitas as obras de que trata o art.º 3.º; e pagas quaesquer quantias a que o referido imposto esja obrigado pelo emprestimo authorisado no art.º 4.º

Art.º 2.º O imposto de que trata o artigo antecedente, será cobrado na Alfandega, escripturado separadamente de todos os outros impostos, e arrecadado pela Camara Municipal da Villa da Praia em cofre especial de tres chaves — uma das quaes terá o seu Presidente, outra o Thesoureiro, e outra o Vereador Fiscal.

§ unico. No dia primeiro de cada mez o Director d'Alfandega enviará a Camara a importancia do imposto cobrado no mez antecedente — acompanhado d'uma certidão da sua importancia, para documento da escripturação da receita.

Art.º 3.º O producto d'este imposto será administrado pela Camara, e exclusivamente applicado ás despesas da construção d'um Cães na Praia d'Alfandega da Ilha de S. Thiago; ao aterramento e abertura das vallas, que esgotem os pantanos da *Fazenda da Companhia da Praia Negra*; ao acabamento dos Paços do Concelho; aos reparos precisos nos Paços da *Fonie-Anna e Pacheco*; ao calçamento e limpeza das ruas da Villa; e á construção

d'um aqueducto que abasteça d'agua a Villa da Praia.

§ unico. Estas obras não poderão ser feitas, sem que os projectos d'ellas, sejam approvados pelo Governador Geral, em Conselho.

Art.º 4.º É a referida Camara Municipal authorisada a tomar por emprestimo, até ao juro de oito por cento ao anno, as sommas necessarias para o mais prompto acabamento das obras; hypothecando para satisfazer o capital e juros, o rendimento do imposto, creado pelo artigo 1.º, ficando as outras condições do emprestimo dependentes da approvação do Conselho do Districto e da do Governo Geral, em Conselho; e tudo da confirmação do Governo de Sua Magestade.

Art.º 5.º A Camara Municipal, além das contas que pelo Codigo Administrativo é obrigada a apresentar annualmente, publicará todos os trimestres, uma conta — da receita proveniente d'este imposto — da despesa em obras — e do estado do cofre.

Art.º 6.º Fica revogada e de nenhum effecto, a Portaria em Conselho de 30 de Junho de 1843 que impoz direitos Municipaes, cobrados pela Alfandega, pelo despacho de diversos generos para consumo — a qual é substituida pela presente Portaria.

Art.º 7.º A Camara Municipal da Villa da Praia, nos termos prescriptos no Codigo Administrativo, proporá ao Conselho a revogação da postura de 2 de Novembro de 1852, que authorisou a cobrança d'um imposto para o calçamento das ruas.

Art.º 8.º O producto do imposto cobrado e arrecadado na conformidade da presente Portaria, será considerado como deposito, para ter a applicação designada no artigo 3.º logo que pelo Governo de Sua Magestade o mesmo imposto seja approvado.

O que se participa á Junta da Fazenda, á Camara Municipal da Villa da Praia, e ao Director da Alfandega da mesma Villa para todos os effectos.

Quartel General do Governo da Provincia, na Villa da Praia da Ilha de S. Thiago, 27 de Agosto de 1855. = Antonio Maria Barceiros Arrobas, Governador Geral.

Extracto da acta da sessão da Junta da Fazenda, que teve logar na Ilha Brava, em 16 de Janeiro de 1855.

SENDO meio dia e estando presentes os Sr.º Dr. Delegado do Procurador da Corôa e Fazenda, João Ferreira Pinto; Thesoureiro Geral interino, Thomaz Gomes Jasmim; e Escrivão Deputado, Antonio Pedro Dantas Pereira; foi aberta a sessão sob a Presidencia interina do Sr. Dr. Delegado.

Resolveu a Junta que não tivesse leitura a acta da sessão de 3 de Janeiro, reservando-se para quando estivesse presente o Sr. Desembargador Louzada, que havia presidido a essa sessão.

Resolveu-se o adiamento da decisão sobre os vencimentos que competiam ao Cirurgião Guibarra, até se acharem presentes os Ex.ºº Governador Geral, e Desembargador Louzada.

Apresentou depois o Escrivão Deputado as folhas dos vencimentos dos Conegos Manoel Fernandes de Aguiar, e José Maria Pinto, respectivas aos mezes de Junho, Julho, e Agosto, informando a Junta de que, em sessão de (o dia está em branco) de Junho do anno anterior, tendo sido presente um officio da Secretaria (o n.º e data do officio estão em branco) participando que o Ex.ºº Prelado da Dio-

**Anexo nº3**

**Exemplo de uma habitação tradicional e de um sobrado de influência metropolitana.  
Imagens recolhidas no âmbito deste trabalho em Julho de 2009.**



**Anexo nº4**

**Exemplo de uma influência inglesa na construção habitacional na cidade da Praia.  
Imagens recolhidas no âmbito deste trabalho em Julho de 2009.**



