

SILVA, António Leão Correia e. “Dinâmicas de Decomposição e Recomposição de Espaços e Sociedades”. In. História Geral de Cabo Verde: vol. III. Coord. Maria Emília Madeira Santos. Coimbra: Instituto de Investigação Científica Tropical, 2002.

“Não se pode no entanto ajuizar, do que atrás fica dito, que as populações do subarquipélago em exame viviam de costas voltadas para o mar e para os contactos interinsulares. Nada mais inadequado. Em primeiro lugar, a pesca costeira ou “longínqua” (é preciso relativizar o adjetivo às possibilidades técnicas existentes e as distâncias interilhas) era para as populações camponesas daquelas ilhas uma actividade complementar. Desde muito cedo aventuram-se em embarcações precárias para alcançar as reservas pesqueiras, salineiras, energéticas e outras, das ilhas desertas. Várias fontes coevas captaram indícios de uma intensa actividade popular de construção naval. O já citado engenheiro Antonio Carlos Andrea atesta que na Brava os habitantes lançavam mão de figueiras-bravas “de cuja madeira fabricam lanchas para a pescaria e passam aos ilhéus do Baixo e do Rombo, a matar pássaros aquáticos, dos quais fazem azeite para luzes”. (...) Em Santo Antão, os forros adquiriram ao longo do tempo o direito de ir à pesca longe das costas da ilha, nas imediações de S. Vicente, Santa Luzia e dos ilhéus. Ali estava situada, segundo os relatos da época, uma das mais ricas reservas pesqueiras existentes no arquipélago. Os recursos que estas viagens proporcionavam (sobretudo o peixe, as cagaras e o sal) faziam parte integrante da economia dos forros da ilha do norte. Com eles, compensam e complementavam o que a terra lhes dava. Portanto, um precioso complemento. As autoridades, porém, não cessaram de levantar obstáculos legais a esta mobilidade. Um dos expedientes adotados para esse fim era o controlo do acesso ao Porto Carvoeiro, sem dúvida o melhor e o mais estratégico ancoradouro da ilha. Em Setembro de 1732, o contestado e recém-nomeado capitão da ilha, Cláudio Roquete da Silva, publicou um bando, proibindo que se utilizasse o “caminho grande” para o porto dos Carvoeiros, ficando livre apenas o da Corda e da Ribeira da Torre. Caminho penoso, feito por entre montanhas, altas e escarpadas, da região da Cova. A infracção a esta determinação daria pena de prisão, pela primeira vez, e remissão a Santiago, se o réu fosse reincidente. Três meses depois, perante a incapacidade em controlar o acesso ao porto e ao mar das *Dezertas*, o referido capitão vedou, por um outro bando, o uso do caminho da Ribeira da Torre, ao mesmo tempo que impôs “que nenhum lancheiro levasse em lancha pessoa alguma sem licença”.

As resistências dos camponeses a estas disposições resultam da importância que a pesca interinsular tem na estruturação do seu modo de vida. É a sobrevivência que está aqui em causa. A tal ponto que quando o feitor do marquês de Gouveia, então donatário, tentou nos finais da década de 40 tolher esta liberdade de movimentos, os forros reagiram. Fizeram chegar os seus protestos ao ouvidor Xavier de Araújo que, sensibilizado, estipulou, no ponto 5º das já citadas *Ilustrações* deixadas aos oficiais da câmara, que todos os “moradores forros poderiam ter lanchas que quizessem para fazer as suas pescarias e passar às ilhas desertas a fazer sal”. Em seguida, prescreveu, explicitamente, a proibição de feitores obstarem tais viagens, queimando as lanchas “como até agora”. O que está em jogo neste conflito? A nosso ver, a mobilidade marítima interinsular dos camponeses forros conferia-lhes fontes alternativas de rendimentos. Claro está que quanto mais rendimentos dispusessem, menores seriam as suas margens de dependência face aos feitores. Neste caso, a capacidade dos forros para resistir à proletarização ou às tentativas de submissão diminuiriam significativamente. Por isso, os feitores investem na “imobilização” deles, adoptando para isso procedimentos violentos e arbitrários.

