

Grace Aline da Luz Ribeiro

A REVITALIZAÇÃO URBANA DA MARGEM SUL DO MINDELO
O CASO DA EX-COMPANHIA CARVOEIRA INGLESA WILSON

Orientadora Professora Doutora Marina Ramos

Co-Orientadora Arquitecta Lara Plácido

Arguente Professor Doutor Nuno Lopes

Júri Arquitecto Moreno Castelhana

Abril 2021



Grace Aline da Luz Ribeiro

A REVITALIZAÇÃO URBANA DA MARGEM SUL DO MINDELO
O CASO DA EX-COMPANHIA CARVOEIRA INGLESA WILSON

Orientadora Professora Doutora Marina Ramos

Co-Orientadora Arquitecta Lara Plácido

Arguente Professor Doutor Nuno Lopes

Júri Arquitecto Moreno Castelhana

Abril 2021

Resumo

Mindelo tem como força motriz para o desenvolvimento económico-social a sua relação com o porto grande, protegida e de águas profundas. A dependência deste ponto geográfico abriu São Vicente / Mindelo ao mundo e é a origem do processo de mutação e adaptação ao mundo exterior a que, a frente de água, está sujeita constantemente.

O desenvolvimento assimétrico relativo às margens da baía do Porto Grande faz da Margem Sul de Mindelo o tema central desta dissertação de mestrado. A abordagem do tema trata a desigualdade de desenvolvimento do tecido urbano da Margem Sul como uma oportunidade de estabelecer estratégias e objectivos, tendo em vista, a revitalização, a valorização urbana, ambiental e social deste território.

A análise morfológica das duas margens permitiu-nos entender e identificar as condicionantes que desconstroem a leitura da Baía do Porto Grande como um todo, tendo em conta que ao espaço público atribui-se o papel unificador e aglutinador do tecido urbano e sócio económico, permitindo uma continuidade física e visual vistando uma percepção de unidade da baía.

Finalmente, a intervenção no vazio urbano da ex-Companhia Carvoeira Inglesa Wilson tem o intuito de dar continuidade à cidade, de forma a consolidar as pré-existências, através de um programa multifuncional que tem como premissa principal o desenvolvimento inclusivo e integrado e a capacitação do tecido social.

Palavras-Chaves: Margem Sul do Mindelo; Revitalização urbana; Frente de água; Espaço Público; Morfologia urbana; ex-Companhia Carvoeira Inglesa Wilson.

Abstract

Mindelo's driving force for economic and social development is the relationship with its deep-water port. The dependence of this geographical point opened Mindelo to the world and is the origin of the process of mutation and adaptation to that outside world to which the waterfront is constantly subjected.

The asymmetrical development of the Porto Grande bay makes Mindelo's Southern Shore the central theme of this thesis. The approach to the theme sees the unequal development of the urban fabric of the Southern Shore as an opportunity to establish strategies and objectives with a view to revitalization and urban, environmental and social valorization of this territory.

The morphological analysis of both shores allowed us to understand and identify the conditions that break with the continuity of the Porto Grande Bay as a whole. The public space is attributed the unifying and agglutinating role of the urban and social economic fabric, allowing a physical and visual continuity in view of an unifying perception of the bay.

Finally, the intervention in the urban void of the former ex-English Coal Company Wilson aims to give continuity to the city, in order to consolidate the pre-existences, through a multifunctional program that has as main premise the inclusive and integrated development and empowerment of its social fabric.

Key-words: Southern bank of Mindelo Bay; Urban Revitalization; Waterfront; Public Space; Urban Morfophology, ex-English Coal Company Wilson.

Agradecimentos

Aos meus pais, José Ribeiro e Tânia Passos, que mesmo hoje separados, ensinaram-me e ensinam, as dádivas e lutas da vida. Bons ensinamentos determinam as malhas urbanas femininas.

Aos meus familiares e amigos mais próximos que me acompanharam, apoiaram e que confiaram em mim.

À minha orientadora Professora Doutora Marina Ramos, obrigada pelas conversas na sala onde pude absorver o conhecimento de muitas gerações numa só pessoa e também pelas críticas, análises, recomendações e opiniões semana após semana. Uma amizade que cresceu do desconhecido e hoje mostra as suas virtudes.

À minha co-orientadora Arquitecta Lara Plácido, que sempre rígida e perspicaz partilhou os seus conhecimentos e a arquitectura que acredita. Mostrou que com muito trabalho e dedicação conquista-se a sorte.

À minha “desorientadora” Professora Doutora Inês Alves, pelos bons conselhos dados e pelas receitas de enraizamento, e por acreditar em mim.

Ao escritor Moacyr Rodrigues e à Engenheira Maria Emília, pela partilha das suas histórias e conversas construtivas.

Ao Engenheiro Manuel Silva, por me conceder uma riqueza bibliográfica exposta na sua biblioteca e pelas palavras carinhosas de preocupação, obrigada.

Ao fotógrafo Diogo Bento, que se disponibilizou para tradução do resumo.

Aos motoristas de hiace da Praça Estrela que viajaram com a dissertação até o Calhau e entregaram o trabalho sempre em mãos.

Aos moradores da Margem Sul com quem pude conversar e partilhar histórias de vida.

Lista de Abreviaturas, Siglas e Acrónimos

- ACTD** – Instituto de Investigação Científica e Tropical
- CABNAVE** – Estaleiros Navais de Cabo Verde
- CCI** – Carvon – Centro Interpretativo
- CMSV** – Camara Municipal de São Vicente
- COM** – Centro Oceanográfico do Mindelo
- EICM** – Escola Industrial e Comercial do Mindelo
- EPE** – Agência de Promoção do Investimento e Exportações de Cabo Verde.
- EROT** – Esquema Regional de Ordenamento do Território
- ETAR** – Estação de Tratamento de Águas Residuais
- INDP** – Instituto Nacional do Desenvolvimento das Pescas
- INE** – Instituto Nacional de Estatística de Cabo Verde
- INPS** – Instituto Nacional de Previdência Social
- IPC** – Instituto do Património Cultural
- LBOTPU** – Lei de Bases do Ordenamento do Território e Planeamento Urbanístico
- ONG** – Organização Não Governamental
- PACIM** – Projecto de Autoconstrução Assistida em Campinho e Ilha de Madeira
- PDM** – Plano Director Municipal
- PDU** – Plano de Desenvolvimento Urbanístico
- PUD** – Planos Urbanísticos Detalhados
- SIA** – Análise de Impacto Social
- SIRUM** – Seminário Internacional de Reabilitação Urbana do Mindelo
- UE** – União Europeia
- UNCHS** – Centros das Nações Unidas para o Assentamento Humanos
- UNESCO** – Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura
- ZDTI** – Zona de Desenvolvimento Turístico Integral
- ZEE** – Zona Económica Exclusiva
- ZEEMSV** – Zona Económica Especial de Economia Marítima de São Vicente
- ZRPT** – Zona de Reserva e Protecção Turística

Lista de gravuras

Figura 1 – Antiga ponte da Wilson C ^a .	08
Figura 2 – A evolução da relação da cidade-porto em 5 fases.	16
Figura 3 – A evolução do crescimento da cidade em relação às suas margens.	16
Figura 4 – Modelo Territorial de Ordenamento de São Vicente.	21
Figura 5 – Vista da Praça Serpa Pinto.	25
Figura 6 – Estudos morfológicos de Camille Sitte.	27
Figura 7 – Visão Serial de Gordon Cullen.	30
Figura 8 – Os barcos no estaleiro da ONAVE.	31
Figura 9 – Arquipélago de Cabo Verde.	33
Figura 10 – Jogo de Golfe nos terrenos da Margem Sul em 2020.	38
Figura 11 – Cartografia e a evolução da cidade do Mindelo em 3 períodos.	40
Figura 12 – Estudo Morfológico de Mindelo.	41
Figura 13 – Estudo da Zona A.	42
Figura 14 – Estudo da zona B.	43
Figura 15 – Estudo da zona C.	44
Figura 16 – Cartografia da evolução da cidade do Mindelo-percurso numerado.	45
Figura 17 – Fotografia – Início da Praça Nova.	46
Figura 18 – Fotografia 2 – Estátua de Sá da bandeira Vista A – O chafariz da Praça Nova.	46
Figura 19 – Fotografia 3 – Alçado do Hotel Porto Grande Vista A – O quiosque e o alçado parcial da CvTelecom.	47
Figura 20 – Fotografia 4 – Alçado da CvTelecom.	47
Figura 21 – Fotografia 5 – Fachada parcial de Mindel Hotel Fotografia 6 – Cruzamento da avenida 5 julho Vista A – Parque de estacionamento ao lado do Correio. Vista B – Visibilidade parcial da Avenida Marginal – Vista C – Frente da Avenida Marginal frente de água.	47
Figura 22 – Fotografia 7 – A estrada da Avenida marinal Vista Estacionamento da Praça Nhô Roque Vista B – Os armazens e a Antiga Alfândega.	48
Figura 23 – Fotografia 8 – Alçado do Conservatório de Registros Vista A – O Antigo edifício da TACV Vista B – Cruzamento da Rua de Lisboa com a Avenida 5 de julho.	48
Figura 24 – Fotografia 9 Edifícios da BCA e Alliance Français Fotografia 10 – A Rua de Matijin Vista A – Visibilidade cortada pelo edifício do Pont' d' Água.	49

Figura 25 – Fotografia 11 – Rua da Praia. Fotografia 12 – No fundo a réplica da Torre de Bélem Vista A – Edifício do Mercado de peixe e a antiga Quintalona.	49
Figura 26 – Fotografia 13 Largo John Miller Fotografia – Actual Praça Estrela Vista A – Início da Rua do Morguin.	49
Figura 27 – Vista parcial da Baía do Porto Grande.	50
Figura 28 – Perspectiva de rua perpendicular à Salina.	52
Figura 29 – Vista do Lazareto.	52
Figura 30 – Cartografia e a evolução da Margem Sul.	54
Figura 31 – Estudo morfológico de Margem Sul.	55
Figura 32 – Estudo das zonas.	56
Figura 33 – Estudo das zonas.	57
Figura 34 – Cartografia da evolução da Margem Sul _percurso numerado.	58
Figura 35 – Fotografia 1 – Início da Rua do Morguin Vista A – Fachada das casas da época Vista B – Evolução das habitações.	59
Figura 36 – Fotografia 2 – Estrada Principal para o aeroporto Vista A – Árvores da época carvoeira Vista B – Muro da Enacol.	60
Figura 37 – Fotografia 3 – Rua perpendicular para a Rua do Morguin _ Rua da Craca.	60
Figura 38 – Fotografia 4 – Bifurcação da estrada principal e a estrada para o Wilson Vista A – O Monte de Craca Vista B – O depósito de água da época da Vascónia.	61
Figura 39 – Fotografia 5 - Bifurcação da estrada para a zona do Dji d’Sal e para o rua do Wilson Vista A – Casa do Gerente da antiga Companhia Carvoeira Wilson.	61
Figura 40 – Fotografia 6 – Rua do Dji d’ Sal Vista A – Fachada das casas “Comboio” Vista B – Anúncio de venda de gelados.	61
Figura 41 – Fotografia 7 – Espaço verde existente no Dji d’Sal Vista A – Visão parcial da zona do Campim.	62
Figura 42 – Fotografia 8 – A zona do Campim do outro lado da estrada Vista A – A estrada principal e a ciclovia Vista B – Habitações na zona do Monte.	62
Figura 43 – Fotografia 9 – Traseiras das casas “Comboio no Dji d’Sal Vista A – Os quintais das casas com árvores Vista B – A vivência da rua.	62
Figura 44 – Fotografia 10 – Rua de acesso a ex Wilson Vista A – Muro do espaço da ex-Wilson Vista B – Fachada das habitações do Monte.	63
Figura 45 – Fotografia 11 – A extensão do muro e perfil da rua Vista A – Altura do muro em relação ao homem Vita B – Permeabilidade visual reduzida para o interior do espaço.	63
Figura 46 – Fotografia 12 – Chega a rua principal para a praia da Cova de Inglesa Vista A – Enfiamento visual para terreno baldio cercado por um muro de bloco.	63

Figura 47 – Fotografia 13 – Rua de acesso a Cova de Inglesa Vista A – Visibilidade para praia atrás da INDP Vista B – continuidade do acesso a praia da Covi.	64
Figura 48 – Fotografia 14 – A praia atrás da INDP e do COM Vista A – O panorama do mar Vista B – O fim do muro do estaleiro.	64
Figura 49 – Fotografia 15 – O campo de terra na Cova de Inglesa Vista A – O campo e a via de carros e pessoas.	64
Figura 50 – Fotografia 16 – “Sala de estar” da Praia da Cova de Inglesa Vista A – População na época de verão.	65
Figura 51 – Frango grelhado na praia e as tendas feitas com os lençóis que trazem de casa.	65
Figura 52 – Os estacionamento excessivo e sem regra ao longo da praia.	65
Figura 53 – Fotografia 17 – Área de pouca praia Vista A – Antiga ponte de abastecimento da Shell Vista B – As tendas de vista para o barco encalhado.	66
Figura 54 – Convivência e o muro como banco de estar	66
Figura 55 – Fotografia 18 – Monte de Cara e o parque desportivo de Lazareto.	66
Figura 56 – Estaleiro Wilson - Missão Hidrográfica 1946.	67
Figura 57 – Estaleiro Wilson 2019.	70
Figura 58 – Sr.Djo - trabalhador no Estaleiro ONAVE.	71
Figura 59 – Área de intervenção da Margem Sul do Mindelo.	73
Figura 60 – Marcação da zona a classificar como área natural protegida.	75
Figura 61 – Alteração do traçado da ciclovia e do percurso pedonal.	77
Figura 62 – Localização das áreas de intervenção.	78
Figura 63 – Corte e planta da intervenção (i1).	78
Figura 64 – Corte e planta da intervenção (i2).	79
Figura 65 – Corte e planta da intervenção (i3).	79
Figura 66 – Corte do espaço configurado nas traseiras do COM e do INDP.	80
Figura 67 – Planta da intervenção de requalificação da Cova Inglesa e área envolvente.	81
Figura 68 – Limite do muro e possibilidades de acessos e de atravessamento.	83
Figura 69 – Distribuição do programa funcional (cota 2).	83
Figura 70 – Distribuição de espaços verdes e pavimentação (cota 2).	84
Figura 71 – Distribuição do programa e zonas de estar (cota 6).	85
Figura 72 – Alçado principal do Carvon Centro Interpretativo e a relação com a envolvente projectada..	86
Figura 73 – Planta do Carvon Centro Interpretativo e a relação com a envolvente projectada.	87
Figura 74 – Expositor do Carvon Centro Interpretativo.	87
Figura 75 – Planta e alçado das oficinas do estaleiro naval.	88

INTRODUÇÃO	04
Metodologia	06
Estrutura	07
I. A FORMA, O ESPAÇO E O TEMPO NA CIDADE	09
A Revitalização Urbana	09
Frente de Água como factor de desenvolvimento da Cidade	15
O Espaço Público tem um papel unificador	22
Morfologia urbana	26
Traçado urbano e a Paisagem	28
II. A CIDADE DO MINDELO	32
Traçado geológico	32
Enquadramento histórico	34
Presença inglesa	37
Os três períodos da evolução da cidade	39
Análise morfológica da Margem Norte	41
Uma viagem pela história	46
Margem Sul	51
Análise morfológica da Margem Sul	55
Onde a cidade não chegou	59
A ex-Companhia Carvoeira Inglesa Wilson - Espaço Expectante	67

III. O PROJECTO	72
Objectivos	73
Valorização e protecção do património natural e paisagístico	74
Ciclovía e percurso pedonal como conectores de espaços urbanos	76
Requalificar a Praia da Galé	78
Requalificar a Cova Inglesa	80
Uma Nova Centralidade Multifuncional	82
Carvon – Centro Interpretativo	86
Oficinas do Estaleiro Naval	88
Conclusão	89
Sugestões	90
Bibliografia	91

O desenvolvimento económico-social do Mindelo está directamente ligado ao seu porto de águas profundas, enquadrado numa baía semicircular e protegida dos ventos, o que, possibilitou, que o porto ganhasse o estatuto de ponto estratégico nas rotas marítimas internacionais, no circuito comercial atlântico norte-sul-norte.

Com o efeito, a posição estratégica do Porto Grande e as estreitas relações diplomáticas entre Portugal e Inglaterra, desde a Idade Média, foram determinantes para o surgimento das primeiras companhias carvoeiras flutuantes, em 1839, iniciando assim a presença inglesa em Mindelo. Em 1850 foi oficializada, a instalação das primeiras companhias em terra, próximas à Baía do Porto Grande, iniciando assim um ciclo de industrialização que prometia um futuro próspero, o desenvolvimento económico – social e o ponto de partida para o crescimento do tecido urbano.

Em homenagem ao desembarque das tropas liberais fieis a D. Pedro na luta para travar a tentativa absolutista do irmão D. Miguel, em 1822, na praia do Mindelo, Porto, em Portugal, D. Maria II determinou que o então o povoado de Leopoldina em São Vicente, passasse a ser designado de povoado do Mindelo, em 1838, vindo, futuramente a ser elevada à categoria de vila em 1859 e cidade em 1879.

Apesar da industrialização carvoeira ter-se iniciado na parte Norte, foi na Margem Sul que ganhou dinamismo, zona em que surgiu a Companhia Carvoeira Inglesa Wilson, em 1884, (terreno da Galé). Desactivada em 1958, com a partida definitiva dos ingleses, os vestígios urbanos da zona, durante cerca de três décadas, limitaram-se às antigas casas geminadas designadas popularmente de “Comboio” e às da Rua do “Morguin” e Chã de Cemitério, essencialmente habitadas por trabalhadores carvoeiros, e seus descendentes, além de trabalhadores do porto, iniciando-se nos anos oitenta a reurbanização da zona envolvente, embora com notória discrepância social.

O espaço da Ex-Companhia Carvoeira Inglesa Wilson foi reaproveitado pela ONAVE e Metalcave perdendo em parte, o papel social antes possuído na localidade.

Nesse âmbito, tendo como tema a Revitalização Urbana da Margem Sul do Mindelo, o Caso da ex-Companhia Carvoeira Inglesa Wilson propusemos responder à questão “Em que medida a revitalização urbana da Margem Sul do Mindelo e a revitalização do espaço ocupado pela Ex-Companhia Carvoeira Inglesa Wilson poderão contribuir para aumentar a dinâmica do desenvolvimento da localidade?”, o que nos induz a traçar como objectivo geral a requalificação da Margem Sul da Baía do Mindelo, com incidência no espaço da Ex-Companhia Carvoeira Inglesa Wilson, através de um conjunto de medidas de revitalização.

Assim, como objectivos específicos, propõe-se:

- Reflectir sobre o desigual desenvolvimento urbano existente ao longo da história da cidade do Mindelo, entre a zona norte e a zona sul da orla marítima;
- Propor estratégias para requalificação e revitalização da zona sul do Mindelo, de modo a propiciar melhorias na vida dos seus habitantes e utentes;
- Contribuir para o desenvolvimento local da Margem Sul do Mindelo através da revitalização da ex-Companhia Carvoeira Inglesa Wilson pela criação de um centro de formação profissional.

Não obstante a evolução urbana do Mindelo, antes e após a independência nacional, continua-se a verificar algum desequilíbrio entre Margem Sul e a Margem Norte, proveniente da inexistência de uma estratégia urbana que valorize a Baía como um espaço contínuo no seu todo e, que, permita uma leitura e vivência enquanto unidade espacial. Ao longo da evolução da cidade os planos de qualificação fragmentaram a frente de água do Mindelo, pelo que, optamos, por um estudo morfológico dessa área da cidade e, propor um projecto de requalificação com o intuito de contribuir para a unidade do tecido urbano.

O espaço da ex-Companhia Carvoeira Inglesa Wilson, outrora uma referência para o desenvolvimento económico na ilha está neste momento subaproveitado e obsoleto para responder à actual função de Estaleiro Naval e à demanda de emprego e formação profissional juvenil.

Segundo o INE em 2017 o desemprego em São Vicente atingia 29,1% da população jovem (15 a 24 anos). O crescimento demográfico da ilha faz-se sentir a um ritmo elevado, no entanto, a cidade não apresenta alternativas para combater o desemprego. A escolha do terreno do Wilson surge com a intenção de o revitalizar e melhorar a participação do Estaleiro no tecido económico-social, devolvendo-lhe a dinâmica pedagógica e profissional que, de alguma forma, antes tivera.

Após a escolha do tema, identificou-se e delimitou-se a área de trabalho. Ao iniciar o processo do projecto de arquitectura, procedeu-se à recolha de toda a cartografia e orto fotos disponíveis em livros e sites oficiais do Governo de Cabo Verde a fim de se estudar, pelo método comparativo, a evolução da morfologia da cidade do Mindelo.

Ao analisar a cartografia encontrada, deparamo-nos com a escassez de informações relativas à Margem Sul (área de estudo). A análise bidimensional não foi suficiente para recolher os dados necessários pelo que, realizou-se um trabalho de campo. Realizamos vários percursos nas diversas cotas do terreno com o intuito de entender se havia possibilidade de articulação entre as margens por via pedonal, viária e pela ciclovia. Através do método de observação dedutiva, recorreremos ao registo fotográfico e videográfico dos diversos pontos estratégicos da área de estudo para melhor compreender a paisagem urbana e o *modus vivendi* da área de intervenção.