**Anexo nº5**

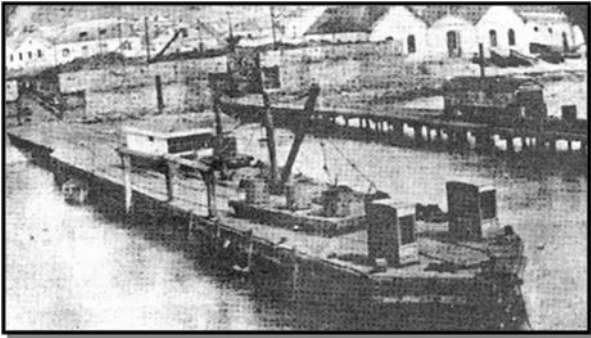
**Edifício da alfândega da cidade da Praia, logo após a sua conclusão nos finais do século XIX. Cf. Évora, José Silva. A Praia na primeira década da segunda metade do século XIX: o porto, o comércio e a cidade. Porto. Universidade do Porto. 2007. p. 48.**



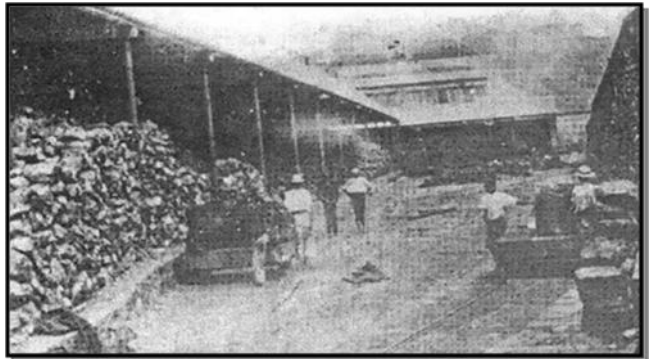
**Anexo nº6**

**Exemplo de algumas estruturas de apoio a navegação, introduzidas pelos ingleses na ilha de São Vicente. Cf. Manuel Nascimento Ramos. Mindelo d' Outrora. Mindelo. Edição do Autor. 2003.**

**Cais da Millers e Corys**



**Interior de um dos depósitos de carvão**



**Caminho-de-ferro para transportar os vagonetes de carvão**



**Depósitos de carvão**



## Anexo nº7

Portaria que cria o imposto de cem reis sobre tonelada de carvão de pedra no Mindelo. Cf. B.O da Província de Cabo Verde. Nº 27 \1858. Praia. Imprensa Nacional de Cabo Verde. 1858. p. 146.

146

## BOLETIM OFFICIAL.

to a recepção da presente Portaria, mande sobre-estar na execução das ordens que tinha expedido, authorisando a saída de negros, para fóra da Província, devendo declarar por essa mesma occasião nullos e como se nunca tivessem existido quaesquer contractos pendentes para o embarque dos denominados colonos: contractos que são declarados nullos; porque elle Governador geral estava inhibido de os permitir, o que os especuladores estrangeiros sabiam perfeitamente, como se faz certo do seu citado officio n.º 192, em que dá parte de não ter permitido ao Capitão do Barco a vapor francez, *Mascarenhas*, o ajuste de colonos, mostrando-lhe que negociações d'essa ordem se achavam prohibidas; para prova do que lhe dava conhecimento da Portaria de 27 de Fevereiro de 1855.

6.º Que elle Governador geral remetta sem perda de tempo uma relação de todos os individuos contratados e exportados como colonos, designando quaes foram ajustados entre os habitantes livres, os que foram tirados da classe dos escravos declarados libertos *ad-hoc*, e d'entre os libertos já assim reconhecidos anteriormente dos contractos; declarando outro sim qual o preço porque cada um foi contratado nas tres diferentes hypotheses, e qual a somma porque cada um dos senhores de escravos foi indemnisado do serviço dos escravos que libertou para o fim de serem exportados como colonos livres. Finalmente determina o mesmo Augusto Senhor, que elle Governador geral faça publicar a presente Portaria no respectivo *Boletim Official*. Paço, em 30 de Julho de 1856. = *Sá da Bandeira*.

Está conforme. = *Simão José da Luz*, Official maior graduado.

N.º 218.