Para dissuadir estes comportamentos impõe o magistrado que “... quando algum feitor mandar queimar alguma lancha, elle a pagará. E se os juizes assim não agissem, incorreriam eles também “ na pena de pagar a lancha a seu dono e mais 6000 reis cada uma”. Também o engenheiro Andrea registrou o abate das figueiras-bravas em algumas ribeiras da ilha, tendo por objectivo a construção de lanchas. Nelas, observou o engenheiro, os insulanos “arrojam a passar o canal que divide esta ilha da de S. Vicente para os mares desta fazerem maiores pescarias, cujo peixe secam para o conservarem”. Penoso trabalho o de atravessar o bravo e temido mar do canal. Por causa desta actividade, tão necessária quanto perigosa, Andrea reputou ser este o mais duro viver de todos os viveres do arquipélago. De volta destas viagens tormentosas, divisava-se ao longe a silhueta da ilha: enorme e compacta; uma imponente muralha de montanhas erguidas sobre o mar imenso. Mas para quem pertence a este universo é difícil o distanciamento que permitiria um olhar estético sobre a paisagem. A natureza mostra-se aqui grandiosa e transcendente. Soberba ante a precaridade das sementeiras, cruel face da fragilidade dos botes e indomada frente a ousadia dos homens.

Passava-se o mesmo em S. Nicolau. Os seus pescadores lançaram-se quer a sudeste, em direção à ilha do Sal, quer a noroeste, em demanda do complexo subarquipélago composto por Santa Luzia, S. Vicente e os ilhéus Raso e Branco. Nestes mares capturavam baleias e recolhiam a âmbar nas praias. Para a ilha do sal em particular, enviam-se equipas relativamente grandes de sanicolausenses, como o fito de ali se organizar a sezão da apanha de tartarugas verdes. Delas extraíam o óleo, salgavam a carne e vendiam, quando possível, as carapaças. Narra o capitão Roberts ter encontrado na referida ilha, em 1722, sessenta pessoas naturais de S. Nicolau, que tinham sido para ali levadas por uma chalupa inglesa, comandada por James Peer, morador em Bristol, para tomarem parte no apanho de tartarugas. As condições de estadia prolongada na ilha estavam longe de ser boas. Os insulanos - homens, mulheres e, por vezes, até crianças - construíram cabanas precárias e, além do peixe abundante, caranguejos e melões bravos, estes normalmente utilizados como purgantes, não havia mais nada para comer. O não aparecimento do navio no tempo previsto obrigou a tal expedição a demorar no Sal. Por isso, os seus membros imploraram ao capitão Roberts para os levar para S. Nicolau porque “estavam quase a morrer de fome”.

Em segundo lugar, o mar também proporciona a possibilidade de contacto com comerciantes e navegantes estrangeiros. Abrem-se, deste modo, oportunidades de trocas reciprocamente vantajosas, longe dos olhares gulosos dos agentes fiscais da Coroa. A partir da década de 30 de 1700, os habitantes de S. Nicolau frequentam regularmente as *Dezertas*, sobretudo a ilha do Sal, para apanhar ali o produto do mesmo nome, e a Santa Luzia e S. Vicente, onde adquirem a urzela. Revendem aos comerciantes ingleses tais produtos ou põem, a troco de contrapartidas, o seu conhecimento dos canais, baías e ilhéus a favor dos “intrusos”. Nos meados do século, o ouvidor Custódio de Matos impôs ao feitor de S. Nicolau a obrigação de mandar devassar as testemunhas, inquirindo “se algumas pessoas forão às Ilhas Desertas por línguas e prácticos dos navios Estrangeiros”. A Coroa criminaliza tais comportamentos, enquadrando-os como contrabando. Mas, para as populações são simplesmente a busca de fontes suplementares de recursos necessários à sobrevivência. (SILVA, 2002, p.13-14-15).”