Igualmente, para saber as valias e carências da localidade, fizeram-se entrevistas exploratórias e dirigidas visando um projecto de arquitectura que fosse ao encontro das necessidades da população local, garantindo assim, uma relação espacial do presente versus futuro.

Nessa sequência, fez-se um levantamento no terreno e elaboraram-se plantas síntese com o número de pisos, cheios e vazios, usos, espaços verdes, perfis longitudinais e transversais, como ferramentas para uma análise quantitativa.

Para complementar procedeu-se a uma revisão da literatura através de livros, artigos, repositório de dissertações sobre a história da cidade do Mindelo, aplicando-se os métodos de análise e comparação.

A análise histórica, enquanto método, pressupõe a heurística através da qual se procede à busca das fontes necessárias, a crítica interna e externa, que nos induz à avaliação e validação das informações obtidas nas fontes e a hermenêutica que nos permite interpretar os documentos a fim de respondemos às questões que o trabalho nos impõe.

Igualmente utilizou-se o método comparativo a fim de estabelecer a relação entre as variáveis utilizadas para a nossa formulação de conceitos e construção da teoria que defendemos.

O método descritivo detalha o projecto proposto.

Estrutura

O presente projecto de dissertação do final de Mestrado divide-se em duas partes: a componente teórica que abrange as teorias e os conceitos de vários teóricos sobre revitalização, requalificação, morfologia, espaço público, história de São Vicente e do Mindelo e a componente prática, abrangendo a concepção e descrição do projecto de arquitectura, que enformam 3 capítulos.

No primeiro capítulo além da introdução há uma exposição do problema e o seu enquadramento teórico, metodológico e conceptual.

O segundo capítulo dedicado ao enquadramento histórico da cidade do Mindelo e a Margem Sul está dividido em 3 subcapítulos: Traçado geológico, Enquadramento histórico e ex-Companhia Carvoeira Inglesa Wilson.

O 3º capítulo abrange o projecto arquitectónico.

Finalmente apresenta a conclusão, as sugestões e os anexos elucidativos.



Figura 1 – Antiga ponte da Wilson C^a.

I. A FORMA, O ESPAÇO E O TEMPO NA CIDADE

A Revitalização Urbana

A revolução industrial gerou uma transformação profunda nas cidades e no meio urbano. A deslocação massiva das pessoas do meio rural para o meio urbano à procura de melhores condições de vida originou um crescimento demográfico abrupto. As cidades então existentes, sofreram transformações sociais e económicas que implicaram, sob o ponto de vista estrutural, a necessidade de organizar a sociedade expandindo e adaptando o meio urbano aos novos condicionalismos, quer na Europa, quer nas colónias.

Contudo, o após 2ª guerra mundial (1945 -1975), foi o período que antecedeu à revitalização urbana tal como conhecemos o conceito hoje. O declínio da reestruturação do pós-guerra e a mudança das zonas industriais para as periferias das cidades deram origem ao aparecimento de grandes vazios urbanos¹, espaços degradados e obsoletos cujo valor imobiliário veio a ser reconhecido, relançando a ideia da necessidade de políticas de ordenamento de território através da reabilitação e requalificação que simbolizam a revitalização urbana.

O conceito de revitalização surge pela primeira vez em 1976, no Concelho de Ministros do Concelho da Europa, na Resolução 28, aplicado a monumentos, a grupos de edifícios e a sua envolvente.

“(...) programas concebidos para: revitalizar monumentos e edifícios antigos pertencentes a grupos através da atribuição a estes edifícios de uma finalidade social, possivelmente diferindo da sua função original, mas compatível com a sua dignidade e, tanto quanto possível, mantendo o carácter do seu contexto envolvente;”
(PINHO, 2009: 71)

Uma década depois o conceito adquiriu uma escala mais urbana. No Centro das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos (UNCHS) em 1982, pela primeira vez o conceito de revitalização não se aplicou só ao tecido construído, mas também aos campos sociais e económicos de áreas em declínio, independentemente de estarem inseridas em contextos históricos.

¹ SOLÀ-MORALES, Ignasi de. (1996) refere: foi a expressão francesa “terrain vague” que se tomou internacionalmente conhecida, pois transmite uma noção abrangente destes lugares, unindo a palavra “terrain” que pressupõe uma extensão de solo de limites precisos edificáveis e urbanos, e a palavra “vague” que, por um lado se refere às ondas do mar conotadas com movimento, oscilação, instabilidade, flutuação, e por outro significa vago, ausência de uso, espaço do possível, expectante, impreciso, indeterminado...

Ainda nos finais do século XX a “Carta de Lisboa¹ sobre a reabilitação urbana integrada” (1995), refere no Art.º1 alínea C, a revitalização urbana como;

“... operações destinadas a relançar a vida económica e social de uma parte da cidade em decadência. Esta noção, próxima da reabilitação urbana, aplica-se a todas as zonas da cidade sem ou com identidade e características marcadas.”

O conceito de revitalização tem sido objecto de sucessivas reflexões e sistematizações. Em 2008, a UNESCO lançou dois documentos: *Historic districts for all: A social and human approach for sustainable revitalization. Brochure designed for local authorities*, e *Historic districts for all: A social and human approach for sustainable revitalization. Manual for city professionals*. Neles consta que a revitalização urbana dos tecidos históricos promove melhores condições de vida a nível económico-social, visa o desenvolvimento urbano sustentável, a protecção ambiental como também a conservação dos recursos existentes.

Para garantir a revitalização há que incrementar a economia local de modo a assegurar o desenvolvimento sustentável dos núcleos, e o momento do planeamento da estratégia: as intervenções no tecido construído e no espaço público devem ter em conta uma economia de materiais, de energias e infra-estruturas; preservar o tecido social, a identidade cultural e o património local; a qualidade de vida deve ser garantida a nível habitacional, urbana e social; as actividades económicas, sociais e culturais devem ser dinamizadas por as acções pluridisciplinares de forma a impulsionar o emprego.

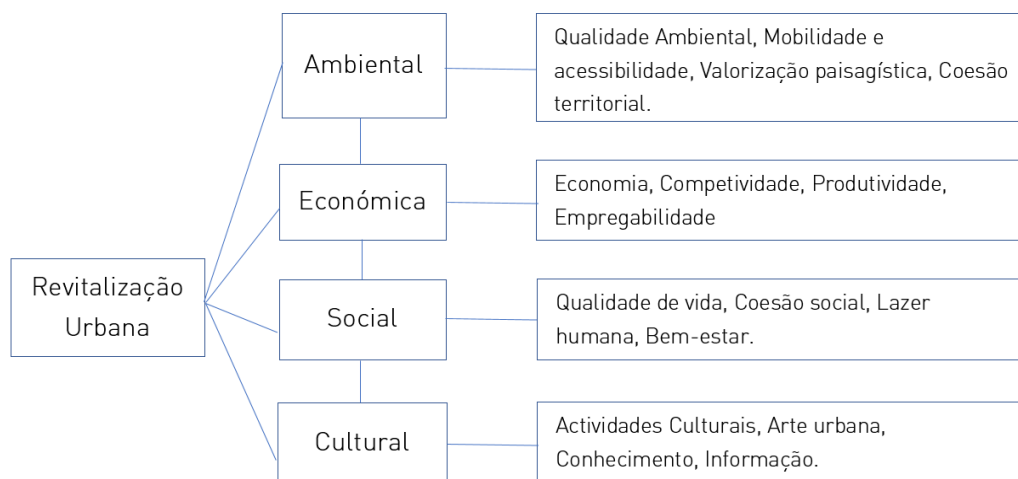
Neste âmbito, *“o conceito de revitalização urbana é bastante amplo e está ligada a readequação funcional, englobando recuperação e renovação das estruturas existentes, envolvendo diversas acções, como reabilitar e requalificar áreas degradadas, restaurar e reciclar. A ênfase maior vem sendo dada aos espaços públicos, reforçada por uma acção integrada entre o poder público e a iniciativa privada.”* (COELHO; VALVA, 2005, p.159)

Em suma, a “revitalização urbana desenvolve estratégia e promove um processo com carácter inclusivo e integrador...de carácter transversal e sectorial”² abrange as dimensões sociais e económicas, objectivando um desenvolvimento urbano sustentável e um reforço da identidade local e da coesão social.

É fundamental, encontrar um equilíbrio entre o desenvolvimento económico e as necessidades dos habitantes que leva a valorização da cidade, ou espaços da cidade com diferentes tempos cronológicos, como um bem público.

¹https://www.culturanoorte.gov.pt/fotos/editor2/1995__carta_de_lisboa_sobre_a_reabilitacao_urbana_integrada-1º_encontro_luso-brasileiro_de_reabilitacao_urbana.pdf

² MOURA, Dulce; GUERRA, Isabel; SEIXAS, João; FREITAS, Maria (2006). A Revitalização Urbana - Contributos para a Definição de um Conceito Operativo. In: Cidades, Comunidades e Territórios Dez. 2006, n.º 12/13, pp. 15-34



Apesar das directrizes dos processos de revitalização estarem definidos nas diversas dimensões, nem todos os casos são bem-sucedidos. As estratégias a desenvolver não devem ser encaradas como fórmulas standard. Cada caso é único, embora exista a possibilidade de apresentarem semelhanças entre eles.

A UNESCO no documento *Guide – La revitalisation sociale et humaine des quartiers historiques. Pour une approche intengrée et durable du développement des territoires* (2007), alertou que se deve evitar como consequências da revitalização urbana e social:

- Fenómenos de gentrificação¹ ;
- Extinguir os empregos tradicionais;
- Romper com as relações sociais urbanas;
- Acabar com o comércio endógeno;
- Isolar a área revitalizada do resto da cidade;
- Desenvolver o turismo como uma mono actividade.

O sucesso das estratégias de revitalização deverá respeitar as diferenças do tecido urbano económico-social e garantir que os habitantes sejam parte integrante neste processo de dar uma nova vida às distintas áreas da cidade.

Após a independência em 1975, foi realizado um diagnóstico geral de Cabo Verde pelas novas autoridades a fim de reverter a situação delicada em que se encontrava o país, destacando-se, entre outros, o tecido urbano, principalmente nas periferias das cidades.

A intenção de fazer um planeamento urbano era então difícil de levar a cabo, uma vez que os recursos de materiais e financeiros eram escassos e, Cabo Verde não dispunha de quadros técnicos nacionais suficientes para tal, pelo que, houve que formá-los primeiro.

¹ O dicionário de geografia de Yves Lacoste.2005. Define Gentrificação como: «Expressão relativamente recente de origem anglo-saxónica que designa um fenómeno de transformação urbana: a substituição da população modesta de um bairro popular por novos habitantes com rendimentos mais elevados, a favor de operações de renovação».

Desta forma, a década de 80 foi um marco importante para o planeamento urbano em Cabo Verde.

Nessa óptica, o Governo aprovou a Lei n.º 57/II/85, de 22 de Junho - que definia, pela primeira vez, os princípios fundamentais do planeamento urbanístico e estabelecia as bases da sua organização, elaboração e aprovação, dotando o país e os municípios, de instrumentos legais indispensáveis à implementação de uma política urbana, designadamente, os PDM, Planos Directores Municipais, os PDU, Planos de Desenvolvimento Urbano e os PUD, Planos Urbanísticos Detalhados. (MORAIS 2003).

No entanto, só em 1993, a Lei n.º 85/IV/93 de 16 de Julho, se estabeleceram as Leis de Bases do Ordenamento do Território e Planeamento Urbanístico (LBOTPU), que revogam o diploma de 1985.

As dificuldades sentidas após a independência nacional voltaram a ser sentidas e, uma série de constrangimentos técnicos e financeiros impediram que os instrumentos para uma política urbana fossem executados.

O 1º Fórum sobre Ordenamento do Território, em 2001, levantou muitas questões sobre a forma como os documentos base foram executados e alertou que a ausência de um planeamento do território estava a comprometer o futuro das cidades.

Como consequência, em 2006 (Decreto-Legislativo nº 1/2006, de 13 de Fevereiro) foi feita uma nova tentativa de fechar o processo, mas tendo sido detectadas incongruências, só em 2010, com a coordenação da Direcção Geral Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano, com apoios financeiros da cooperação austríaca e da Direcção Geral de Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano de Portugal foi possível estabilizar o regulamento.

No decorrer deste período, foi aprovado o PDM para a cidade do Mindelo em 1995, mas, nem por isso respeitado, uma vez que, só recentemente foi regulado.

A frente de água do Mindelo foi sofrendo alterações relativamente ao traçado urbano e à funcionalidade de alguns edifícios da época próspera do carvão. A antiga alfândega foi utilizada para vários fins como Câmara Municipal, INPS, e finalmente como Centro Cultural do Mindelo em 1997, a Casa Wilson onde se instalaram os escritórios da companhia Wilson passou a ser a Administração do Concelho no tempo colonial, posteriormente a sede da Conservatória dos Registos, estando hoje a ser reabilitada pela CMSV, a fim de vir a ser a Sede da Assembleia Municipal e um espaço cultural.

Outros edifícios que faziam parte da história do Mindelo não tiveram tanta sorte e acabaram por ser demolidos como é o caso do Consulado Inglês, da Escola Naval, Nho Kunk, do Observatório Meteorológico, além do Fortim estar em avançado estado de degradação. Os investimentos na presente conjuntura sugerem-nos que, parte da frente de água, vai ser ocupada por hotéis, devido a eleição do turismo como um dos focos de desenvolvimento, como se pode constatar na zona da Laginha aonde se demoliram a fonte de (...) e lavadouro da Matiota par se construir um hotel

e na Rua de Praia, aonde desapareceu primeiramente a Praça dos Aviadores e mais actualmente a ponte, para se edificar o complexo Pont d' Água.

Pedro Pires (Ex. 1º Ministro e Ex-Presidente da República de Cabo Verde) aquando da sessão de abertura do SIRUM – Seminário Internacional de Reabilitação Urbana do Mindelo em 2007, delinea algumas directrizes que as políticas urbanas deveriam seguir.

“Quando antejo o futuro de Mindelo, encontro uma “cidade-ilha”. Não sei como as coisas estão neste momento. Mas, para salvaguardar o meio ambiente, a natureza, reduzir a pressão sobre o tecido urbano actual, oferecer melhores condições de habitabilidade e, igualmente, melhores perspectivas económicas, entendo que se faz sentir a urgente necessidade de um plano de desenvolvimento urbanístico que cubra todo o território da ilha, defina claramente o melhor uso possível para o solo disponível e ultrapasse os pequenos interesses locais e do momento”¹

Passados 13 anos deste discurso, observamos que a “cidade-ilha” que Pedro Pires antevia ainda está por se concretizar, uma vez que o foco continua a ser o centro de São Vicente, mais precisamente o centro do Mindelo, restando a intervenção efectiva segundo os planos directores concebidos, por fazer e, a desejada visão unificadora através do urbanismo que privilegia a visão holística da ilha ainda não se concretizou. Esta mesma ideia é defendida por Marina Ramos em “Una isla, una ciudad” (2012)², pese embora o anel rodoviário existente, a frente de mar dos diversos povoados/vilas não tem sido valorizada em benefício das populações envolventes, tão pouco visando o desenvolvimento económico social de qualidade.

Numa revisão da literatura mais recente sobre a temática das frentes de mar, encontramos autores que abordam outras perspectivas, como a injustiça social uma vez que, as classes desfavorecidas foram sucessivamente afastadas destes locais, o que, podemos constatar em São Vicente pela localização da maioria dos bairros.

Há uma nova tendência de pensamento com base na “Análise de Impacto Social” (Social Impact Assessment, SIA), desenvolvida pela “International Association for Impact Assessment”. Esta metodologia consiste em analisar, monitorizar e gerir as consequências sociais do desenvolvimento (IAIA, 2003).³

¹ Pires, Pedro (2007), “Discurso da Sessão de Abertura”. ECDJ.10.

² RAMOS, Marina (2012), “Una isla, una ciudad”, Tese de doutoramento de São Vicente Instituto Superior de Arte, Havana, Cuba

³ IAIA, 2003. SOCIAL IMPACT ASSESSMENT. International Principles. Special Publication Series Vol. 2

Os autores Sairinen e Kumpulainen¹ recomendam fazer as seguintes perguntas para analisar as consequências sociais das revitalizações de frentes de água:

- Para quem as frentes são planeadas e construídas (faixa etária, social e étnica)?
- Como evitar a segregação social?
- Como é que a frente pode produzir gentrificação?

A banalização e repetição de “modelos” nem sempre levaram o melhor rumo uma vez que desprezaram a integração dos tecidos sociais mais desfavorecidos quer na reconstrução dos espaços quer nas vivências dos mesmos. Por outro lado, as revitalizações das frentes de água nem sempre foram capazes de dar seguimento à morfologia presente, ficando isoladas do restante tecido urbano.

Assim, o programa para a revitalização de frente de água deve ir ao encontro das necessidades das populações, ser multifuncional, estar integrado na cidade existente, ser capaz de incluir todos os estratos sociais ao mesmo tempo que protege e promove a sustentabilidade ambiental da área.

Concluimos que, a revitalização das frentes de água proporciona melhores condições de vida e do ambiente, o que se reflecte na “reabilitação mental” da sociedade.

¹Sairinen, Rauno e Kumpulainen, Satu. (Ago. 2005). *Assessing social impacts in urban waterfront regeneration. Environmental Impact Assessment Review.*

Frente de Água como factor de desenvolvimento da Cidade

Quando o nomadismo deu lugar ao sedentarismo (Revolução Neolítica) pela primeira vez, começou-se a ter consciência da dependência humana em relação ao meio ambiente. Os vestígios arqueológicos deste período mostram que os assentamentos eram implantados em lugares estratégicos, normalmente próximos de recursos hídricos que permitissem desenvolver o cultivo de terras e a pastorícia.

A água e o ser humano tornaram-se cúmplices numa vida de sobrevivência, troca e sustento. As margens dos rios, lagos e as baías marítimas abrigadas, foram no passado lugares eleitos para a fixação da população, criando assim os primeiros embriões de cidades de grande escala no presente. Por exemplo, as cidades Egípcias eram sustentadas pelas águas do rio Nilo, por sua vez, o Império Grego baseava-se numa rede de cidades-portos e por último o Império Romano chamava *mare nostrum* ao mar mediterrâneo onde tinha várias cidades.

Este foi o ponto de partida para o surgimento de várias cidades que se apoiavam no elemento água para se desenvolver como é o caso de Veneza, Génova, Londres, Roterdão, etc. As cidades-porto estão ligadas entre si pelo elemento água. Os portos representavam pontos importantes para a economia das cidades e com eles o carácter identitário e cultural das suas povoações foi reforçado.

No século XVIII e XIX, a centralidade das cidades-porto era caracterizada por: alfândegas, capitánias, companhias de navegação, por espaços de reserva de matérias-primas e infra-estruturas que facilitassem o seu transporte. A maioria das actividades que os portos albergavam eram os estaleiros navais, o transporte e comércio marítimo. Com a revolução industrial a produção massiva levou a uma ocupação mais intensiva das frentes de mar, uma vez que a única forma de escoar os produtos era através do transporte marítimo.

Por sua vez, no século XX, a dinamização e evolução industrial, e criação de mais rotas comerciais marítimas, o transporte em contentores, a necessidade de navios de maior dimensão, levaram a que muitas das infra-estruturas navais ficassem obsoletas e por vezes abandonadas.

Brian Hoyle sintetizou a evolução da relação da cidade-porto em 5 fases:

1. União espacial e funcional entre cidade e porto.
2. Rápido crescimento comercial e industrial do porto para além dos limites da cidade.
3. Crescimento Industrial (particularmente das refinarias de petróleo) e Introdução dos contentores e ro-ro implicam a separação entre a cidade e o porto.
4. Inovações tecnológicas em termos da actividade marítima aumentam a separação entre a cidade e o porto.
5. Porto moderno ocupa grandes extensões de terrenos. Regeneração urbana da primitiva relação cidade frente de água.

STAGE	SYMBOL ○ City ● Port	PERIOD	CHARACTERISTICS
I Primitive port/city		Ancient/medieval to 19th century	Close spatial and functional association between city and port.
II Expanding port/city		19th - early 20th century	Rapid commercial/industrial growth forces port to develop beyond city confines, with linear quays and break-bulk industries.
III Modern industrial port/city		mid - 20th century	Industrial growth (especially oil refining) and introduction of containers/ro-ro require separation/space.
IV Retreat from the waterfront		1960 s - 1980 s	Changes in maritime technology induce growth of separate maritime industrial development areas.
V Redevelopment of waterfront		1970 s - 1990 s	Large-scale modern port consumes large areas of land/water space; urban renewal of original core.
VI Renewal of port/city links		1980 s - 2000+	Globalization and intermodalism transform port roles; port-city associations renewed; urban redevelopment enhances port-city integration.

Figura 2 – A evolução da relação da cidade-porto em 5 fases.