Estando creado pelo art.º 3.º do Decreto de 17 de Setembro de 1857, na Ilha de S. Vicente, o estabelecimento de um deposito de quaesquer mercadorias que possam receber-se sem perigo, tanto para despacho de consumo, como de reexportação, e fallando unicamente para que este deposito se estabeleça, que n'aquella Ilha haja os necessarios armazens: Sua Magestade El-Rei, manda, pela Secretaria de Estado dos negocios da Marinha e Ultramar, recomendar ao Governador geral da Província de Cabo-verde, a construção dos mencionados armazens, logo que seja possível, tendo o mesmo Governador geral em consideração que o imposto de cem reis em tonelada de carvão de pedra creado pelo art.º 10.º do Decreto de 1 de Setembro de 1854, deve ser exclusivamente applicado ás obras da dita Ilha de S. Vicente, e que nenhuma obra depois da conclusão da igreja, pôde ser mais conveniente aos progressos da mesma Ilha, e de Santo Antão, do que aquellas que tenham por fim auxiliar o augmento do commercio: e devendo o dito Governador geral logo que os armazens estejam sufficientemente adiantados dar conta por esta Secretaria de Estado, a fim de que nos jornaes da Europa se possa annunciar o estabelecimento definitivo do mencionado deposito. Paço, em 14 de Dezembro de 1857. = *Sá da Bandeira*.

N.º 241.

Tendo o Governador geral da Província de Cabo-verde, em officio de 5 de Outubro último, n.º 373, dado conta de que o Governador da Guiné

portugueza, lhe participára que alguns subditos estrangeiros residentes em territorios portuguezes de Guiné, lhe pediram para registarem escravos que possuem; e que elle Governador geral lhe dá essa authorisação por assim lhe parecer muito conveniente: Sua Magestade El-Rei, manda, pela Secretaria de Estado dos negocios da Marinha e Ultramar, participar ao dito Governador geral, que ha por bom approvar o mencionado registro, de que opportunamente deverá remetter as relações determinadas no art.º 3.º do Decreto de 14 de Dezembro de 1854. Paço, em 31 de Dezembro de 1857. = *Sá da Bandeira*.

## GOVERNO GERAL DA PROVINCIA DE CABO-VERDE.

OFFICIO CIRCULAR N.º 13 AO GOVERNADOR DA GUINÉ PORTUGUEZA, E AOS ADMINISTRADORES DOS CONCELHOS DO ARCHIPELAGO.

III.º sr. — Encarrega-me sua ex.ª o sr. Conselheiro Governador geral da Província, de communicar a v. s.ª que é indispensavel, que d'ora em diante remetta com pontualidade a esta Repartição, no dia 1.º de cada mez, conforme se exigiu em Circular n.º 43, de 28 de Fevereiro de 1852, uma relação dos preços correntes dos principaes generos de consumo, tanto de importação, como de exportação relativos á respectiva Ilha, declarando-se tanto por medida, e moeda do paiz, como por medida, e moeda de Portugal, a fim de ser regularmente publicado no *Boletim Official*, como muito convem ao commercio d'esta Província.

Deos guarde a v. s.ª Secretaria do Governo geral da Província, na Villa da Praia, 1 de Maio de 1858. = *A. L. Barbosa d'Albuquerque*, Secretario geral interino.

OFFICIO CIRCULAR N.º 14 AOS ADMINISTRADORES DOS CONCELHOS DO ARCHIPELAGO.

III.º sr. — Convindo que n'este Governo geral haja conhecimento exacto do rendimento dos diferentes Concelhos d'esta Província, em generos cereaes: — determina sua ex.ª o sr. Conselheiro Governador geral, que v. s.ª no principio de Janeiro de cada anno envie a esta Secretaria um mappa do rendimento dos dizimos referido ao anno anterior, com declaração dos nomes dos arrematantes, sitios das plantações que produziram os generos, e sua qualidade.

Deos guarde a v. s.ª Secretaria do Governo geral da Província, na Villa da Praia, 2 de Maio de 1858. = *A. L. Barbosa d'Albuquerque*, Secretario geral interino.

DIRECÇÃO DO SERVIÇO DE SAUDE PUBLICA DA PROVINCIA DE CABO-VERDE. — N.º 208. — III.º sr. — O estado sanitario d'esta Villa, e freguezia de N. S. da Graça, durante o mez de Fevereiro último, foi assaz satisfactorio. — As doencas inflammatorias do mez antecedente fizeram-se sentir, porém com menor gravidade e terminação feliz.

Aquelle estado sanitario coincidiu com phenomenos meteorologicos dignos d'attenção. — Os sete primeiros dias do mez foram nebulosos, cerrados, frios, e desagradaveis, havendo choviscos que não humedeciam sequer a terra, porque lhes succedia ventos de NE. — LNE. — A maxima temperatura foi nos referidos dias de 24º — e a minima de 20º. — Os dias



**Anexo nº8**

**Exemplo de duas casas comerciais da cidade oitocentista e os seus respectivos movimentos comerciais. Cf. SILVA, António Leão Correia e. Nos tempos do Porto Grande do Mindelo. Praia-Mindelo. Centro Cultural Português. 2005.**

**A casa commercial Anibal Rocha**



**A Union Bazar**



---

**Anexo nº9**

**Exemplo duas casas construídas pelos ingleses na cidade do Mindelo. Imagens recolhidas no âmbito deste trabalho em Julho de 2009.**

---

*“Casas Gémeas”*



*“The New Building”*

