

JUNTA DE INVESTIGAÇÕES DO ULTRAMAR

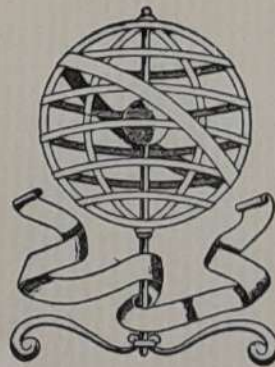
MEMÓRIAS
SÉRIE GEOGRÁFICA

I

A ILHA DO FOGO E AS SUAS ERUPÇÕES

(2.ª EDIÇÃO)

ORLANDO RIBEIRO



1 9 6 0

II. A VIDA MARITIMA

A pesca e a navegação são actividades importantes em algumas ilhas de Cabo Verde. Na Brava, que desenha no horizonte de metade da ilha do Fogo a sua graciosa silhueta, parte da população procura no mar um modo de vida; pescadores e marinheiros, «americanos» curtidos pelo sol de muitas travesias, armam ou fretam navios de emigrantes, que recolhem gente de todas as ilhas. O mar é o cenário do seu lirismo, evocado nas mais belas mornas de Cabo Verde, que cantam o amor, a ausência e as penas que eles provocam. Na Brava e na Boa Vista existem, há mais de um século, estaleiros de construção naval, e hoje também em São Vicente. Aí se fazem botes de pesca e embarcações pequenas, utilizadas na cabotagem entre as ilhas. Uma ou outra vez, sob a pressão da miséria e do espírito aventureiro, algum destes frágeis veleiros, despachado para um porto de outra ilha, mete a proa à América, onde nem sempre tem a certeza de chegar...

Comparado com aquelas, o Fogo tem escassa vida marítima. O litoral é extremamente inóspito, talhado em arribas e desprovido de recessos onde se abrigam portos. São Filipe não o tem propriamente, mas apenas dois ancoradouros de areia utilizados alternadamente consoante o regime de ventos e correntes¹. Os navios ficam ao largo, balançados pela brisa, e o

¹ «Este porto da Vila só serve para o embarque do milho no tempo das águas, e o de Nossa Senhora no tempo das brisas, não tanto pela sua exposição como por um fenómeno que neles se observa: ambos estes portos têm a base do seu fundo de rocha, coberta só por uma camada de areia apenas suficiente para prender os ferros dos navios naquelas abrigadas: acontece porém que do fim de Junho em diante, quando entram a soprar os ventos do Sul, fogem as areias do porto de Nossa Senhora da Luz, aberto ao Sudoeste, deixando ali a rocha quase descarnada, e vão engrossar o fundo de areia no porto da Vila; e no mês de Novembro com o soprar das brisas correm novamente para aquele, produzindo vice-versa os mesmos efeitos». LOPES DE LIMA, *op. cit.*, 2.^a parte, p. 29. É a explicação que se ouve ainda correntemente; porém SENA BARCELOS, *Roteiro das ilhas de Cabo Verde*, Lisboa, 1892, pp. 37-38, nega que se produza tal deslocação de areias e explica a dualidade do desembarcadouro por condições de abrigo, que variam consoante o regime dos ventos predominantes. Além destes, indica o *Roteiro* uns oito surgidouros, que, excepto o dos Mosteiros, raras vezes são frequentados pela navegação.

desembarque faz-se em botes que a perícia dos remadores faz atravessar o rolo da rebentação, varando-os na estreita fimbria de areia negra. A própria vila se detém na borda da arriba, olhando o mar mas separada dele por uma alta parede e uma íngreme ladeira. Nos dias de temporal o desembarque é impossível e os navios pairam ao largo, chegando a afastar-se com carga, correio e passageiros.

Existem apenas duas fajãs de lava: a de Bombardeiro, pobre de fontes (as duas que tem são salobras), é um lugar de culturas e casas de abrigo, despovoado a maior parte do ano; a de Mosteiros, extensa e quase toda cultivada, é o único troço de costa onde os locais de habitação chegam à beira-mar. Uma enseada forma um porto natural, por onde se faz alguma exportação de café e um pouco de tráfico de viajantes e mercadorias para a vila e as outras ilhas; os moços são aí nada-dores exímios, «correndo a caceia» sobre uma prancha na crista das vagas. Mas estas duas planuras não formam portas de entrada da ilha, limitadas como estão por uma linha de arribas fósseis, onde os caminhos se tornam íngremes, tortuosos e difíceis. No restante circuito da costa, as povoações refugiam-se no interior, evitando a segura das terras baixas e o encaixe brutal das ribeiras junto da foz. Vista do mar, a ilha do Fogo parece um deserto inviolado, defendido por uma severa linha de arribas (ests. I, A e XI, A). Foi-o certamente, durante os quarenta anos que mediaram entre o descobrimento e os primeiros indícios da sua ocupação económica.