Claude Chaline (1994), no seu livro *Ces Ports qui Créèrent des Villes* apresentou uma representação gráfica da evolução do crescimento da cidade em relação as suas margens.

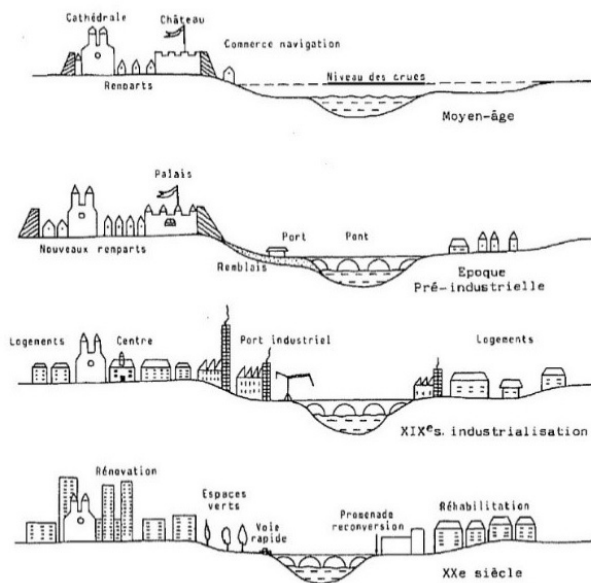


Figura 3 – A evolução do crescimento da cidade em relação às suas margens.

A necessidade de reorganizar geograficamente e funcionalmente os portos e as zonas industriais na frente de mar, deu lugar a grandes operações de revitalização e reabilitação com a finalidade de reintegrar estas áreas obsoletas nos tecidos urbanos e resgatá-las para os cidadãos, recorrendo a novos espaços públicos.

As quase quatro décadas de operações de revitalização das frentes de água, por todo o mundo, revelam que apesar de se tratar de um processo global, há uma salvaguarda das características geofísicas de cada cidade, da identidade dos lugares e do processo administrativo específico de cada caso.

A relevância da revitalização das frentes de água levou Bruttomesso (2001)¹ a propor que se assumisse o tema como uma nova “categoria” urbana.

A frente de água ganha um papel aglutinador de espaços públicos e espaços físicos onde a contemplação da água é uma mais-valia para a qualidade de vida das “cidades de água” onde os processos identitários saem reforçados.

*“Cidades à beira-mar deveriam viver sobre o mar, no sentido em que a presença visível do oceano deveria ser apreensível do maior número possível de locais da cidade [o que não significa um horizonte permanentemente coberto de água, mas talvez o brilho da reminiscência, ou a indicação do abismo, ao fundo de uma rua]”.*² (CULLEN, 2008)

Cabo Verde ao longo da sua história contou com várias cooperações internacionais, por exemplo com o Japão, mesmo antes da independência, através de Portugal. Esta parceria teve como consequência a construção de dois equipamentos ligados à actividade frigorífica nos anos 50, o edifício da Sociedade Frigorífica e mais tarde na área urbana da Praia Laginha foi construído o edifício da Sociedade Companhia de Pescas e Congelação de Cabo Verde, conhecido por “Congel” dissolvida em 1976.³

Contrariamente a outras cidades-porto que apresentam alternativas noutras áreas de desenvolvimento no arquipélago, a ilha de São Vicente / Mindelo sempre teve na frente de água, a sua força motriz.

Nas últimas décadas, Cabo Verde estabeleceu as cooperações internacionais que tendo como parceiros, a União Europeia, a China, o Luxemburgo etc. e, parte destas cooperações assentam, em grande parte, no desenvolvimento da pesca e em indústrias relacionadas com a área.

¹ BRUTTOMESSO, R. Complexity on the urban waterfront. In MARSHALL, R. (Ed.) Waterfronts in Post-Industrial Cities. New York: Spon Press, 2001, pp. 39-49.

² CULLEN, Gordon. [2008]. A Paisagem Urbana. Edições 70. Lisboa. p.192

³ Decreto n.º 524-A/76 Acordo entre a República Portuguesa e a República de Cabo Verde relativo à Congel - Companhia de Pesca e Congelação de Cabo Verde, S. A. R. L. <http://diap-lisboa.ministeriopublico.pt/instrumento/acordo-entre-republica-portuguesa-e-republica-de-cabo-verde-relativo-congel-companhia--0>

No acordo estabelecido, em Junho de 2020, entre Cabo Verde e a União Europeia observamos que a importância do Porto Grande do Mindelo é incontornável para que as parcerias internacionais sejam possíveis.

*“A importância de Mindelo (ilha de S. Vicente) como um dos principais portos de desembarque e locais de transformação na África Ocidental contribui para a relevância do novo protocolo, tanto para os sectores da pesca atuneira da UE como para Cabo Verde.”*¹ [Sessão Plenária do Parlamento Europeu, 17 a 19 Julho de 2020, Bruxelas]

Em 07 de Julho de 2016, o Governo de Cabo Verde, em Conselho de Ministros aprovou o projecto de Decreto-lei que cria a Agência da Promoção do Investimento e Exportações de Cabo Verde, E.P.E, denominado “Cabo Verde TradeInvest”.

Esta plataforma governamental apresenta Cabo Verde da seguinte forma:

*“Apesar da sua reduzida dimensão territorial, Cabo Verde tem uma ampla zona marítima económica exclusiva de 789.4 mil km², cerca de 9.4% da ZEE de toda a África Subsaariana.”*² e enumera também as principais oportunidades de negócio existentes em Cabo Verde na secção da Economia Marítima:

- Hub logístico do Atlântico – um terminal de transbordo de contentores;
- Construção, reparação e manutenção naval;
- Bunkering e handling portuário;
- Construção e gestão de um novo porto de águas profundas e de um terminal de cruzeiros na ilha de S. Vicente;
- Indústria pesqueira;
- Criação de um Parque Científico e Tecnológico do mar e das pescas.

Concluimos também por esta via que, São Vicente e o Porto Grande de águas profundas do Mindelo são fulcrais, nas estratégias de desenvolvimento da Economia Marítima a nível nacional, o que levou o Governo a aprovar a lei-quadro que permitirá a criação da Zona Económica Especial de Economia Marítima em São Vicente [ZEEMSV].

¹ Parlamento Europeu - Sessão Plenária de 17 a 19 de Junho de 2020, Bruxelas. <https://www.europarl.europa.eu/news/pt/agenda/briefing/2020-06-17/9/acordos-de-pesca-da-ue-com-cabo-verde-guine-bissau-e-sao-tome-e-principe>

² Sítio Web da Agência da Promoção do Investimento e Exportações de Cabo Verde - “Cabo Verde TradeInvest” <https://cvtradeinvest.com/economia-do-mar>

“Zona Económica Especial Marítima em São Vicente visa o aproveitamento do mar e a localização geográfica de Cabo Verde como principal vantagem comparativa para o desenvolvimento de uma economia marítima integrada, transformando, assim, essa vantagem comparativa em competitiva, através da criação de uma cadeia de indústrias e serviços ligados ao mar. Ela tem como visão concorrer para a transformação de Cabo Verde numa plataforma marítima e logística no Atlântico Médio, a médio e longo prazo, visando um país desenvolvido e inserido competitivamente na economia regional e mundial, e a ilha de São Vicente numa ilha moderna, internacional e ao serviço da economia do mar, alavancando o desenvolvimento da região norte e de todo o país”¹

Após o estudo de viabilidade desde projecto foi executado um planeamento de execução da ZEEMSV, mais uma vez numa cooperação internacional, desta vez com a China. Este planeamento tem como objectivos estratégicos:

“Até 2035, transformar São Vicente numa ilha moderna e internacional, com grande vitalidade, um modelo de desenvolvimento económico e social, em termos de ambiente ecológico, de utilização de recursos e de condições de vida humana, entre outros aspectos, dela fazendo uma plataforma de logística marítima na região central do Oceano Atlântico para transbordo de cargas e contentores, processamento, comercialização e distribuição de produtos do mar e um destino turístico de renome internacional; e

b) integrar as economias das ilhas do norte de Cabo Verde, pela via da exploração das complementaridades de recursos entre São Vicente, Santo Antão, São Nicolau e Santa Luzia.”

Como desenvolvimento de sectores estratégicos a ZEEMSV tem planeado alavancar o “desenvolvimento de portos, das pescas, do turismo, da indústria da reparação e construção naval e de energias renováveis.”

Em Assembleia Nacional foi aprovada Lei nº 75/VII/2010² que estabelece o regime jurídico de declaração e funcionamento das Zonas de Desenvolvimento Turístico Integrado (ZDTI) e Zonas de Reserva e Protecção Turística (ZRPT).

Em São Vicente estão definidas 7 ZDTI: S. Pedro, Praia Grande, Baía das Gatas, Palha Carga; o Vale de Flamengo; Saragaça e Salamansa.³

¹ Lei-quadro da Zona Económica Especial de Economia Marítima em São Vicente <http://www.parlamento.cv/GDiploApro3.aspx?CodDiplomasAprovados=80347>

² Boletim Oficial - I Série - Número 32 - DA REPÚBLICA DE CABO VERDE - 23 de Agosto de 2010 <https://kiosk.incv.cv/V/2010/8/23/1.1.32.146/>

³ Relatório da Conferência RIO+20, Junho de 2012. P.31. <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/1035capeverde.pdf>

Como ZRPT é definida como: Zona da coroa costeira oriental de São Vicente.

O arquitecto Paulo Ormino, responsável pelo relatório aquando da primeira visita da UNESCO a Cabo Verde no período pós-independência, no seu artigo “Cabo Verde: Uma nação em rede”¹ afirma que “o turismo é uma actividade importante para o arquipélago, mas precisa de ser disciplinado e domesticado. Não deve permitir que as empresas imobiliárias, nacionais ou internacionais, privatizem praias, bloqueiem paisagens ou implantem complexos turísticos sem os necessários estudos de impacto ambiental e social. Devemos compreender que o turismo é uma actividade sazonal e manipulada desde os centros emissores de passagens. É preciso por outro lado, que o país não fique na dependência de uma única actividade económica, de uma nova monocultura.”

As Zonas de Palha Carga, Vale de Flamengo, Saragaça são, neste momento, territórios virgens da Ilha de São Vicente. Corremos o risco que as intervenções previstas se tornem em áreas turísticas que segreguem os cabo-verdianos, como o que aconteceu recentemente na praia de João de Évora e sobretudo o risco de ver o património natural de Cabo Verde ser destruído em prol do lucro fácil.

Podemos ainda questionar como irá ser a praia da Laginha, um espaço público de extrema importância no tecido urbano do Mindelo, com as futuras construções de hotéis na zona contígua.

Para potenciar e fomentar a Economia Azul em São Vicente, foi criado “O Campus Mar”² com Reitoria em Mindelo. Formada por instituições de formação técnico-profissional, de ensino superior, o programa pedagógico é diversificado e sempre ligado ao mar e as novas possibilidades que surgem com a criação da ZEEMSV.

A renovação da aposta na educação voltada para o mar irá fortalecer ainda mais a relação da ilha com a frente de água.

Em suma, independentemente das estratégias delineadas, do contexto histórico, Mindelo, ao contrário de várias cidades-porto, dependerá sempre da sua frente de água como um factor para o desenvolvimento.

¹ Cabo verde uma nação em rede. In Revista ECDJ. Coimbra n. 10, Mar 2007.p.59. Ligação http://www.pauloormindo.com.br/artigos/inter_2007/mobile/index.html

² Boletim Oficial – I Série - Número 7 - DA REPÚBLICA DE CABO VERDE - 19 de Janeiro de 2020. P. 166. <https://kiosk.incv.cv/V/2020/1/16/1.1.7.3074/p169>

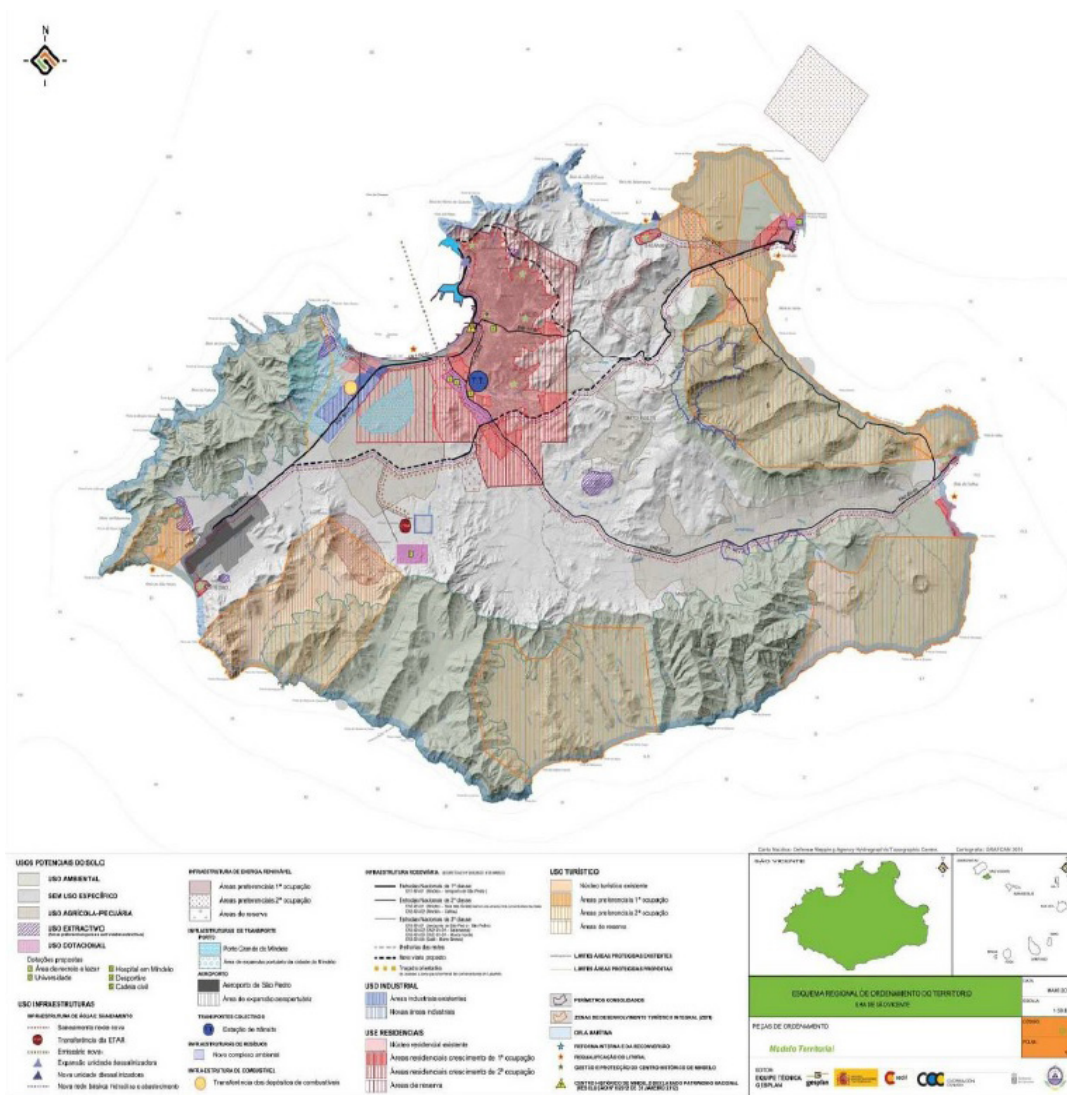


Figura 4 – Modelo Territorial de Ordenamento de São Vicente.

O Espaço Público tem um papel unificador

Ao longo dos anos as frentes de água têm sido abordadas com naturezas distintas, no entanto apresentam um denominador comum, a qualidade do espaço público.

O espaço público é considerado dentro do território urbano como o espaço que se situa entre os edifícios. É de uso comum e pertence a todos os cidadãos. Ao percorrer o espaço público ficamos a conhecer a cidade, conseguimos observar as variações e transformações que a cidade sofreu ao longo do tempo.

*“O espaço público de uma cidade é formado pelo sistema de espaços públicos livres (ruas, praças, jardins, parques, praias, rios, mar) e pelos elementos morfológicos que são visíveis a partir desses espaços. Engloba por um lado, aquilo a que chamamos paisagem urbana, e por outro, as fachadas que formam uma interface entre espaço público e privado”*¹ (REMESAR, 2005)

Tal como o elemento água, o espaço público tem um papel unificador da paisagem urbana. Para que os tecidos urbanos, sejam “cosidos” entre si, é necessário entender as diferenças entre eles e com isso desenvolver um desenho urbano que, pela sua linguagem e funcionalidade, consiga gerar uma continuidade que ofereça qualidade, conforto e segurança à sociedade.

Esta linha contínua que é o espaço público pode ser considerada a linha cronológica da cidade.

A qualidade do espaço público pode ser avaliada pela intensidade e qualidade das relações sociais que proporciona, pela capacidade de criar uma identidade e de integrar diversas classes sociais, etnias, culturas e origens. Esta característica social levou Indovina (2002)² a definir o espaço público como *lugar da palavra*.

Para que esta interacção social seja alcançada é necessário que o espaço público ofereça boas condições e diversos usos. É fundamental que se consiga passear de forma fluída, ter espaços de estar, observar a paisagem de diversos pontos de vista e sem obstáculos visuais e físicos, ter espaços para actividades sociais e utilizações em diferentes horários do dia e da noite.

A relação de proximidade e cumplicidade que se estabelece entre o espaço público e as pessoas, leva a que se apropriem do espaço, o que influencia os comportamentos das sociedades no seu quotidiano.

¹ Remesar, A. (2005). Do projecto ao objecto: manual de boas práticas de mobiliário urbano em centros históricos. Porto: Câmara Municipal do Porto. p. 22

² INDOVINA, Francesco. (Dez. 2002). O Espaço Público: Tópicos sobre a sua Mudança. Revista Cidades-Comunidades e Territórios. Lisboa. N. 5, pp. 119-123.

*“Sobretudo se o ambiente está visivelmente organizado e nitidamente identificado, poderá então o habitante dá-lo a conhecer, por meio dos seus próprios significados e relações. Nesse momento tornar-se-á um verdadeiro lugar notável e inconfundível”.*¹

LYNCH (1999)

Por isso, enquanto indivíduos quando pensamos nas cidades e nos seus espaços produzimos memórias ligadas às imagens que observamos, as vivências e experiências pelas quais passamos. Por outro lado, enquanto sociedade, construímos as memórias das cidades como um todo que prevalece no tempo.

As frentes de água são por si lugares² de memória, independentemente das estruturas físicas que se encontram no lugar e do seu estado de conservação. O espaço público, com o papel de unir e dar vida às áreas obsoletas nas cidades, deverá proporcionar um sentido colectivo, o bem-estar e reforçar a identidade dos lugares carregados de memórias.

Em Mindelo, o espaço público nem sempre teve um papel unificador. A cidade na época do carvão estava dividida em zonas de ocupação inglesa e nacionais portuguesas (cidadãos continentais e ilhéus oriundos do arquipélago). Esta zonificação da cidade espelhava-se no espaço público tanto pelas vivências, como pelos hábitos e estilos arquitectónicos que marcam a paisagem urbana.

Com relativa facilidade era possível identificar em que zona da cidade se estava. A zona norte do Mindelo era ocupada essencialmente pelos ingleses e a zona sul por cabo-verdeanos e portugueses, sendo a Rua de Lisboa o marco divisor da cidade.

A vivência da antiga Praça Serpa Pinto, actualmente Praça Amílcar Cabral mais conhecida por Praça Nova, nesta época, era o exemplo de uma cidade segregadora das classes mais pobres. Contam as pessoas mais idosas de Mindelo que o espaço definido como praça era apenas para usufruto das pessoas que possuíam sapatos, as pessoas que não os portasse, passeavam ao redor da praça.

Os estratos sociais caracterizam a paisagem da cidade, segundo a profissão e o poder aquisitivo.

Em contrapartida o espaço público do Mindelo ganhou o papel unificador e aglutinador social, ao longo do tempo.

Assim, a “Praça Nova”, após a década de 60 do séc. XX, passou a ser encarada como um ponto de encontro dos habitantes da cidade. Até há pouco tempo todos os domingos a banda filarmónica tocava no coreto da praça. Como um ritual de fim de tarde que juntava pessoas independentemente dos estratos sociais.

¹ LYNCH, Kevin. (1999). Imagem da cidade. Edição 70. pp. 103-104

² O antropólogo Marc Augé (1994), defende que exista um lugar e um não lugar: “Se um lugar pode se definir identitário, relacional e histórico, um espaço que não pode se definir nem como identitário, nem como relacional, nem como histórico definirá um não lugar”. p. 73

O espaço público do Mindelo é apropriado pelos seus habitantes das mais variadas formas, espaços de pausa normalmente associados a lugares de sombra, espaços de jogos, espaços para caminhar e usufruir a paisagem.

A Praia da Laginha e a Praia da Cova Inglesa, as praias mais urbanas da ilha, reforçam o papel aglutinador do espaço público pela vivência, embora sazonal, que proporcionam. A ocupação informal destes espaços permite que várias famílias se sustentem através do comércio formal ou informal.

As vias que delimitam estas praias são marcadas por espaços de passeio sem barreiras físicas que proporcionam aos habitantes do Mindelo momentos de lazer e desporto que contribuem para o bem-estar da população.

No culminar da Avenida Marginal, sentido Sul, encontramos a Rua de Praia. A sensação que temos neste espaço é que se trata de um Mindelo de outro tempo. O traçado urbano, a volumetria do edificado, mantêm as características do passado e a ocupação peculiar dos habitantes, relativamente ao resto da cidade, não deixa ninguém indiferente. Os botes de pesca ainda marcam presença, os pescadores arranjam as suas redes e amanham o peixe na praia. As peixeiras vão alternando os postos de venda consoante a sombra dos edifícios projectada no chão. A paisagem sonora do lugar marca o ritmo que continua para as ruas paralelas de S. João e S. António onde a apropriação do espaço é feita por quem habita estas ruas. Embora não se defina como um lugar de encontro no quotidiano a presença dos mercados do peixe, dos vegetais e a Praça Estrela (antiga salina) faz com que este lugar tenha uma grande afluência de pessoas.

Voltamos à Rua de Lisboa, actual Rua dos Libertadores, por ser uma rua vital para o desenvolvimento urbano da cidade do Mindelo e, como referimos anteriormente, tratava-se do eixo urbano que dividia a cidade socialmente no séc. XIX e primórdios do séc. XX, zona do fluxo comercial e ponto de encontro entre grupos de pessoas, através dos carris, por onde se puxavam as zorras e vagões, das lojas e bares, onde se conversava sobre tudo, desde a política, economia à crítica social.

Hoje em dia, para além da função de eixo viário é também um espaço de palavra e de cultura inclusivo, visto que com frequência são montados palcos para concertos, festejos da independência, discursos políticos, é o espaço onde inicia o desfile de Carnaval, etc.

A Rua de Lisboa, como sempre será conhecida, actualmente representa um espaço público democrático, capaz de albergar todas as pessoas, os habitantes do Mindelo, as pessoas que chegam de fora, por ar ou pela frente de água.

Francesco Indovina¹, no seu artigo "O Espaço Público: Tópicos sobre a sua Mudança." refere como tópico para a definição de espaço público, a importância dos lugares da cidade serem conotados como símbolos.

O facto da população Mindelense preservar os nomes de "Praça Nova" e "Rua de Lisboa", o orgulho que sentem na Praia da Laginha e na Avenida da Marginal, revela a relação próxima que os habitantes têm com espaços públicos da cidade.

¹ Professor Catedrático. Investigador-Coordenador do Instituto Universitario di Architettura di Venezia.



Figura 5 – Vista da Praça Serpa Pinto.

Morfologia urbana

A morfologia urbana é a análise da forma e das partes constituintes que formam o tecido urbano que está em constante evolução.

“A cidade, como qualquer organismo vivo, encontra-se em contínua modificação”¹
(LAMAS, 2004)

Abrange as cidades desde a sua origem às transformações constantes sofridas ao longo do tempo, quer por acção individual ou colectiva, uma vez que o tecido urbano é alterado com base nas dimensões culturais, sociais e económicas.

Logo, estuda os elementos que estão em constante mutação pela sua evolução e pela vivência de quem habita os espaços, como por exemplo, os edifícios, as ruas, os parques, os jardins e entre outros. Este estado dinâmico da cidade levou a que muitos morfologistas preferissem adoptar o termo “morfogénese urbana”².

Estudar a morfologia das cidades só é possível com uma base multidisciplinar, o que levou ao aparecimento de 3 escolas em 3 países diferentes: Inglaterra, Itália e França. Na escola inglesa, o pioneiro geógrafo alemão M. G. R. Conzen, desenvolveu teorias urbanas e de transformação da cidade, no entanto viu os seus estudos pouco valorizados no pós-guerra por serem indutivos e intuitivos. A escola italiana, representada pelos arquitectos Saverio Muratori e Gianfranco Caniggia, com objectivos mais centrados no desenho arquitectónico e em teorias do tecido urbano desenvolveram o conceito de “organismos arquitectónicos”. A escola francesa, centrada na Escola de Arquitectura de Versalhes, usou como base o trabalho do italiano Muratori para desenvolver as suas teorias. Philippe Panerai e Jean Castex usaram a análise urbana como ferramenta para descodificar o tecido urbano, vindo analisar a acção da sociedade no contexto urbano.

Do primeiro Seminário, “*Internacional Seminar on Urban Form*” em 1996 surgiram 3 pontos que resumem as bases teóricas da morfologia urbana:

- O que define a forma urbana são 3 elementos físicos: os edifícios, os lotes e as ruas e a relação entre eles;
- A forma urbana está compreendida em 4 níveis de resolução: edifício/ parcela, à rua/quarteirão, à cidade, e à região.
- A dimensão histórica é o que permite compreender a forma urbana uma vez que os elementos que a compõem sofrem mutações constantes.

¹ LAMAS, José. (1996). *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*. Fundação para a Ciência e Tecnologia/ Fundação Calouste Gulbenkian. Lisboa. p.111

² Significado de Morfogénese dicionário Priberam: Conjunto das leis que presidem à produção dos órgãos e da estrutura dos seres durante a evolução a partir do embrião. Etimologia- Morff(o) é proveniente do grego morph que significa forma e Géne-sis, gerar, formar.

Em suma, as componentes: *forma, resolução e tempo* estão sempre presentes nos estudos morfológicos independentemente de quem os elabora, ou seja, geógrafos, investigadores, arquitectos e entre outros.

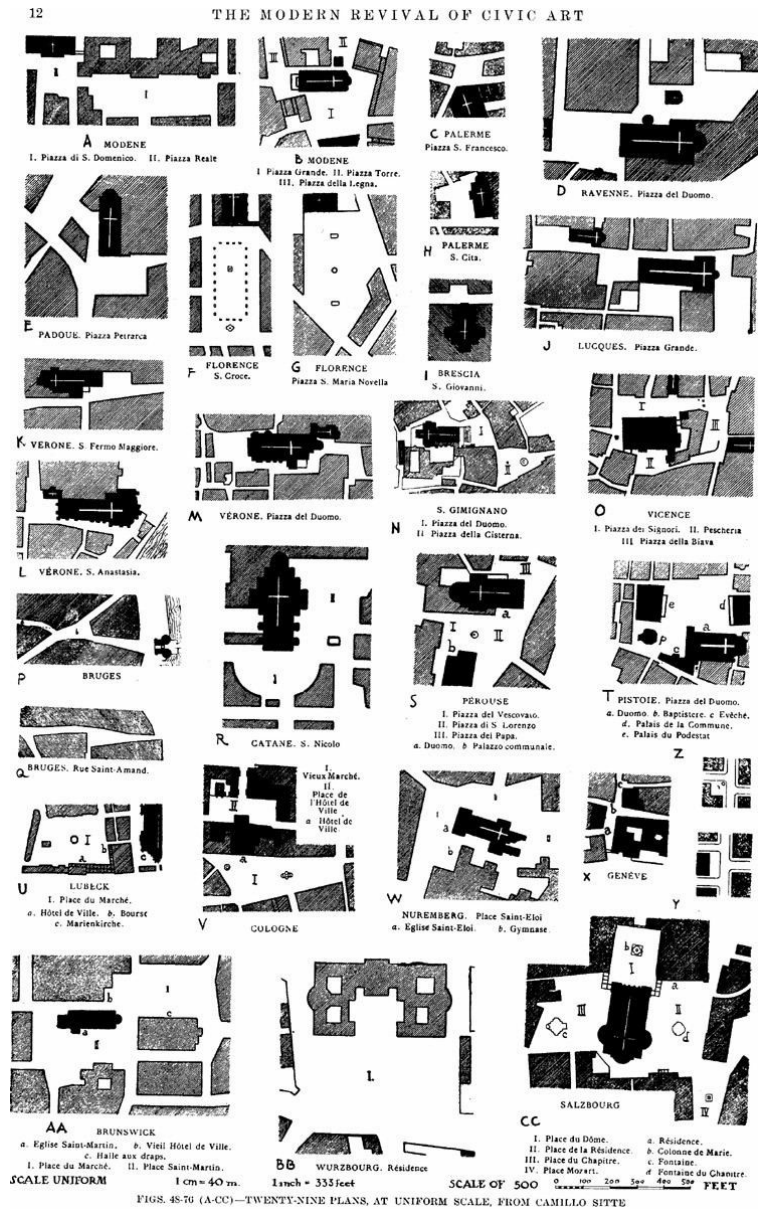


Figura 6 – Estudos morfológicos de Camille Sitte.

Traçado urbano e a Paisagem

*“A chave para o nosso conceito actual de paisagem urbana reside num argumento simples, mas surpreendente que nos diz que os vários componentes da paisagem não podem ser desassociados.”*¹ (CULLEN, 2008)

Sendo a cidade um resumo da sua própria história, o traçado urbano é a impressão da história da evolução das cidades, onde a partir do qual é possível fazer a leitura dos vários tempos da cidade e o ritmo a que cada elemento que dela faz parte (a rua, a praça, o quarteirão, o edifício e o lote ²) sofreu transformações.

O traçado urbano tem assim um papel de relevo na análise metodológica da forma urbana, onde se assume que este é a relação abstracta das vias, lotes e casas, e, está associado à leitura bidimensional do que poderemos chamar “o chão da cidade”.

Para facilitar a análise do traçado urbano são classificadas 3 tipos de acções do processo evolutivo que ocorrem em simultâneo, e juntamente com a vivência das cidades.

Os processos de sedimentação urbana, são os mais comuns de intervenção nas cidades uma vez que está associada à parcela privada. É um processo lento de transfiguração do tecido uma vez que é uma acção colectiva.

Os processos de adição estão associados a momentos de expansão urbana e desenvolvimento da cidade. Quando o núcleo urbano existente não consegue responder a nível espacial às funcionalidades exigidas, surge assim, uma necessidade de expandir o traçado que pode ir de encontro, ou não, às preexistências, mas deve garantir que haja articulação entre o que existiu, o que existe e o que vai existir.

Os processos de sobreposição, caracterizam-se pela intervenção mais violenta no tecido urbano. Este ocorre quando há vontade de reestruturar o tecido urbano impondo-lhe uma nova ordem urbana.

Sendo o traçado urbano o resultado de adições, sobreposições e sedimentações de momentos e memórias diferentes, podemos extrair através deste elemento informações que nos permitem compreender o tecido socioeconómico e cultural da cidade.

A necessidade de entender o território urbano para além da sua bidimensionalidade faz com que a paisagem urbana assuma também um papel importante na leitura da cidade. A observação da paisagem urbana permite,

¹ CULLEN, Gordon. (2008). A Paisagem Urbana. Edições 70. Lisboa. p. 191

² Moudon define como espaço privado, o lote como o elemento chave da construção das cidades.

igualmente, uma leitura cronológica dos processos de transformação da cidade em cada momento ou de intervalos de tempo.

Há assim uma capacidade de comunicação entre a cidade e o indivíduo.

Os autores Kevin Lynch e Gordon Cullen apresentaram dois métodos possíveis para a leitura da paisagem.

Kevin Lynch apresentou um método baseado na legibilidade.

“Assim como esta página impressa, desde que legível, pode ser visualmente percebida como um modelo correlato de símbolos identificáveis, uma cidade legível seria aquela, cujos bairros, marcos ou vias fossem facilmente reconhecíveis e agrupados num modelo geral.”
(LYNCH, 1999)

A relação entre a cidade e o indivíduo permite a este último construir as suas próprias imagens da cidade e produzir mapas mentais que ajudam a percorrer os espaços construídos. Estes mapas mentais têm informações absorvidas e criadas com base na vida quotidiana da cidade do qual o indivíduo faz parte.

Esta capacidade é transversal a todas “as espécies que se locomovem” através dos sentidos (a visão, olfacto, a audição e o tacto)

Ainda assim LYNCH (1999) para facilitar a legibilidade da cidade propõe organizar a cidade em 5 tipos de elementos urbanos: as vias, os limites, os bairros, os cruzamentos e os elementos marcantes, são elementos físicos que o observador identifica no seu dia-a-dia ou ocasionalmente.

No grupo das vias o autor considera as ruas, os passeios, os canais que compõem a estrutura da cidade.

Os *limites* por sua vez são entendidos como linhas nem sempre físicas que tanto pode ter função de separar, como de agregar áreas distintas. As fronteiras, a costa marítima ou simplesmente uma parede são entendidas como delineamentos da cidade.

Os *bairros* surgem a partir dessa concordância de linhas, regiões urbanas de tamanho diferenciado, onde o observador se identifica e rememora o espaço, a vivência do local.

Os *cruzamentos* são elementos estratégicos no tecido urbano. Também designados por “centros” estes locais são pontos de convergência de indivíduos, transportes, etc.

Os *pontos marcantes* são importantes para reforçar a identidade do lugar, com distintas escalas podendo se tratar de elementos físicos e naturais que pelo seu destaque são pontos de encontro dos indivíduos.

Segundo Cullen, 2008 a paisagem urbana é a forma de organizar visualmente a complexidade do ambiente construído.

O conceito de “Visão Serial” que Gordon Cullen aborda na sua obra “Paisagem Urbana” demonstra que o atravessar da cidade por um indivíduo pode ser mais do que fazer um simples caminho. O autor propõe uma percepção quase cinematográfica do espaço urbano.

“... o nosso corpo tem o hábito de se relacionar instintiva e continuamente com o meio ambiente...” (CULLEN, 2008)¹ quanto menos convencional for o tecido urbano maior é a relação do indivíduo com a cidade e com os elementos que as constituem.

A análise do território definido nesta dissertação terá como base a análise do traçado do urbano e as duas metodologias de observação e interpretação descritas anteriormente.

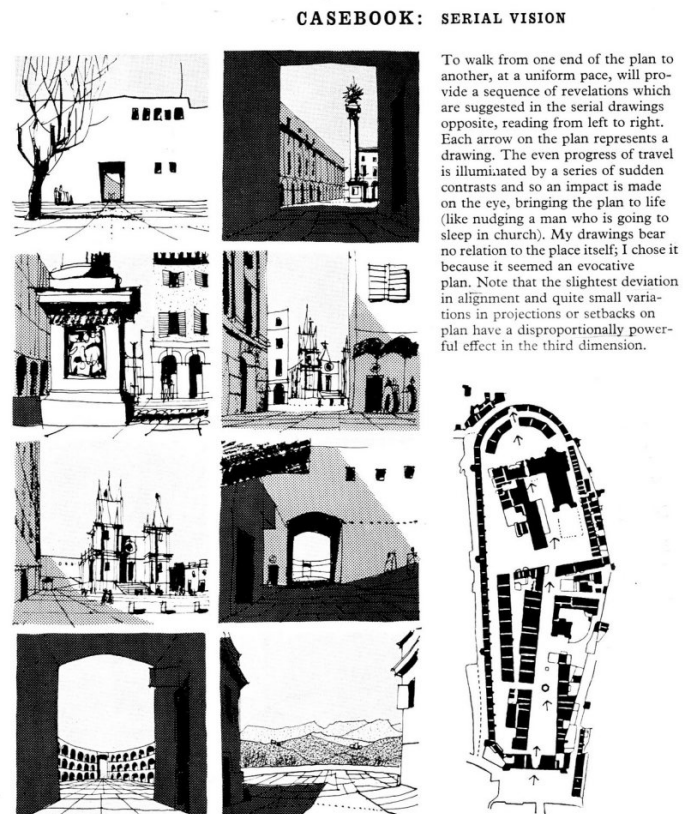


Figura 7 – Visão Serial de Gordon Cullen.

¹ CULLEN, Gordon. (2008). A Paisagem Urbana. Edições 70. Lisboa. p.11



Figura 8 – Os barcos no estaleiro da ONAVE.

II. A CIDADE DO MINDELO

Traçado geológico

O país constituído por 10 ilhas e 13 ilhéus, chamado Cabo Verde, encontra-se localizado, no oceano Atlântico, mais precisamente à 450km do promontório do Senegal.

Integrado no grupo de países do Sahel, Cabo Verde é fortemente marcado pela presença dos ventos Harmatão, vento seco e com poeiras provenientes do Saara, a que se chama de “bruma seca”. Na época seca Cabo Verde está sob uma influência anticiclónicas, com ventos a soprar de Nordeste - os alísios.

Cabo Verde pertence à região biogeográfica denominada Macaronésia. Os arquipélagos (Madeira, Açores e Canárias) têm em comum a origem vulcânica sendo que as ilhas de Cabo Verde foram consideradas as mais antigas, graças ao *afloramento de rochas sedimentares do mesozóico*¹. (GARCIA; TALAVERA, 2003)

O arquipélago está organizado em dois grupos: o Barlavento agrupa as ilhas Santo Antão, São Vicente, Santa Luzia, São Nicolau, Sal e Boa Vista e os ilhéus Boi, Pássaros, Rabo de Junco, Branco, Raso, Sal Rei e Baluarte. O Sotavento compreende as ilhas Maio, Santiago, Fogo e Brava e os ilhéus Rombo, Secos, Grande, Baixo, de Cima, do Rei, Luís Carneiro, Sapado e Santa Maria.

“As ilhas de Cabo Verde são todas de origem vulcânica, originando-se de erupções submarinas, em que se ergueram de uma profundidade de cerca de 3000 metros a partir do fundo marinho, a partir de um grande domo topográfico, conhecido como Crista de Cabo Verde.” (BEBIANO, 1932)

A ilha de São Vicente representa um alargado aparelho vulcânico em elevada fase de erupção. A cratera e a antiga caldeira do vulcão estão submersas dando origem a Baía de águas profundas do Porto Grande. As elevações do Monte Verde (750m), Madeiral (680m), Fateixa (504m) e Monte Cara (490m) são o testemunho do grande vulcão. Mindelo está delimitada pelas encostas do que resta do antigo vulcão.

São Vicente apresenta uma grande diversidade de solos geralmente poucos profundos, com muitas pedras de origem vulcânicas como os basaltos, os fonólitos, traquitos, etc. e com rochas sedimentares como o calcário. Os solos podem-se caracterizar como arenosos, áridos, castanhos e terras vermelhas.

¹ Era geológica (há aproximadamente entre 250 e 65 milhões de anos) que sucede o Paleozóico e precede o Cenozóico e que inclui o Cretácico, o Jurássico e o Triásico, caracterizada pelo domínio dos répteis e pelo aparecimento das aves e dos mamíferos didelfos “mesozoico”, in Dicionário Priberam da Língua Portuguesa [em linha], 2008-2020, <https://dicionario.priberam.org/mesozoico> [consultado em 18-06-2020].



Figura 9 – Arquipélago de Cabo Verde.

Enquadramento histórico

Uma ilha pequena deserta e semi-árida chamou a atenção dos portugueses e estrangeiros.

O nome São Vicente surge após o seu descobrimento em 22 de Janeiro de 1462, em homenagem ao Santo cristão do mesmo nome, na data que os navegadores Diogo Gomes e António de Noli descobriram a ilha.

Embora tenha sido doada pelo Rei D. João II em 20 de Abril de 1530, com o intuito de ser povoada, passados mais de dois séculos era apenas utilizada para pastagem e criação de gado caprino de alguns proprietários de São Antão e São Nicolau.

Os holandeses com o intuito de minar a hegemonia ibérica na costa atlântica da América Sul e Central, usavam São Vicente como ponto estratégico e em 1628 a frota holandesa do capitão Van Uytgeest assaltou os navios portugueses nas imediações de Pernambuco. Partindo da ilha um ano mais tarde, em 1629, uma frota com 52 navios e 13 chapulas¹ holandesa ocupou por 4 meses antes de partir para a conquista da cidade brasileira de Olinda.

Em 1638 sobe a batuta do monopólio do Cardeal Richelieu, uma frota francesa navegou em direcção ao Senegal. Os barcos naufragaram próximo à ilha de São Vicente, o que permitiu aos náufragos recuperarem-se. Esta descoberta acidental fez com que a ilha de São Vicente fosse integrada nas rotas de navegação francesa rumo à Costa da Senegâmbia. A partir desse momento a presença francesa na ilha intensificou-se.

Por sua vez a presença dos estrangeiros não se ficou apenas pelo Porto Grande. Existem vestígios arqueológicos (concheiro) que nos revelam que também estiveram em Salamansa, através dos objectos encontrados, com datação próxima do séc. XVII, segundo os testes de carbono, a que foram submetidos.

São Vicente era assim disputada por várias coroas europeias graças à sua situação geográfica privilegiada.

No fim do Século XVII, início do século XVIII, os baleeiros de Nantuket, New Bedford, eram presença assídua nos mares do barlavento uma vez que, se tratava, de uma rota dos cardumes de baleias nos meses de Novembro e Dezembro. Os navegadores estrangeiros refugiavam-se e produziam o óleo de baleia na ilha de São Vicente, que integrava o sub-arquipélago denominado de “Dezertas” do qual faziam parte também, Santa Luzia e os ilhéus Branco e Raso.

A coroa portuguesa ao ter conhecimento destas ocupações e com receio de perder a soberania deste ponto geopolítico tão importante, resolveu construir pontos militares de protecção do território. O que faz do Fortim uma das primeiras construções na ilha, além da muralha inacabada do Monte.