O maior centro de pesca, por sinal bem pequeno, é a povoação de Fajãzinha, meio cento de casas juntas na extremidade ocidental da fajã de Mosteiros, apertadas entre o mar e a antiga arriba, por onde sobe aos torcicolos o íngreme caminho que liga este lugar ao Sul da ilha. Em 1951 havia oito barcos de pesca, cada um tripulado por três marinheiros. O produto era dividido em quatro partes, uma para o barco (amortização, conservação, apetrechos de navegar e de pescar), outra para o dono, e as restantes para a tripulação. Existe aí uma pequena indústria de salga de peixe e de salmoura, sendo o produto vendido para a Praia. A produção é, em média, de 18 toneladas de peixe seco e de 11 de atum em salmoura. É este o único sítio onde a pesca e preparo do peixe constituem a actividade principal da população.

Pescadores de São Filipe e dos Mosteiros abastecem os mercados dos dois principais centros de povoamento. Depois das «águas», na quadra morta do ano, alguns homens vão à pesca, procurando nela alimento e ganhos. Mas, à excepção das três povoações citadas, poucos barcos se encontram nos outros lugares do circuito da ilha, e o peixe aparece como uma raridade na alimentação da gente pobre da maior parte do interior. Para o conjunto da ilha, a frota pesqueira compreende uns 40 barcos, com 3300 toneladas e pouco mais de um cento de tripulantes¹; uns empregam-se na pesca costeira, outros vão até ao mar da Brava e dos seus ilhéus, que é, por causa da presença de altos fundos, um dos locais de pesca mais ricos do arquipélago.

Os portos de São Filipe e dos Mosteiros são apenas frequentados pela navegação de cabotagem e por algum raro veleiro americano ou navio de emigrantes que se destina aos Estados Unidos ou a Dakar. Em São Filipe, em média², entram por ano 165 embarcações, com 12 700 toneladas; em Mosteiros 58, com 1300 toneladas. No conjunto, o movimento dos dois portos representa apenas 6 p. 100 das embarcações e 0,3 p. 100 da tonelagem do arquipélago; por aqui se vê quanto ele é insignificante, em comparação com o Porto Grande e mesmo com o da Praia. A maior parte dos navios são veleiros, às vezes providos de um motor auxiliar³: por eles se faz o movimento de passageiros e o transporte das mercadorias que serão baldeadas na Praia ou em São Vicente; um veleiro de longo curso poderá tocar na ilha, mas é raro que se ouça em São Filipe o apito de um vapor; às vezes, durante semanas, nenhuma vela desponta no horizonte, encerrando a população naquele isolamento que aqui continua a ser, como há séculos, a dura condição da vida insular.

Pertence a pessoas do Fogo o maior e mais confortável navio de Cabo Verde, um lugre a motor, utilizado na cabotagem entre as ilhas (*Madalan*, 387 toneladas). Uma vez por

¹ Médias de 1946 a 1950, segundo o *Anuário Estatístico de Cabo Verde*.

² 1949 a 1953, segundo elementos obsequiosamente fornecidos pelo Instituto Nacional de Estatística.

³ Em 1948, 112 veleiros e 30 a motor em São Filipe, 68 veleiros e 5 a motor nos Mosteiros.

ano faz viagem aos Estados Unidos, levando emigrantes e trazendo «americanos» e com eles fazendas, mobílias, conservas, bebidas, etc., que constituem, na austeridade da vida da ilha, elementos apreciáveis de conforto. Por isso a sua chegada é recebida sempre como um acontecimento que a todos enche de esperança e alegria.

III. PRODUÇÃO E EXPORTAÇÃO

Nos primeiros tempos da colonização, as relações comerciais das ilhas de Cabo Verde estabeleceram-se principalmente com a África fronteira, donde lhe vieram os escravos e os proventos obtidos na economia de «resgate» e onde se constituiu um mercado para a principal produção e indústria da maior parte das ilhas, depois do sal e da urzela: os tecidos de algodão. O Fogo conservou até tarde a importância dos seus panos, que ainda há três quartos de século representavam na exportação valor três vezes superior ao do café. Por essa época, a ilha exportava também semente de purgueira, milho e feijão, couros e peles de cabra, gado de todas as espécies, lenha e carvão, cordas de piteira (carrapato)¹. O principal produto depois dos tecidos de algodão (que compreendiam panos, colchas e rendas) era a purgueira, de que se exportavam umas 400 toneladas; o café, com 10 toneladas, vinha em terceiro lugar. Em anos de boa produção chegava a exportar-se um terço do milho e um décimo do feijão que se colhia. À excepção da indústria caseira do algodão, totalmente desaparecida, e do rícino, que é posterior, os traços essenciais da economia de exportação do Fogo aparecem muito semelhantes aos de hoje, embora a ordem de importância dos principais produtos se tenha alterado. Pequenas indústrias, como a da aguardente, do açúcar, do sabão e do azeite de purgueira, obtido por processos difíceis e pouco rendosos, da cal, considerada de excelente qualidade mas em quantidade insignificante², não pesavam na exportação da ilha;

¹ Vide BOTELHO DA COSTA, art. cit., e o relatório do administrador J. B. VIEIRA DE VASCONCELOS, no *Boletim Oficial da Província de Cabo Verde*, 11 e 13/XII/1880.

² Extraída do afloramento calcário junto de Monte Almada (vide p. 55); ultimamente tentou-se, sem êxito, obter cal a partir desta rocha.