Como consequência, a ilha de São vicente foi a penúltima ilha a ser povoada. Os estudos feitos na época concluem que a ilha ainda hoje não seria muito diferente

¹ CORREIA E SILVA, António Leão. (2000). Nos tempos do Porto Grande do Mindelo. Praia – Mindelo. p. 28

de Santa Luzia, se não houvesse um amplo e seguro porto, que se tornou num bem precioso para o Governo Português.

Para prover ao povoamento efectivo, utilizou-se gente proveniente das ilhas de Santo Antão e São Nicolau, portugueses continentais e dos arquipélagos da Madeira e dos Açores, além de alguns escravos.

O 1º povoado foi denominado de Aldeia de Nossa Senhora da Luz (1788), depois passou a ter o nome de D. Rodrigo (1795) e mais tarde evoluiu para D. Leopoldina (1819) até que, finalmente, segundo o decreto Régio de 11 de Junho de 1838 foi lhe atribuído o nome de Mindelo e, nesse mesmo ano, foram instaladas as primeiras companhias carvoeiras flutuantes, na Baía do Porto Grande. (RAMOS, 2003)¹

Visando implantar a capital do país na ilha de São Vicente a partir do povoado do Mindelo foi mandado traçar um plano urbanístico, que consistia em um modelo progressista, em forma de quadricula acompanhado da descrição detalhada das normas infra-estruturais, ambientais, de arquitectura, engenharia e sociais a ter em conta para uma futura cidade capital, cuja actividade económica básica seria a comercial/industrial

Nesse âmbito, a primeira companhia carvoeira flutuante surge em 1838, após o Sr. John Lewis ter pedido licença para instalação de um depósito de carvão em 1836. Um ano mais tarde o Porto Grande fica movimentado. O cônsul inglês John Rendall, uma década após, pediu autorização para criar um depósito em terra, a fim de dar suporte de navegação a vapor entre a Inglaterra e o Atlântico Sul

Em 1850, Mindelo já contava com a instalação de várias companhias carvoeiras inglesas terrestres e assim o desenvolvimento começava a florescer, rumo à industrialização.

Segundo, Germano Almeida (2009)², no ano de 1858, na vila havia 4 ruas, 4 travessas, 2 largos e 170 habitações e a população calculada com 1400 habitantes.

Passadas duas décadas, a vila do Mindelo prosperara com a instalação de grandes companhias na ilha, o que levou a ser considerado o maior porto no médio Atlântico. Ainda sendo vila, tinha espaços asseados, ruas iluminadas por 100 candeeiros, com belos edifícios públicos (*a igreja, o palacete do governo, paços do concelho, quartel, alfândega com o seu cais, ponte de madeira e caminho de ferro, para além do mercado em construção*). Em Janeiro de 1873, o Concelho da Província estabeleceu a obrigatoriedade a cada habitante do Mindelo ter uma árvore no seu quintal a cada três metros quadrados.

Em 1879 o seu desenvolvimento era notório e nesta época já tinha “*27 ruas, uma praça, 5 largos, 11 travessas, um beco e 2 pátios, quase todas calçadas e arborizadas e iluminadas por um total de 120 candeeiros de petróleo e uma população de 3.300 habitantes ...*” (ALMEIDA, 2009)

¹ RAMOS, Manuel Nascimento. (2003). Mindelo D’Outroira. Edição: Autor. Mindelo. p. 21

² ALMEIDA, Germano. (2009). Edição Ilhéu Editora. Mindelo. p.16

Nesse mesmo ano, 1879 pelo decreto Régio de 14 de Abril, a vila do Mindelo foi elevada a cidade, um desejo realizado da rainha D. Maria II “...*Hei por bem, conformando-me com o parecer da Junta Consultiva do Ultramar e informações do Governo Geral da Província de Cabo-Verde, elevar a mencionada villa do Mindello à categoria de cidade com a denominação de cidade do Mindello de S.Vicente.*” (RAMOS. 2019)¹

O crescimento do tráfego transatlântico criou maior possibilidades de emprego o que proporcionou o aumento significativo da população. Estima-se que em 1879 Mindelo era habitada 3717 pessoas e em 1889 o número de habitantes era próximo dos 6500. Este aumento demográfico deve-se em grande parte a imigração de pessoas das outras ilhas, notadamente São Nicolau, Santo Antão, Boavista, para a actividade carvoeira, além de portugueses e ingleses.

O desenvolvimento económico da ilha não se reflectia na qualidade habitacional. O proletariado portuário para além de trabalhos precários, salários baixos e ausência de protecção social vivia em condições insalubres. Viviam em casa elementares e sem o mínimo de condições higiénicas. Neste período as infra-estruturas e saneamento eram praticamente inexistentes, sendo o esgoto feito através da única cloaca existente na zona Sul, através do despejo nocturno feitas pelas pessoas, em latas.

O Porto Grande perde a sua posição geoestratégica comercial a partir de 1896, com a emergência do porto franco de Las Palmas (Canárias) no atlântico, o que o fragiliza no início do século XX, que vai ser marcado por crises económicas e sociais, devido não só às secas cíclicas que assolam o país como às consequências da instabilidade política da metrópole portuguesa, o que pode ser confrontado no plano de 1906 que resume o crescimento urbano das últimas décadas do século XIX.

Mindelo, como podemos ler na planta, desenvolveu-se entre o Monte do Fortim e o Monte Forte Velho. A cidade expandiu-se com base numa malha urbana ortogonal onde a largura das ruas paralelas nos mostra a sua importância e as travessas faziam a ligação entre elas. As carvoeiras ocupavam a primeira linha da frente de água, para permitir o melhor acesso às pontes que dinamizavam a actividade na cidade. Na imagem urbana desta época podemos observar que o espaço público mostrava a discriminação social pelo poder económico, exemplo da Praça Serpa Pinto (actual Praça Nova) e do Largo da Salina (actual Praça Estrela) era de todos. Espaços que prevalecem nos dias de hoje.

A expansão da cidade, para acompanhar o aumento demográfico fez-se para o interior, através do surgimento de bairros habitados essencialmente por operários e funcionários públicos de baixo escalão à excepção de Fonte de Francês, aonde existia uma herdade habitada pelo Cônsul de França.

¹ RAMOS, Marina. Emergência da cidade do Mindelo (1462-1879): Parabéns pelos 140 anos. Publicado em Abril 14, 2019, Acedido em 18 de Março de 2020, em: <https://mindelinsite.com/atualidade/emergencia-da-cidade-do-mindelo-1462-1879-parabens-pelos-140-anos/>

“ O valor geoestratégico de um lugar deriva de um equilíbrio e a articulação momentâneas de um conjunto de condições (técnicas, económicas, políticas e militares). Tanto assim que apesar da posição geográfica de um lugar ser fixa e imutável, o seu valor geoestratégico, este nasce, cresce e morre.”¹ (SILVA, 1990)

Presença inglesa

Os inúmeros barcos ingleses na ilha e o assentamento das várias Companhias Carvoeiras levaram a que a presença dos ingleses na ilha de São Vicente fosse cada vez mais significativa.

A Baía do Porto Grande considerada como um dos principais portos comerciais do globo e a necessidade de encurtar a distância através da comunicação telegráfica e telefónica levou a que em 1874 o Cabo Submarino da Companhia Brazilian Telegraph, mais tarde denominado por Western Telegraph Company, proveniente da Ilha da Madeira fosse instalado em São Vicente. O telégrafo incentivou a emigração inglesa com fins laborais para Mindelo, o que impulsionou a que os seus hábitos e costumes quotidianos fossem cada vez mais absorvidos pela população Mindelense.

Se dos 3171 habitantes da Ilha em 1879, 86 eram ingleses, este número veio a aumentar até ao fim do século, com a contribuição da guerra do Transval , uma vez que muitos navios ingleses faziam escala no Porto Grande na rota Inglaterra e Cape-Town.

O mercado laboral era cada vez mais exigente e os ingleses davam formação à população local nas suas oficinas de carpintaria, metalurgia, nos estaleiros navais, na serralharia electromecânica, em electricidade, telecomunicação, no carvão e em contabilidade, uma vez que a população local começava a integrar os quadros das companhias carvoeiras, etc. (RAMOS, 2003)² . Assim, surgiam novas profissões como estivadores, mergulhadores, catraeiros, etc, reconfigurando os grupos sociais em presença.

Os ingleses participaram do desenvolvimento, alteraram a vivência da cidade não só na forma física (construções de inúmeros edifícios, arruamentos e equipamentos), mas também, pela forma imaterial, ao implantarem os seus hábitos com uma identidade tão vincada.

Os ingleses faziam parte da elite da cidade, bem como alguns portugueses endinheirados. As diferenças sociais faziam-se notar na cidade-porto, os ingleses donos e senhores do poder económico não se misturavam com a restante população e faziam as suas próprias edificações como Igrejas, salões e recintos para desportos

¹ SILVA, António Correia e. (1990). A influência do Atlântico na formação de Portos em Cabo Verde, Instituto de investigação científica tropical. Lisboa. p. 5

² RAMOS, Manuel Nascimento. (2003). Mindelo D’Outrora. Edição: Autor. Mindelo. p. 92

como o ténis, futebol, cricket, golf, etc. Algumas pessoas locais eram contratadas para os acompanhar nas suas práticas desportivas e como serventes.

Com a presença dos inúmeros barcos estrangeiros chegavam a Mindelo várias influências culturais, jornais, revistas, música etc. O comércio e a troca de bens, o emprego estimulavam que os hábitos ingleses e estrangeiros fossem cada dia mais absorvidos pela população local, como, beber gin tónico, chá das 17h acompanhado por pequenas iguarias, os cocktails, vocabulário com influência inglesa e várias associações desportivas ligadas ao ténis, golf, cricket, futebol prevalecem até aos dias de hoje no quotidiano do Mindelo, assim como do intercâmbio musical com brasileiros em trânsito surgiu o “chorinho”.

“Os Ingleses puseram aqui o seu padrão de vida, que toda a gente adoptou para se guindar socialmente. Desde o gim ao tabaco amarelo, ao críquete, ao smoking, ao golfe, ao footing, há todo um conjunto de hábitos e preferências que o Mindelense superestima por provir do Reino Unido. Até se caga à inglesa, em latas com areia no fundo e areia ao lado”. Teixeira de Sousa, no seu romance Capitão de Mar e Terra (1984).



Figura 10 – Jogo de Golfe nos terrenos da Margem Sul em 2020.

Os três períodos da evolução da cidade

“Uma cidade é a obra do tempo do que do arquitecto.”

Leoncé Reynaud

Para fazer o estudo morfológico do Mindelo escolhemos uma área do centro histórico limitada pela Praça Nova e pela Praça Estrela. Espaços de maior centralidade (Norte e Sul) nos dias de hoje e espaços públicos estruturais para entender a dimensão temporal e socioeconómica na evolução da cidade. A análise, baseada na cartografia da época, mostra as transformações sob, essencialmente, processos de adição em 3 períodos subsequentes: 1820; 1838 a 1858; 1879 a 1906. Para complementar o estudo morfológico analisamos a paisagem da cidade actual percorrendo um “mapa mental” entre as duas praças, em direcção ao Sul, e fizemos um registo fotográfico baseado no conceito de “visão serial”. A forma da cidade mostra as marcas primordiais do passado/presente definida pelas acções individuais e colectivas, que deixam pistas para futuro abstracto.

Datado de 1820, a cartografia nos apresenta Vila Leopoldina e mostra-nos as primeiras implantações, do que viria a ser chamada de cidade Mindelo que conhecemos nos dias de hoje. As primeiras construções foram: a Igreja, a casa do Governador e a Alfândega (fora limite da área de estudo). Verificamos também a presença de outros edifícios menos significativos.

A Igreja Matriz usufruía de uma vista desafogada de onde era possível ver a paisagem horizontal, o mar. As edificações implantadas na continuidade da igreja mostram-nos a adaptação a um terreno pouco acidentado e indiciam que a cidade viria a ser organizada por ruas paralelas à Baía do Porto Grande.

Entre os anos de 1838 e 1858, a antiga Vila de Leopoldina passa a chamar-se Vila do Mindelo. O Porto Grande já apresentava um grande movimento portuário. Essa afluência indicava a necessidade de expansão da cidade e a consequente construção de novos quarteirões que seguiam a lógica do paralelismo em relação à Baía.

Foi necessário construir edificações institucionais (arquitectura colonial portuguesa e britânica) e edificações de carácter militar para defesa dos bens do Porto Grande.

Neste período, já é clara a opção por uma malha ortogonal visto que, a nova paisagem urbana seria comandada pela frente de mar, tendo em conta o desenvolvimento económico, a rigidez geométrica das parcelas privadas e a definição das parcelas públicas (ruas e praças, o espaço público), elementos que constituem a morfologia urbana.

Por outro lado, definiu estratégias urbanas de longa duração, ou seja, um traçado urbano que persiste até aos dias de hoje.

Em 1879, a Vila do Mindelo é elevada a cidade. Neste intervalo de tempo a malha urbana foi consolidada e a necessidade de expansão verificou-se em direcção ao interior da ilha, com excepção da área antigamente destinada à companhia Millers & Cory, na primeira linha de água.

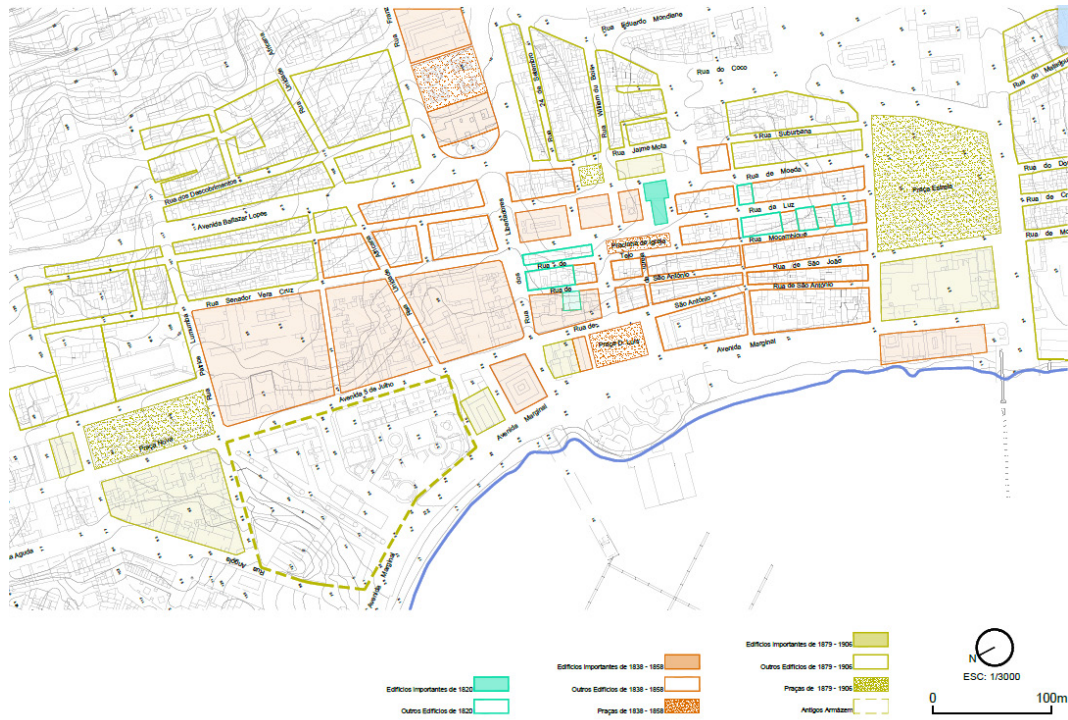
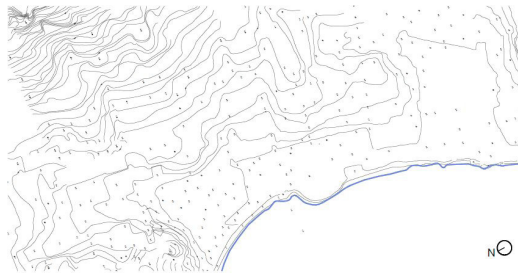
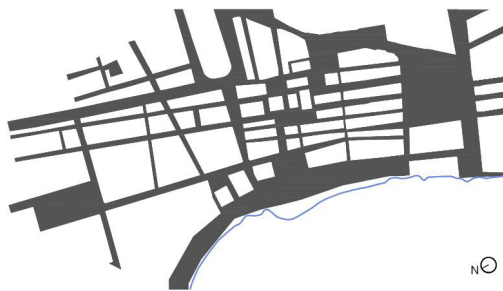


Figura 11 – Cartografia e a evolução da cidade do Mindelo em 3 períodos.

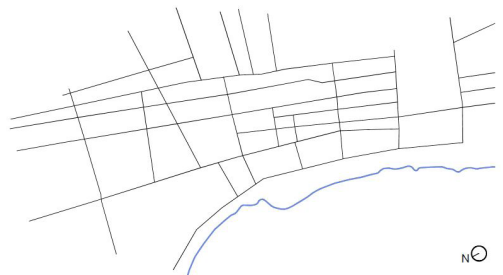
Análise morfológica da Margem Norte



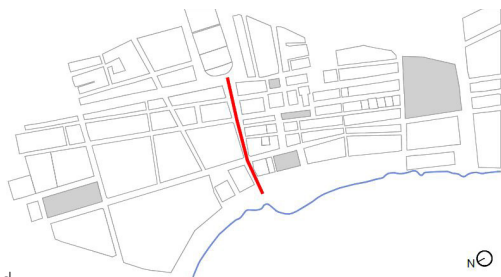
a.



b.



c.



d.

Figura 12 – Estudo Morfológico de Mindelo.

- a. Topografia.
- b. Traçado urbano.
- c. Configuração da malha urbana.
- d. Praças e eixo principal.

A cidade do Mindelo expande-se com traçados regulares, resultado de uma malha ortogonal progressiva elaborada pelo então governo português, herança que nos foi deixada.

O traçado urbano permite-nos observar a estrutura hierárquica entre os eixos sempre relacionados com a geometria da baía.

Por outro lado, pelas dimensões dos quarteirões definidos entendemos que a cidade apresenta zonas distintas, onde as funcionalidades de alguns edifícios públicos estruturantes foram determinantes. A malha ortogonal evidência um eixo principal perpendicular ao mar que divide a cidade em duas escalas diferentes, fruto da organização social das últimas décadas do Séc. XIX. A separação entre os ingleses a Norte e os portugueses e cabo-verdianos a Sul.

A existência de um edifício ímpar na cidade: Palácio do Povo, (ex Palácio do Governador como é conhecido hoje) no topo desta rua, reforça a importância deste eixo. A ligeira quebra que apresenta impede uma relação visual total com o mar. O que, curiosamente, não acontece em eixos transversais de importância secundária na matriz urbana, onde, a permeabilidade visual para o manto azul identitário da cidade do Mindelo é total.



a.



b.



c.

Figura 13 – Estudo da Zona A.

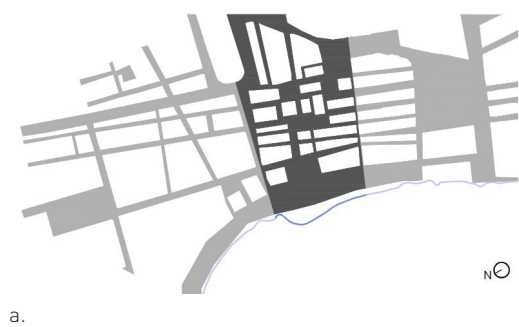
- a. Traçado urbano.
- b. Praça Serpa Pinto no início do Séc. XX
- c. Edifício da Alfândega no início do Séc. XX

Para analisar esta relação dividimos o que é hoje considerado centro histórico em 3 zonas distintas: zona A, zona B e zona C

Os espaços públicos têm a capacidade de transportar a memória do lugar e da cidade. Quanto maior é a longevidade desses espaços melhor entendemos os traçados urbanos. Desta forma, consideramos pertinente relacionar as praças mais antigas e assim estruturais da cidade com a escala dos quarteirões mencionadas anteriormente.

Na zona que denominamos de Zona A, a antiga Praça Serpa Pinto, hoje Amílcar Cabral, mais conhecida por Praça Nova, era um lugar da cidade que já na época se distinguia dos restantes espaços públicos pela qualidade de vivência que proporcionava e pela qualidade de desenho urbano que apresentava. O pavimento da praça, à cota da rua, conferia-lhe um estatuto social mais elevado complementado com espaços verdes tratados e com iluminação pública pontual.

No conjunto de quarteirões de grande escala que se situam entre a Praça Serpa Pinto e o referido eixo central, encontravam-se as edificações das instituições públicas e privadas mais significativas. Ainda nesta zona, contíguo ao eixo principal, o traçado urbano destaca da malha ortogonal o que foi um dos edifícios mais importante da época, o edifício da alfândega, o ponto central de controlo do fluxo comercial do Porto Grande.



a.



b.



c.

Figura 14 – Estudo da zona B.

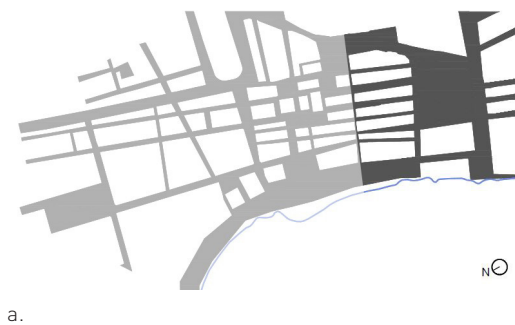
- a. Traçado urbano.
- b. Igreja Matriz e Praça no início do Séc. XX
- c. CMSV e Praça no início do Séc. XX

Na zona B, a definição de quarteirões seguiu a lógica da implantação da Igreja Matriz. Edifícios como a Câmara Municipal de São Vicente e o Mercado Municipal definem por si quarteirões. Podemos ver no traçado urbano desta zona que apesar de a ortogonalidade ser mantida a hierarquia dos eixos e do edificado distingue-se do resto da cidade.

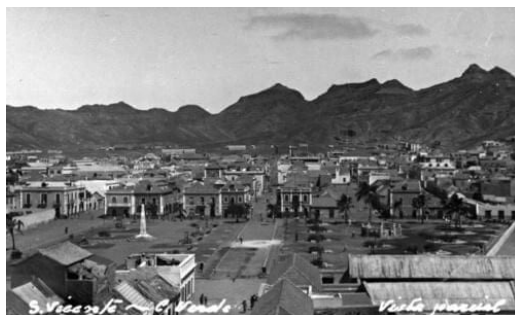
Os edifícios que representam o poder político administrativo e o poder religioso, apesar da cidade não apresentar uma diferença de cotas significativa, encontram-se no ponto mais alto. A Igreja Matriz está directamente relacionada à denominada Pracinha de Igreja, inserida na malha ortogonal e faz a transição entre as cotas das ruas.

A outra praça nesta zona, é a Praça D. Luís. Este espaço durante um longo período de tempo oscilou entre a função de praça e a função de armazém carvoeiro, enquanto parcela privada. A relação visual da CMSV com o mar nem sempre foi possível. Quando os armazéns estavam edificados o eixo visual foi parcialmente obstruído.

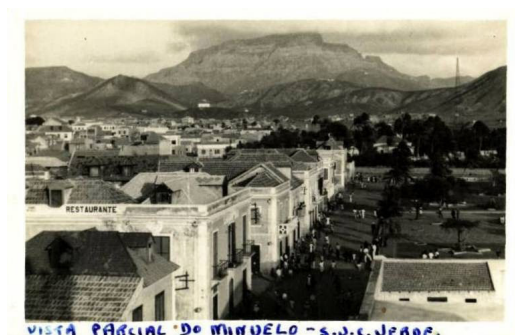
Os quarteirões que se encontram nessa zona caracterizam por um rés-do-chão comercial e pelos restantes pisos de uso habitacional. Essa característica, associada à concentração de edifícios públicos importantes na estrutura da cidade, mostra que o espaço público foi sempre movimentado.



a.



b.



c.

Figura 15 – Estudo da zona C.

- Traçado urbano.
- Configuração da praça
- Edifícios no topo norte da praça

Na zona mais a Sul, zona C, os quarteirões apresentam uma configuração distinta. Longitudinal, paralelos entre si, com o topo Norte orientados para a antiga Salina, local que o aterro, transformou num campo para actividades desportivas dos Sokols.

Posteriormente adicionou-se o desenho à praça, cujos canteiros eram em formato de estrelas daí o nome de Praça Estrela. Com escala superior às praças referidas anteriormente, parecia configurar uma cidade dentro do espaço. Onde as árvores representavam os quarteirões e os espaços entre elas, uma malha urbana ortogonal. Esta praça era vivenciada quase exclusivamente pela classe operária da época, devido aos bairros operários carvoeiros ao Sul.

Os edifícios que limitam o lado Norte da praça eram destinados para a habitação dos trabalhadores do Porto, das carvoeiras, comerciantes e jornaleiros. As casas tinham diferentes configurações: de um piso, com uma porta central e duas janelas) e outras com o rés-do-chão destinado a comércio e o primeiro piso para habitação. No limite poente da praça, o quarteirão era destinado à antiga companhia carvoeira Cory & Brothers.

No quarteirão que faz frente ao mar, que configura a Rua de Praia, estavam casas Shipchandlers. Anos mais tarde, foi edificado, entre 1918 e 1937, a capitania dos portos em forma de torre (cópia da Torre de Belém em Lisboa), seguida do Mercado de Peixe.



Figura 16 – Cartografia da evolução da cidade do Mindelo-percurso numerado.

Uma viagem pela história

O início do percurso, como já foi referido, tem como ponto de partida a Praça Nova e como ponto de chegada a Praça Estrela. O percurso tem como objectivo entender os elementos urbanos que prevaleceram na cidade histórica do Mindelo e reflectir sobre a relação da cidade com a frente de água. No topo norte da praça, os primeiros elementos com que nos deparamos é o coreto e a casa de banho pública. Estes dois elementos de diferente linguagem arquitectónica confrontam-se. O coreto é um dos elementos simbólicos da praça que se distingue pelos elementos em ferro trabalhado e lembram os coretos ainda existentes em várias praças portuguesas. A casa de banho, trata-se da reposição do Pick Nick edificado na década de 60 do séc XX, obra que se encontra inacabada, impõe-se pela sua volumetria fechada impedindo uma perspectiva sobre a praça e a sua relação com a envolvente.



Figura 17 – Fotografia – Início da Praça Nova.

No eixo central da praça, a estátua de Sá da Bandeira aparece como um ponto focal seguido de um chafariz e pela estátua de Luís de Camões, que se encontram no local desde a inauguração da praça em 1894, de mármore polida importado da Inglaterra. Em segundo plano, por entre árvores, vemos o antigo edifício do telégrafo actual CVTelecom.



Figura 18 – Fotografia 2 – Estátua de Sá da bandeira | Vista A – O chafariz da Praça Nova.

O desenho da praça permite-nos um ângulo de visão para o hotel Porto Grande que se encontra do lado nascente da praça e data da década de 60 do século XX, antes era um quintal que circundava o do telégrafo. Este edifício outrora com um piso, actualmente apresenta, um embasamento com serviços e ergue-se sobre a praça com dois pisos. Continuando em direcção a Sul, deparamo-nos com o quiosque da praça, construído em 1932.



Figura 19 – Fotografia 3 – Alçado do Hotel Porto Grande | Vista A – O quiosque e o alçado parcial da CvTelecom.

A praça é limitada a Sul por um dos edifícios mais marcantes da época do carvão. O telégrafo foi construído entre 1907 e 1910, foi o berço da cultura britânica em Mindelo. Desde então, a sua função tem sido alterada. No período pós-independência serviu como hospital público e, actualmente, é o edifício da companhia telefónica de Cabo Verde. Apesar das alterações funcionais a volumetria e a métrica da fachada mantêm-se.



Figura 20 – Fotografia 4 – Alçado da CvTelecom.

Ao continuar o percurso, no cruzamento, com a Avenida 5 de Julho, é evidente a mudança de escala e linguagem arquitectónica do lado oposto, dado que, na linha de continuidade do Telégrafo até a Rua de Lisboa os edifícios são de arquitectura inglesa. Esta área da cidade era usada como armazéns de carvão no séc. XIX e só nas décadas de 70/80 foi urbanizada. O traçado urbano permite o primeiro contacto visual com a frente de mar, o que contrabalança com a altura dos edifícios.



Figura 21 – Fotografia 5 – Fachada parcial de Mindel Hotel | Fotografia 6 – Cruzamento da avenida 5 julho | Vista A – Parque de estacionamento ao lado do Correio. | Vista B – Visibilidade parcial da Avenida Marginal – Vista C – Frente da Avenida Marginal frente de água.

Ao continuar o percurso em direcção ao mar, temos contacto com a massa arbórea mais significativa do Mindelo. Este ponto destaca-se não só pelos elementos naturais, como também, por ser um dos espaços públicos que oferece melhor qualidade de vida aos habitantes do Mindelo. Com uma perspectiva da Avenida Marginal em direcção a sul o contacto visual com a antiga alfândega, os antigos armazéns de carvão, estimulam a memória para as vivências de outra época.



Figura 22 – Fotografia 7 – A estrada da Avenida marinal | Vista Estacionamento da Praça Nhô Roque | Vista B – Os armazens e a Antiga Alfândega.

Ao inflectir para a Avenida 5 de Julho deparamo-nos com os já referidos, edifícios de arquitectura inglesa. Exemplo do edifício de escritórios construído pela companhia Wilson, Sons & Co. Segue-se um edifício, com uma fachada marcada com grandes vãos de geometria quadrada. No rés-chão, a estrutura é permeável e observamos a presença de elementos naturais, um momento de excepção no centro do Mindelo. No piso1 as portadas marcam a distribuição em galeria do edifício.

Chegamos a um dos pontos cruciais da estrutura urbana do Mindelo. O cruzamento da Rua de Lisboa com a Avenida 5 de Julho. Este ponto é marcado pela presença do edifício do banco, com fachada cor-de-rosa, um embasamento marcado por arcos e varanda corrida é marcada por elementos estruturais de ferro forjado. Apesar de ter sofrido obras e alteração de função, este edifício apresenta uma volumetria em tudo semelhante à original, enquanto Banco Nacional Ultramarino.



Figura 23 – Fotografia 8 – Alçado do Conservatório de Registos | Vista A – O Antigo edifício da TACV | Vista B – Cruzamento da Rua de Lisboa com a Avenida 5 de julho.

As árvores que se encontram no espaço público pelas suas dimensões e cor (acácia rubra) distinguem-se e passam a ser referências na paisagem urbana. Uma das árvores que avistamos nesta perspectiva, é um exemplar único na ilha e a árvore de maior dimensão. Encontramo-nos na Praça D. Luís. Este espaço, depois de ter sofrido várias transformações, não apresenta um desenho urbano acolhedor. Não podemos considerar este espaço urbano como um espaço de permanência.

Deste ponto temos a relação visual com o mar comprometida por um edifício construído na primeira década no século XXI.



Figura 24 – Fotografia 9 Edifícios da BCA e Alliance Françáis | Fotografia 10 – A Rua de Matijim | Vista A – Visibilidade cortada pelo edifício do Pont' d' Água.

Voltamos para a frente de mar, para a Rua da Praia. A paisagem urbana faz-nos recuar novamente no tempo e os elementos visuais como as placas comerciais dos edifícios comunicam com quem passa como outrora publicitavam os artigos provenientes do comércio naval. O muro e a estrutura do quarteirão destinado à antiga companhia carvoeira Cory & Brothers ainda se mantêm e suporta uma vivência única na cidade.

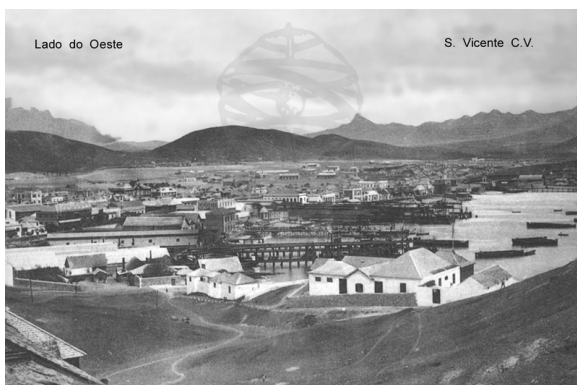


Figura 25 – Fotografia 11 – Rua da Praia. | Fotografia 12 – No fundo a réplica da Torre de Bélem | Vista A – Edifício do Mercado de peixe e a antiga Quintalona.

Chegamos à Praça Estrela o último ponto deste percurso. Tal como no século XIX, este espaço ainda se mantém como uma centralidade do centro histórico. Não é um espaço permeável, mas apesar das barreiras físicas, o movimento das pessoas e dos transportes colectivos é constante. O último registo fotográfico deste percurso indica-nos o caminho, a percorrer para chegarmos à Margem Sul e ao estaleiro da antiga Companhia Carvoeira Inglesa Wilson. Atravessando uma das partes mais antigas da cidade habitada por trabalhadores do carvão, ligando o espaço da actual ENACOL, ex companhia carvoeira, com a entrada à Rua do Morguin e sua paralela Rua da Muralha, ambos ligados à exploração carvoeira e símbolos da presença inglesa em São Vicente.



Figura 26 – Fotografia 13 Largo John Miller | Fotografia – Actual Praça Estrela | Vista A – Início da Rua do Morguin.



a.



b.



c.



d.

Figura 27 – Vista parcial da Baía do Porto Grande.

- a. De 1910
- b. De 1968
- c. De 1980
- d. De 2020

Margem Sul

O desenvolvimento da baía do Porto Grande foi assimétrico em toda a sua extensão. Se na Margem Norte, como vimos no estudo morfológico, o crescimento urbano inicia em 1820, na Margem Sul, com base na cartografia existente, as primeiras habitações surgem no fim do séc. XIX.

No entanto é importante ressaltar, que após a autorização concedida, em 1850, para a instalação de depósitos de carvão em terra, na planta de 1873 já há referência aos depósitos de carvão no lado Sul da Baía.

Não foi só para actividade carvoeira e uso comercial que os ingleses pediam terrenos. Em 1853, o engenheiro inglês Thomas Robert Morgan, George Miller e o Cônsul Inglês George Rendall pediram terrenos na área da Praia da Galé onde mais tarde construíram um clube inglês de golfe e um campo de futebol.

Thomas Robert Morgan, com o passar do tempo, foi considerado o pioneiro da Margem Sul. Foi responsável pelo pedido de autorização ao Governo Colonial Português, em 1884, para a instalação de um depósito de carvão para a carvoeira Wilson, Sons & Co., que viria ser a instalado no terreno da Galé, no sopé Sul do Monte Craca. Na sequência da presença constante do Eng^o. Morgan, a Rua do Monte foi baptizada pela população de Rua do Morguín.

Com a implantação do depósito, houve a necessidade de construir habitações para os trabalhadores e assim surge o primeiro bairro habitacional na Margem Sul do Mindelo.

Atrás do espaço da carvoeira Wilson foi construído o bairro Dji d'Sal, conhecido também por "Comboio" dado ao número de casas geminadas, com a mesma tipologia e de costas voltadas para o mar/estaleiro. Dji d'Sal é assim um dos bairros mais antigos do Mindelo, directamente ligado à actividade carvoeira e aos hábitos ingleses, tais como Alto de São Nicolau e Alto Santo António e Chã de Cemitério.

As pequenas habitações apresentavam coberturas de colmo, mais tarde substituídas por telhas de madeira (telhado americano). As paredes eram erguidas com pedras brancas e arenosas de fácil manuseamento encontradas na pedreira perto da Praia da Galé. Ainda hoje podemos encontrar as casas de estilo arquitectónico com influência inglesa com poucas alterações na zona de Dji d'Sal, do Monte e Chã de Cemitério.

O desenho urbano da zona do Monte, depois da antiga Salina em direcção a Lazareto, mantinha a malha urbana ortogonal da cidade apesar do relevo do terreno.

“Os bairros mais antigos fora do centro, Lombo e Monte Craca, eram densamente habitados. No Lombo Trás moravam 54 pessoas (13 fogos) e no Lombo frente quase mil pessoas (943 em 245 fogos). No Monte havia 1188 habitantes em 262 fogos”¹



Figura 28 – Perspectiva de rua perpendicular à Salina.

Apesar dos dois surtos epidémicos entre 1851-56, onde um terço da população foi dizimado, o crescimento urbano e o aumento do fluxo marítimo era uma realidade. Para um melhor controlo de possíveis epidemias foi construído entre 1882-1900 um Lazareto e uma ponte numa zona distante da cidade actualmente designada de Lazareto. Antes de esta construção estar concretizada as quarentenas eram feitas em lanchas ou no Fortim d’El Rei o que era uma solução bastante precária e um risco sanitário para toda a população.

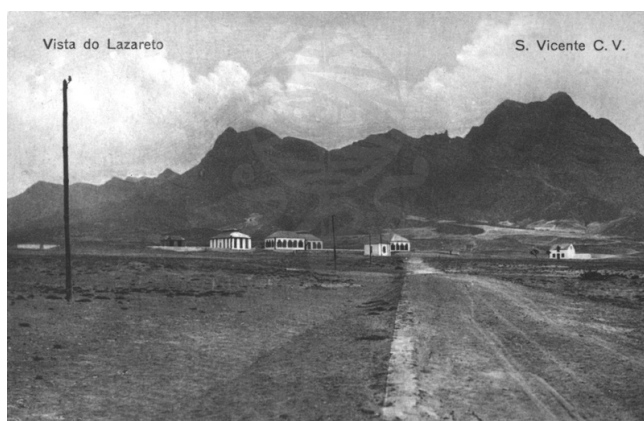


Figura 29 – Vista do Lazareto.

¹ Linhas Gerais da História do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo. Fundo de Desenvolvimento Nacional – Praia: Fundo de Desenvolvimento Nacional do Ministério da Economia e Finanças, 1984. p 64.

Na sequência da evolução urbana, em 1898, já Mindelo tinha sido elevada a Cidade (1879), o Aprisco Municipal foi transferido para a zona do Campim ou Transval na altura periferia da cidade com o intuito de valorizar o lado Norte.

Até à década de 40 do séc. XX a cidade apresentava um crescimento urbano baseado na malha ortogonal estabelecida no séc. XIX. Na planta da cidade de 1946 surgem pela primeira vez os depósitos da Shell, na marginal da Praia da Galé, o que é um indício do crescimento da cidade após a 2ª Guerra Mundial e a mudança da exploração do carvão para o fuel.

Nas décadas seguintes com o aumento da imigração proveniente principalmente das ilhas de Santo Antão e São Nicolau devido à fome às crises, a densidade populacional aumentou significativamente e os bairros das periferias do Mindelo foram crescendo de forma orgânica e espontânea.

As políticas de habitação, embora inicialmente determinadas no emergir da cidade eram praticamente inexistentes até à independência. Uma vez que, até então, foram edificados os bairros sociais de Chã de Alecrim, do sindicato na Bela Vista, casa nova em Fonte Felipe e Ribeira Bote, sob a égide do governo colonial. Nos anos 80 e 90 a situação de insalubridade estendia-se por toda a periferia informal da cidade. Era urgente tomar medidas para controlar a situação. Os bairros de Monte, Campinho e Dji d' Sal, próximos da orla marítima, apresentavam problemas graves quer na organização urbana quer nas condições de habitabilidade, símbolo da pobreza e dos fracos recursos afectos ao desenvolvimento da ilha

Como resposta a esta situação foi criado o projecto PACIM¹ - Projecto de Autoconstrução Assistida em Campinho e Ilha da Madeira. O projecto nasceu de uma cooperação internacional que envolveu do Governo de Cabo Verde e a ONG Sueca Grupos de África da Suécia / ARO.

O projecto consistia em reorganizar os bairros respeitando as preferências dos habitantes. Estes podiam manter-se no lugar onde já tinham implantada a casa ou escolher um lote noutra bairro. Foi aplicada uma metodologia participativa que integrava os grupos familiares bem como os alunos da Escola Técnica (EICM) nas construções das "casa-modelo", recorrendo a técnicas e materiais locais. Embora tivesse contemplado deslocados da zona de Santa Filomena devido a edificação da CABNAVE, também abrangeu os habitantes da ilha de Tambor na zona do Campim, valorizando o entorno do Wilson.

Na área envolvente ao "Comboio" também surgiram construções informais. O bairro Dji d' Sal também passou por um processo de loteamento e reorganização do território, embora esta operação não esteja associada a algum programa de reabilitação de habitação social ou de cooperação internacional, sendo de nível particular individual.

¹ Perfil do Sector de Habitação de Cabo Verde - Elaborado pelo Governo de Cabo Verde, através do Ministério das Infra-estruturas, Ordenamento do Território e Habitação, MIOTH com assistência técnica da ONU-Habitat Cabo Verde. Segunda edição publicada na cidade da Praia, Cabo Verde.2019.p.50.

Sobre a Margem Sul podemos concluir que se trata de uma área da cidade essencialmente ligada ao crescimento populacional e à necessidade de cumprimento de metas para combater a escassez de habitação digna, a nível do desenvolvimento urbano.

Assim, ao criar o estaleiro da carvoeira Wilson, Sons & Co e o Bairro Dji d' Sal para os trabalhadores, o engenheiro inglês Thomas Robert Morgan foi determinante para que a classificação do solo da área fosse definida como residencial nos dias de hoje.



Figura 30 – Cartografia e a evolução da Margem Sul.

Análise morfológica da Margem Sul

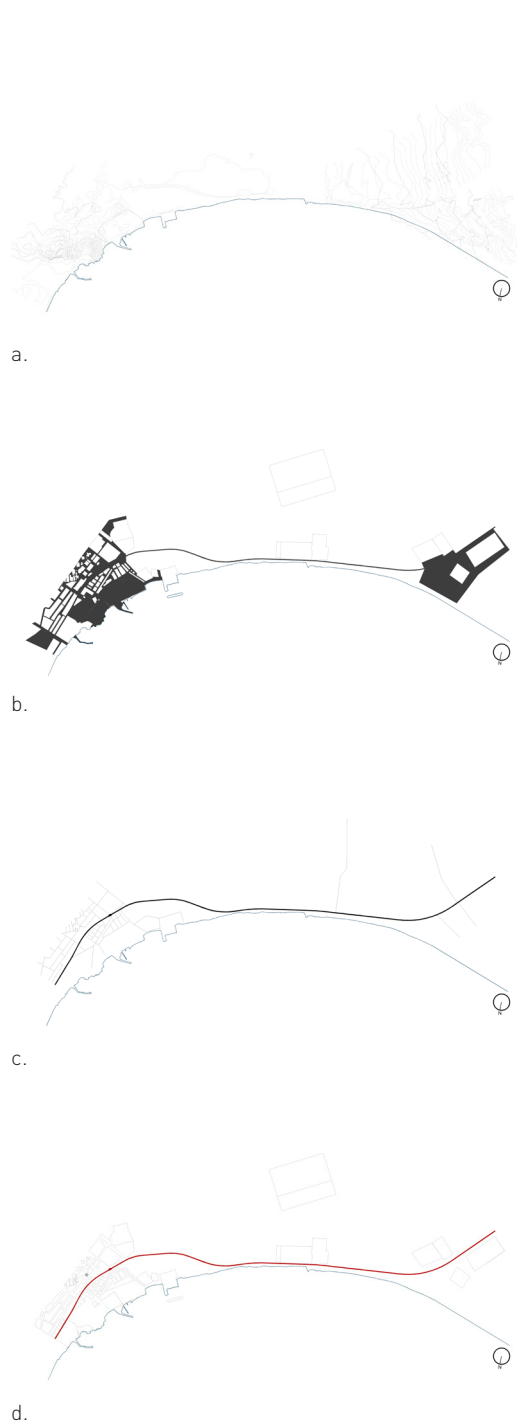


Figura 31 – Estudo morfológico de Margem Sul.
a. Topografia
b. Traçado urbano
c. Arruamentos
d. Eixo principal

O início da Margem Sul do Mindelo é marcado pelo Monte de Craca, o ponto topográfico mais elevado da zona, a partir do qual temos uma vista sobre a totalidade da Baía do Porto Grande e sobre grande parte da mancha urbana do Mindelo.

As curvas de nível mostram que a zona do Monte assenta num desnível considerável relativamente à Praça Estrela. Pela primeira vez a cidade do Mindelo cresce para uma zona com declive acentuado.

De volta para a linha de mar, observamos, que grande parte da extensão do terreno é plana. Só em Lazareto, o terreno volta a apresentar alguma elevação.

Podemos relacionar a morfologia do terreno com a distribuição e organização dos usos neste território. Nas zonas com declive a função é a habitacional e nos pontos planos foram implantados os polos industriais.

O traçado da estrada nacional integra-se na malha urbana antiga da cidade, o que impossibilita que a relação visual deste eixo viário com o mar seja sempre possível.

Se por um lado este eixo é um ponto crucial de ligação da ilha com o exterior, por outro, este assume o papel divisor em toda a sua extensão. O caso mais evidente é o isolamento da zona de Dji d'Sal.

Apesar desta margem ter desenvolvido menos, encontramos na história do seu desenvolvimento e na ocupação do solo, uma lógica para proceder à análise morfológica.



Figura 32 – Estudo das zonas.
a. Zona do Monte
b. Zona do Campim
c. Zona do Dji d' Sal

Assim, distinguimos a zona habitacional da zona industrial.

A leitura do traçado urbano possibilita-nos observar que a estrutura ortogonal avançou até à zona do Monte, numa tentativa de dar continuidade à consolidada malha urbana do lado norte da cidade.

Os quarteirões longitudinais seguem a mesma configuração, do outro lado da Praça Estrela. No entanto as ruas transversais não têm o mesmo alinhamento o que limita a percepção de continuidade do espaço.

A zona do Dji d' Sal é marcada por pré-existências e permanências de vários tempos da cidade, factores que facilitam a posterior apropriação, reconhecimento e entendimento deste fragmento. A geometria e orientação do quarteirão do "Comboio", a configuração da estrada principal, os limites do terreno da ex-companhia carvoeira Wilson e os diversos usos configuram o traçado urbano deste bairro.

Parte dos quarteirões seguem a orientação do volume formado pelas antigas casas geminadas dos trabalhadores da companhia. Com esta configuração as ruas transversais têm como pano de fundo o "Comboio" e a estrada principal. Coincidente com a única elevação que o terreno apresenta surge uma outra configuração de quarteirões.

Perpendiculares ao mar contradizem a tendência que temos verificado até agora de cidade virada para o mar.

Na zona do Campim, observamos um traçado de sedimentação orgânico. As parcelas privadas, adicionadas de forma dispersa, sem regra aparente, dificultam a percepção da origem morfológica.

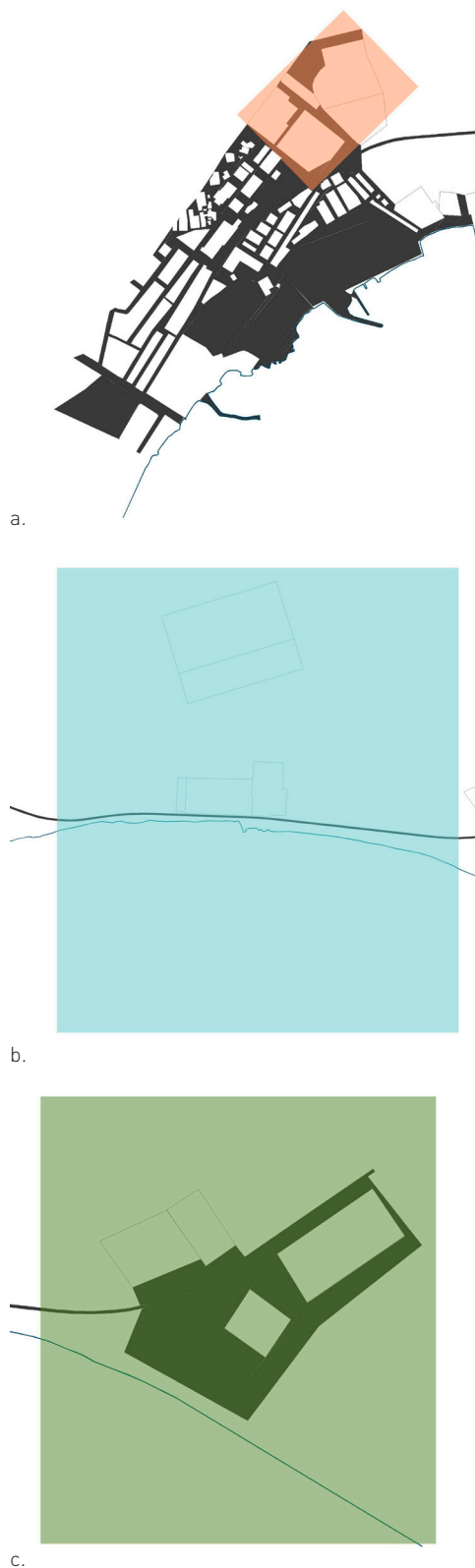


Figura 33 – Estudo das zonas.
 a. Zona Industrial de Campim
 b. Zona de Galé e Ribeira de Vinha
 c. Zona de Lazareto

Reflexo de outro tempo da cidade onde a urgência de construir habitações foi imperativa para fazer face ao crescimento demográfico que se fazia sentir na época.

O espaço público foi desvalorizado neste processo de carácter individual, e manifestam-se através de uma única praça descaracterizada, resultante de um espaço sobranete delimitado por ruas e as habitações.

A parte industrial apresenta quarteirões de grande dimensão paralelas à zona habitacional e separadas pelo acesso viário perpendicular o eixo principal.

Na zona da Galé e Ribeira de Vinha estão implantados dois equipamentos fundamentais para o funcionamento estrutural da cidade. A Shell, depósito de derivados de petróleo em frente ao mar e a ETAR localizada na zona da Ribeira de Vinha. O elevado índice de salitre que este terreno apresenta justifica a quase nula especulação imobiliária. Neste terreno árido é feita com frequência a plantação de árvores para combater a erosão do solo.

A zona do Lazareto caracteriza-se por um uso misto. É uma área que podemos considerar recente no tecido urbano da cidade. Apesar dessa condição, apresenta um processo de crescimento desorganizado. Os hotéis, as habitações, as fabricas e o parque desportivo não funcionam como um todo urbano. Esta leitura é ainda mais vincada quando observamos que o traçado da estrada principal passa à margem de Lazareto.

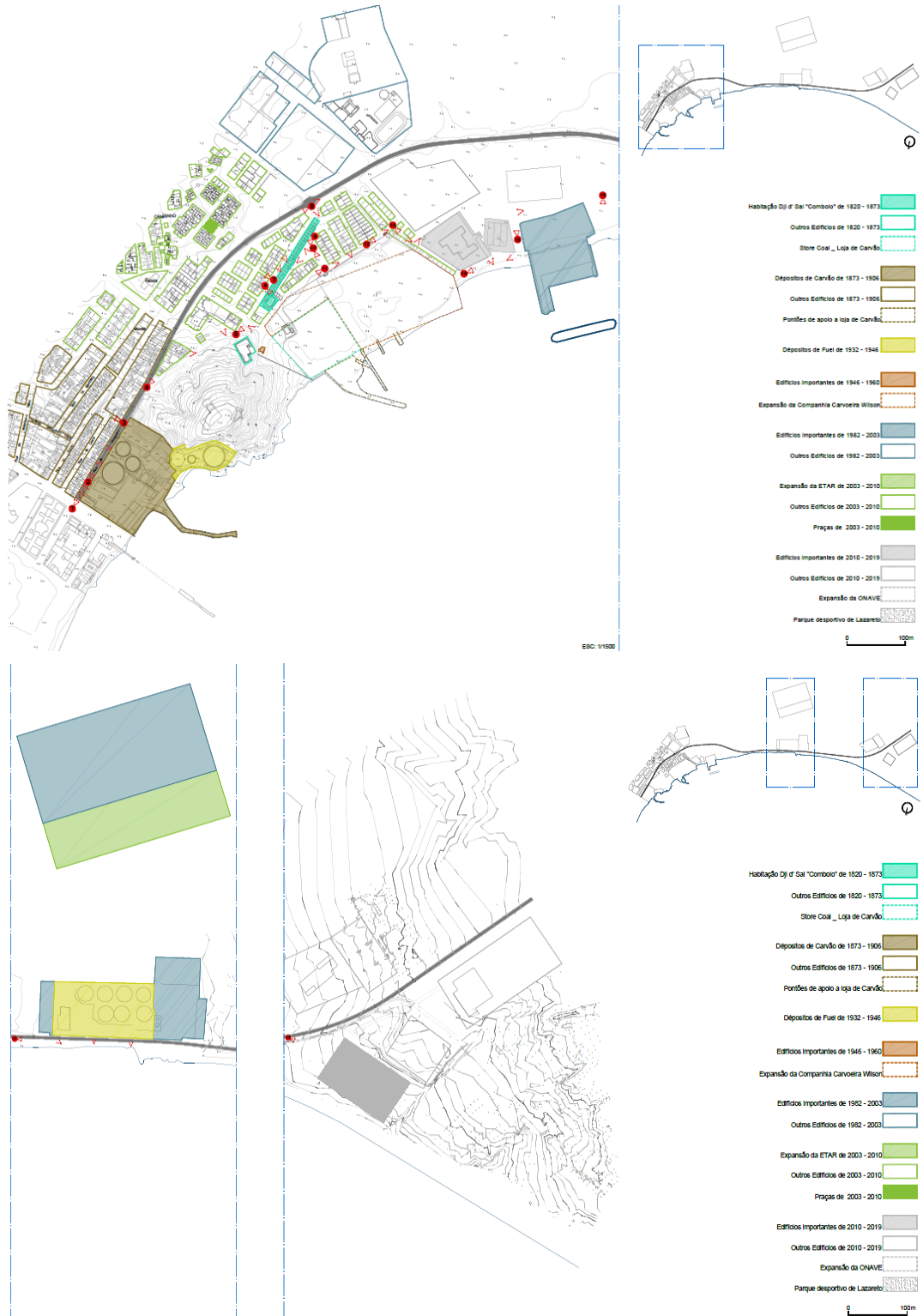


Figura 34 – Cartografia da evolução da Margem Sul _percurso numerado.

Onde a cidade não chegou

Para uma observação mais pormenorizada da área estudo foi executado um mapa mental de forma a entender melhor a paisagem urbana e o modo de vida da Margem Sul do Mindelo. Optamos como ponto de partida a Rua do Morguin, de forma a dar continuidade ao mapa mental anteriormente apresentado, e o ponto de chegada do percurso é o parque desportivo de Lazareto o que consideramos ser o último espaço que integra a área de projecto.

Na Rua do Morguin, os vestígios das habitações dos trabalhadores das carvoeiras são escassos. As casas apresentam alterações fruto do tempo e das necessidades, reflexo da evolução do Mindelo pré e após a independência, produto das remessas dos emigrantes da população, investimento bancários a pessoas individuais. Podemos observar uma das habitações da época que mantem o estilo arquitectónico apesar das patologias do tempo estarem bem vincadas, esta ainda se “sustenta de pé”. A cor forte da casa é reforçada por um dos exemplos de economia informal que pontuam o espaço público e marcam a rua com um momento de excepção.

A língua falada pela vendedora soa a “badio”¹ dos nossos familiares de Sotavento - “*Freguesa, oli banana 1kil 100 xcu*”. São esses ecos sonoros que saem da Praça Estrela e se expandem pela Rua do Morguin compondo a identidade sonora da cidade



Figura 35 – Fotografia 1 – Início da Rua do Morguin | Vista A – Fachada das casas da época | Vista B – Evolução das habitações.

A confrontar este alinhamento habitacional está o edifício a antiga Companhia Carvoeira do Miller’s & Cory’s, conhecida nos dias de hoje como Enacol - companhia de derivados de petróleo criada em 1979. A particularidade da geometria criada² pela relação das acácias de grande porte com o muro são resquícios da norma implementada em 1873 que obrigava a plantação de uma árvore em cada 3 metros. Uma boa prática urbana sem seguimento pelas autoridades municipais.

¹ Badio – Nome que designa o crioulo falado na Ilha de Santiago, oriundo da palavra vadio que designava o negro fujão no tempo da escravatura.

² O passeio tem aproximadamente 0,50m de largura. Dividido entre as árvores e o muro com aproximadamente de 3m de altura



Figura 36 – Fotografia 2 – Estrada Principal para o aeroporto | Vista A – Árvores da época carvoeira | Vista B – Muro da Enacol.

Ao continuar o percurso, no lado esquerdo surge uma rua perpendicular, que nos abre um eixo visual e nos permite perceber a continuidade da malha ortogonal para além da Praça Estrela. A profundidade deste eixo alcança a Rua do Douro que ao estar a uma cota mais alta origina um miradouro. Marcado por um muro de pedra (vestígios da muralha antiga) que como quase todos os muros serve de assento e possibilita o convívio social. A rua intermédia entre as duas é a Rua da Craca.



Figura 37 – Fotografia 3 – Rua perpendicular para a Rua do Morguin _ Rua da Craca.

Ao chegar à bifurcação deparamos com a estrada principal de acesso ao aeroporto e a rua de acesso ao bairro do Dji d’Sal e do Wilson. À direita, está um elemento natural que foi fundamental para limite da cidade de R^a Julião, o Monte de Craca. Este lugar reflecte a variação toponímica da cidade e a variedade de os nomes adoptados pela população. No século XIX, quando havia a intenção de construir um forte, era designado por Monte do Forte Velho.

No entanto, é conhecido popularmente como Rutxinha ou Pic de Zau onde se encontra a estação meteorológica construída recentemente, em substituição do edifício ao Fortim d’ El Rei no topo. A escassa mancha verde reflecte o período de seca que Cabo Verde tem enfrentado nos últimos anos. As pessoas usufruem deste espaço para fazer exercício, caminhar, bem como para usufruir da vista privilegiada que este miradouro natural oferece, onde alcançamos a Baía de Porto Grande na totalidade.

Optamos pela via que nos leva ao Estaleiro da ex-Companhia Carvoeira Inglesa Wilson directamente. À frente surge um depósito de água¹ utilizado na época, que marca presença pela característica arquitectónica robusta e pela escala. Um elemento de excepção em toda a ilha e que pontua a entrada da Rutxinha.

¹ Data de construção não encontrada



Figura 38 – Fotografia 4 – Bifurcação da estrada principal e a estrada para o Wilson | Vista A – O Monte de Craca
Vista B – O depósito de água da época da Vascónia.

Outra bifurcação aproxima-se. Desta vez divide-se entre a rua do Wilson e a rua de acesso a zona do Dji d’Sal por onde continuará o percurso. A entrada da rua é marcada por uma antiga casa, de um superior da carvoeira Wilson. Apesar do seu estado de conservação lastimável, é um ponto importante no que diz respeito ao legado da época industrial inglesa e que reforça a história do lugar.



Figura 39 – Fotografia 5 - Bifurcação da estrada para a zona do Dji d’Sal e para o rua do Wilson | Vista A – Casa do Gerente da antiga Companhia Carvoeira Wilson.

Outro “monumento inglês” é a fileira das casas habitacionais do Dji d’ Sal, povoada na época pelos boavistenses. “Quando a rua vira casa”¹ é a expressão que nos ocorre quando observamos a vivência desta rua. Uma vida social que raramente se encontra no centro cidade do Mindelo, mas que caracteriza os bairros periféricos.

As habitações apresentam um estilo arquitectónico da época baseado num modelo Standart. Em muitos casos, a cobertura mantém a materialidade e estereotomia da época ao contrário da carpintaria dos vãos que vai alternando conforme o gosto e a necessidade de cada habitante. No Verão e mesmo em outras épocas podemos presenciar o cartaz a dizer “*Vende-se sorvete 10\$ e de 20\$*”. Uma outra forma que as famílias têm de ganhar algum dinheiro face às despesas da casa.



Figura 40 – Fotografia 6 – Rua do Dji d’ Sal | Vista A – Fachada das casas “Comboio” | Vista B – Anúncio de venda de gelados.

¹ Título do livro de Carlos Nelson dos Santos (1985). Editores. Associados Ltda. São Paulo

Vemos “uma ilha verde” projectada pela CMSV. O único espaço verde desta área residencial, mas que ainda assim, não contempla bancos que proporcionem um espaço de estar aos moradores. Uns metros à frente, temos o primeiro contacto visual com a zona de Campim e o posto de abastecimento da Shell.



Figura 41 – Fotografia 7 – Espaço verde existente no Dji d’Sal | Vista A – Visão parcial da zona do Campim.

Prosseguindo caminho, encontramos-nos no cruzamento fulcral desta zona entre a estrada principal e os acessos as zonas vizinhas. A ciclovia recente e os ciclistas que dela usufruem. O muro branco, um dos elementos urbanos que reforça a identidade do Mindelo, evidencia a sua dupla funcionalidade, elemento que delimita os espaços ao mesmo tempo que serve de banco.

De costas voltadas para a Shell vemos ao fundo um mastro de um barco que nos indica a presença do estaleiro naval no espaço da antiga Companhia Carvoeira Wilson.



Figura 42 – Fotografia 8 – A zona do Campim do outro lado da estrada | Vista A – A estrada principal e a ciclovia
Vista B – Habitações na zona do Monte.

Seguindo pelas traseiras do “Comboio” verificamos a importância da vegetação e a sua relação com as casas. Os espaços ficam mais aprazíveis, como um convite à permanência dado o conforto térmico que proporcionam.

As fachadas das casas mostram várias soluções de ventilação. O uso de gelosias e as dimensões diversas dos vãos dinamizam o que no passado possivelmente teria uma leitura de alçado contínuo com a mesma linguagem.



Figura 43 – Fotografia 9 – Traseiras das casas “Comboio no Dji d’Sal | Vista A – Os quintais das casas com árvores
Vista B – A vivência da rua.

Ao virar à esquerda deparamos com uma barreira visual para o espaço do Wilson, o muro que delimita a área.

Em contrapartida este elemento linear é confrontado com o tipo de arquitectura desenhada actualmente pelo gabinete de arquitectura do município. As imagens dos alçados remetem-nos para uma vivência engaiolada pela quantidade de grades que as casas possuem, símbolo da insegurança social na actualidade.



Figura 44 – Fotografia 10 – Rua de acesso a ex Wilson | Vista A – Muro do espaço da ex-Wilson | Vista B – Fachada das habitações do Monte.

No limite da estrada, tanto de um lado como do outro, temos a percepção do comprimento do espaço do Wilson através da extensão do muro. A rua em direcção à Cova Inglesa sobe em relação ao terreno do estaleiro e temos uma noção da relação da altura do muro e a escala humana. O enquadramento visual é limitado 1/3 pelo muro o que impossibilita a relação da rua com o mar.



Figura 45 – Fotografia 11 – A extensão do muro e perfil da rua | Vista A – Altura do muro em relação ao homem | Vista B – Permeabilidade visual reduzida para o interior do espaço.

Na cota mais alta, um terreno vazio permite um enfiamento visual até à estrada para o aeroporto. Chegamos ao que poderá ser considerada a trajectória principal que a população faz até à Cova de Inglesa.



Figura 46 – Fotografia 12 – Chega a rua principal para a praia da Cova de Inglesa | Vista A – Enfiamento visual para terreno baldio cercado por um muro de bloco.

O fim deste trajecto ladeado por casas marca o fim da estrada calçetada e passa a existir o pavimento em terra com um índice muito elevado de salitra. Deixamos também de ter habitação e passamos à presença de serviços e indústria com uma escala considerável tendo em conta a envolvente. Os edifícios funcionam como ilhas, envoltos em muros sem relação entre eles e de costas viradas para o mar.



Figura 47 – Fotografia 13 – Rua de acesso a Cova de Inglesa | Vista A – Visibilidade para praia atrás da INDP
Vista B – continuidade do acesso a praia da Covi.

Nas traseiras do INDP e do COM, sobrou uma pequena praia confinada entre o muro do Wilson e o Complexo de Pesca. Esta praia, dada a sua configuração, é desvalorizada e usada só para despejos de águas sujas por parte dos moradores.



Figura 48 – Fotografia 14 – A praia atrás da INDP e do COM | Vista A – O panorama do mar | Vista B – O fim do muro do estaleiro.

Ao continuarmos o percurso ladeados por muros e por um talude que define o campo de futebol, temos um momento de surpresa quando chegamos a Cova Inglesa.



Figura 49 – Fotografia 15 – O campo de terra na Cova de Inglesa | Vista A – O campo e a via de carros e pessoas.

Ao virar da esquina o muro limitador, passa a ser a parede “da sala de estar” que protege os banhistas do vento. Por esta característica é o ponto mais cobiçado por quem frequenta esta praia e marca o início da Praia da Galé que possui elevada frequência da população no pico da época do Verão, que condiz com as férias de longa duração das escolas.



Figura 50 – Fotografia 16 – “Sala de estar” da Praia da Cova de Inglesa | Vista A – População na época de verão.

As poças de água que se formam em toda a extensão da praia proporcionam uma vivência distinta da Praia da Laginha. No entanto apresenta como denominador comum a presença de pequenos negócios espontâneos que acompanham o fluxo e a presença da população. A expressão “ter a casa às costas” é presenciada nos lençóis que se transformam em tenda, para proteger a cozinha a lenha na “panela de Mãe Pritinha”. As barracas de “comes e bebes”, a música, elemento que nunca pode faltar, reforçam a vivência ímpar da Praia da Galé.



Figura 51 – Frango grelhado na praia e as tendas feitas com os lençóis que trazem de casa.

A lotação de pessoas reflecte a presença massiva de carros na praia, embora a ausência de um parque de estacionamento torne o lugar confuso, sem regra de ocupação.

Ao fim do dia, a ausência do equipamento urbano adequado para a recolha de lixo faz-se sentir e o lixo pontua a paisagem. Também não existem, infra-estruturas sanitárias, o que põe em causa a salubridade do espaço.



Figura 52 – Os estacionamentos excessivo e sem regra ao longo da praia.

Passando pelo “mar” de pessoas encontramos o antigo pontão da Shell usado outrora para o abastecimento dos barcos. Neste momento serve de espaço de contemplação e permanência.

Mesmo em frente à estação da Shell está um dos últimos barcos encalhados, já degradado, que se tornou um elemento de referência na actualidade. Os turistas consideram a sua presença fotogénica e para as espécies marinhas funciona como um coral, um abrigo.



Figura 53 – Fotografia 17 – Área de pouca praia | Vista A – Antiga ponte de abastecimento da Shell | Vista B – As tendas de vista para o barco encalhado.

Nesse ponto, a praia perdeu espaço, que foi ganho para alargamento da estrada principal, e do passeio, dificultando e deslocando a zona de acesso.



Figura 54 – Convivência e o muro como banco de estar.

Imediatamente a seguir à Shell já é possível ver o Polo Industrial da cidade. Chegando ao nosso ponto final do percurso vemos o parque desportivo de Lazareto bem como os seus habitantes usufruindo da beira mar. O pôr do sol faz-se sobre Monte Cara o elemento referencial do Mindelo.



Figura 55 – Fotografia 18 – Monte de Cara e o parque desportivo de Lazareto.

A ex-Companhia Carvoeira Inglesa Wilson - Espaço Expectante

Apesar dos períodos instáveis do fluxo de navios no Porto Grande a baixa do preço de carvão em 1874 fez com que a afluência dos barcos triplicasse entre 1875 - 472 barcos e 1885 - 1337 barcos .¹

Este crescimento do movimento marítimo e a conseqüentemente melhoria da economia originou a instalação de novas carvoeiras, entre eles o estaleiro Wilson, Sons & Co. pela da mão do Eng.^o Morgan.

“A 3 de Novembro de 1885 Thomas Robert Morgan chegou, trazendo 12 mecânicos e alguns materiais a fim de começar os trabalhos do novo depósito de carvão. Também foi construída uma ponte, um plano inclinado e (em data desconhecida) um estaleiro de reparações.”²



Figura 56 – Estaleiro Wilson - Missão Hidrográfica 1946.

¹ BARROS, Marília E. Lima. (2008). São Vicente: Prosperidade e Decadência (1850-1918). Centro de estudos Africanos da Universidade do Porto. p.18.

² Linhas Gerais da História do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo. Fundo de Desenvolvimento Nacional - Praia: Fundo de Desenvolvimento Nacional do Ministério da Economia e Finanças, 1984. p. 49.

As carvoeiras inglesas para além do negócio lucrativo proporcionavam à população local formação profissional fundamental para a qualificação do capital humano da época que, reconhecidamente diziam “os ingleses que nos ensinavam tudo.”

B. Leza afirmou, “*começamos assim a aprender com os ingleses a trabalhar nas oficinas de carpintagem, nas ferrarias, nos estaleiros navais, na serralharia mecânica, no carvão e em todos os ramos de actividade*”.¹

Por outro lado, foi a partir da Wilson C^a que, em 1936, surgiu o grupo de entretenimento Carnavalesco “Mandinga”, com o aproveitamento refugio do óleo e do carvão para pintar os corpos imitando os “bijagós” que passaram por São Vicente na viagem de regresso da exposição colonial havida em Portugal.

Este grupo identificou a zona emergente (Dji d’ Sal e Monte) durante vários anos passando posteriormente para Ribeira Bote.

Ainda devido à Wilson C^a, a Praia da Cova de Inglesa foi definida nessa época como espaço público privilegiado dos habitantes da localidade envolvente, sendo hoje valorizada também pelo “passeio” que facilita a busca da qualidade de vida de muitos mindelenses.

O período próspero do carvão não durou para sempre. A substituição do carvão pelo fuel e o início da primeira Grande Guerra foram fulcrais para despoletar uma crise sem precedentes. A falta de meios e a participação de Portugal na Grande Guerra deixou à mercê o Porto Grande que era um alvo fácil para os submarinos alemães, daí ter havido a preocupação com o reforço da posição militar na ilha e a edificação de quartéis próximos ao mar. Com o declínio da época industrial e com a saída dos ingleses de Mindelo, a época áurea do carvão apenas resta na memória colectiva da cidade, através dos ainda escassos edifícios existentes, do léxico no crioulo são-vicentino, nas actividades culturais.

Do património industrial carvoeiro pouco subsiste em Mindelo. Os vagões, carris, guindastes, foram destruídos com a remodelação da Rua de Lisboa, e do antigo cais da Alfândega. Dos pontões sobram ruínas na Praia da Galé e resiste ao tempo o pontão do estaleiro Wilson, ainda em uso.

Moacyr Rodrigues, durante a entrevista, referiu que após a independência os responsáveis pela CMSV venderam todo o património industrial que restava no estaleiro Wilson para sucata. Há referência que existia no lugar uma máquina a vapor de extremo valor histórico. Apenas existiam duas no mundo. Uma encontra-se num museu em Ingraterra a outra foi vendida a peso em Mindelo, como ferro velho, sem se ter em conta o seu valor histórico patrimonial para a ilha.

¹ Linhas Gerais da História do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo. Fundo de Desenvolvimento Nacional – Praia: Fundo de Desenvolvimento Nacional do Ministério da Economia e Finanças, 1984. p. 62.

Os edifícios da época ganharam novas funções ao longo dos anos numa malha urbana consolidada no início do séc. XX. Os quintais de carvão no lado Norte deram lugar a novas construções e os armazéns da Companhia de São Vicente, foram destruídos voltando o espaço que ocupavam a sua anterior função, a Praça D. Luís, desta feita sem os equipamentos que a adornavam, existindo hoje uma placa de betão com uso esporádico para actividades culturais e informativas.

No espaço da ex-Companhia Carvoeira Inglesa Wilson o processo foi distinto.

Numa tentativa de revitalizar as poucas infra-estruturas existentes mesmo que obsoletas, nos finais dos anos 80 foi criada a ONAVE - Oficinas Navais de S. Vicente. Tratava-se de um pequeno estaleiro para dar resposta à necessidade de serviços de reparação e construção naval na actividade pesqueira do Barlavento e não só. Em simultâneo, a ONAVE prestava serviços às embarcações que cruzavam as águas do atlântico como iates e veleiros.

Durante a entrevista, à Eng.^a Maria Emília referiu, que dentro do mesmo espaço coexistiam várias microempresas e trabalhadores independentes ligados à construção e reparação naval em madeira e fibra de vidro, oficinas de metalomecânica, também com vertente de formação profissional, como parte de um projecto que abrangia toda a zona do Dji d' Sal até o actual hipódromo, não concluído com o advento 2^a República.

A empresa METALCAVE, surgiu como parte de um desses empreendimentos e dominou o mercado nacional durante algum tempo, na década de 90 do século XX, com a produção de artigos domésticos, entre outros.

Pelo Decreto-lei n^o 4/2005 foi anunciado a extinção da ONAVE. Após essa decisão do governo, as instalações foram "exploradas por técnicos que prestam serviços às embarcações de lazer e de pesca."¹ num regime de auto-emprego, mas, o vácuo ficou.

Solá-Morales após uma reflexão com base em vários registos fotográficos de Vazios Urbanos em vários pontos geográficos do mundo apresentou em 1996 o conceito de "Terrain Vague".

Desde então o tema foi inúmeras vezes abordado. Destacamos a Trienal de Arquitectura de Lisboa, em 2007, que teve como foco os "Vazios Urbanos".

Desse encontro internacional surgiram várias reflexões que nos ajudam a pensar e a definir o estado actual do espaço ex Companhia Carvoeira Inglesa Wilson e a sua relação com cidade.

Consideramos assim que, o espaço se encontra vago na cidade, ignorado e caído em desuso, embora o potencial e valor de memória individual e colectiva de e para a cidade². Um lugar onde nada, ou quase nada acontece, mas onde, simultaneamente tudo pode acontecer.³

De momento, ao lado se desenvolveu uma reorganização urbana que não obstante a qualidade das habitações os arruamentos, tem um lado negro da pobreza e do bidonville dos menos afortunados pela sorte.

¹ Projecto de Apoio ao Programa Nacional de Emprego e Formação Profissional. p.9

² MELO, Luís Pedro Sá. (2007). "Terrain Vague – Notas de Investigação para uma Identidade". In: Artcapital. Consultado em 27 Maio 2020, disponível em http://www.artcapital.net/arq_des.php?ref=14

³ CAVACO, Cristina. (2007). "Os Espaços Ilegítimos ou a Condição Suburbana do Vazio". In: Vazios Úteis. Actas do Seminário de Estudos Urbanos. Lisboa: ISCTE, Julho 2007. 11pp.

Este vazio urbano tende a se transformar numa oportunidade¹ capaz de produzir um profundo impulso reformador da cidade².



Figura 57 – Estaleiro Wilson 2019.

¹ PORTAS, Nuno. (2000). Do vazio ao Cheio. In: Vazios Urbanos e o Planejamento das Cidades. Caderno Nº 2

² MATEUS, José. (2007). SPREEBOGEN 33-91-07. In: Vazios Urbanos. Consultado em 27 Maio 2020, disponível em <https://trienaldelisboa.wordpress.com/2007/02/19/18/>



Figura 58 – Sr.Djo - trabalhador no Estaleiro ONAVE.



III. O PROJECTO

O presente capítulo é dedicado à apresentação das estratégias e propostas de projecto tendo em vista a revitalização da Margem Sul do Mindelo, incidindo no espaço da ex Companhia Carvoeira Inglesa Wilson.

Durante a pesquisa feita para desenvolver o contexto teórico e conceptual desta dissertação concluímos que a ausência de políticas públicas urbanas em Cabo Verde tem prejudicado o planeamento e desenvolvimento urbano do território. Nomeadamente a falta de políticas para a frente de mar.

Neste contexto e considerando que as estratégias de consolidação da cidade devem ser apoiadas numa política integrada que vise o desenvolvimento local, após uma pesquisa exploratória de várias intervenções urbanas e arquitectónicas seleccionamos como referencial de projecto a intervenção do Programa Polis¹ na vila piscatória de São Pedro da Afurada, em Vila Nova de Gaia, Portugal.

“O principal objectivo do Programa Polis consiste em melhorar a qualidade de vida nas cidades, através de intervenções nas vertentes urbanística e ambiental, melhorando a atractividade e competitividade de pólos urbanos que têm um papel relevante na estruturação do sistema urbano nacional.”²

Referenciamos, mais concretamente o Plano Pormenor da Afurada elaborado pelo Atelier 15 (dos arquitectos Alexandre Alves Costa e Sérgio Fernandez) elaborado entre 2001 e 2005, onde foi previsto um programa diversificado a encargo de vários arquitectos. Destacamos os seguintes projectos:

- Lavadouro Público - (Atelier 15, 2003);
- Centro Interpretativo do Património da Afurada (CIPA) - (Atelier 15, 2003);
- Armazéns de Aprestos de apoio à actividade piscatória - (Paulo Lousinha, 2007);

Assim através do método comparativo iremos apresentar as estratégias, os objectivos e o projecto de arquitectura tendo em vista a revitalização da Margem Sul do Mindelo.

¹ Baseado na experiência e nos conhecimentos retidos da Expo98, o programa Polis foi promovido a nível nacional pelo Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional, em parceria com as Autarquias Locais, onde os Fundos Comunitários representam a principal fonte de financiamento

² Programa Polis – Programa Nacional de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental das Cidades. Resolução do Concelho de Ministros N.26/2000; (publicado no Diário da República N.º 112, Serie I-B de 15 de Maio de 2000) – p. 2107

Objectivos

Sem a ambição de elaborar um programa como o Polis, definimos como objectivo principal a requalificação urbana com uma forte componente de valorização ambiental. Para tal definimos um conjunto de objectivos específicos:

- Preservar o património natural e paisagístico;
- Requalificar o espaço público de forma a unir vários elementos urbanos estruturantes e garantir o papel de aglutinador social;
- Explorar o potencial dos diversos espaços para a criação de novas centralidades, capazes de atrair os habitantes e os visitantes da cidade;
- Identificar e valorizar a mais valia de cada espaço de forma a consolidar a malha urbana como um todo;
- Requalificar e ampliar as áreas pedonais, espaços de permanência, ciclovia e condicionar a presença do automóvel;
- Qualificar, através da requalificação e revitalização do meio urbano de forma a promover a multifuncionalidade;
- Valorizar as actividades económicas e pedagógicas ligadas à frente de mar;
- Potenciar as características identitárias, históricas, culturais e ambientais do lugar.



Figura 59 – Área de intervenção da Margem Sul do Mindelo.

Valorização e protecção do património natural e paisagístico

Segundo o “V Relatório sobre o estado da biodiversidade em Cabo Verde” a ilha de São Vicente aparece no 3º lugar no que diz respeito à representatividade da biodiversidade no território cabo-verdiano. Sendo que em primeiro lugar está a ilha de Santiago, seguida da ilha de Santo Antão.

Cada ilha tem espécies exclusivas o que significa que é elevado o risco de ameaça.

A área da ETAR de Ribeira de Vinha e a Margem Sul do Mindelo, em particular a Praia da Galé, é um dos pontos mais importantes a nível nacional para as aves migratórias. Ao contrário da tendência nacional, onde as aves têm diminuído a sua presença devido à seca dos últimos anos, nesta área aparecem com frequência garças, patos, e outras aves, que outrora eram escassas no arquipélago¹. Associado a este factor surgem actividades como, “Descobrimo as aves migratórias” o que prova haver interesse da população o que poderá gerar uma fonte de receita tendo em vista o desenvolvimento local e a protecção ambiental.

Por outro lado, o desenvolvimento urbano e turístico com base na exploração da orla marítima tem posto em causa a biodiversidade marinha. Na baía do Porto Grande apenas resta uma área de nidificação da espécie de tartaruga *Caretta Caretta*², entre a Praia da Galé e Lazareto.³

Estes factores, são determinantes para a proposta de classificação da zona entre a praia da Cova Inglesa e Lazareto e a área envolvente da ETAR como área natural protegida. O intuito desta classificação é também impedir o “desenvolvimento imobiliário” muito recorrente após as acções de revitalização e consequente valorização dos territórios.

A geografa Margarida Queirós afirma que as “intervenções POLIS não foram precedidas de estudos de âmbito social e urbanístico de forma a amenizar o desenvolvimento imobiliário excessivo.”. E questiona se “O POLIS é um programa de requalificação urbana e de valorização ambiental ou de desenvolvimento imobiliário?”⁴

Adicionalmente para valorizar a paisagem natural pretende-se criar uma linha de árvores do género *Casuarina*⁵ que acompanha o percurso pedonal e a ciclovia com o intuito de atenuar os efeitos climáticos no local e promover uma melhor qualidade e conforto térmico a quem usufrui desta via.

¹ Direcção Nacional do Ambiente (2015) “V Relatório sobre o estado da biodiversidade em Cabo Verde” p. 35

² Resolução n.º 72/2010 de 13 de Dezembro

³ MERINO, Sónia Elsy--- entre outros “A conservação de tartarugas marinhas baseada na comunidade: contribuição para a gestão dos recursos costeiros das ilhas de Santo Antão, São Vicente e São Nicolau, Cabo Verde”

⁴ QUEIRÓS, Margarida. e VALE, Mário (2005). “Ambiente Urbano e Intervenção Pública: O Programa Polis”. Actas do X Coloquio Ibérico de Geografia. Universidade de Évora

⁵ *Casuarina equisetifolia* (Casuarina) - Árvores de primeira linha de mar, resistentes em situação muito ventosa e funcionam como uma barreira de protecção contra o vento forte e salsugem.

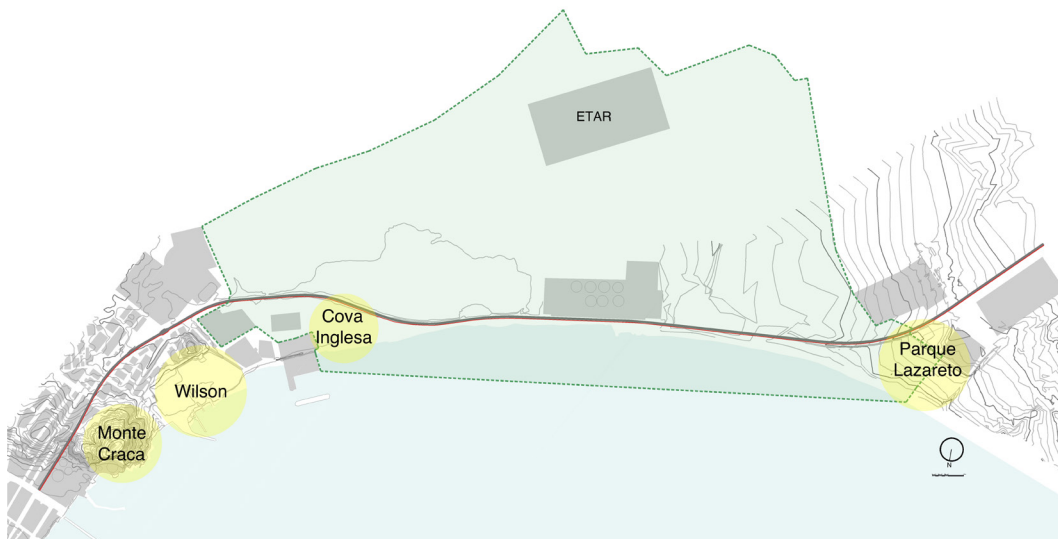


Figura 60 – Marcação da zona a classificar como área natural protegida.

Ciclovia e percurso pedonal como conectores de espaços urbanos

A estrada nacional¹ é um elemento estruturante da ilha uma vez que é a única ligação entre a cidade do Mindelo e o aeroporto internacional, situado na localidade de São Pedro.

É através desta via que temos o primeiro contacto visual com a Baía do Porto Grande, considerada como a porta de entrada da cidade do Mindelo para quem chega à ilha via aérea e consegue observar a chegada de pessoas pelo mar.

A estrada, na área de intervenção é considerada um elemento divisor e transforma a Margem sul sobretudo num ponto de passagem automóvel.

Em 2016 a CMSV concluiu a obra da ciclovia e do percurso pedonal que acompanham a estrada nacional entre estes pontos (Dji d' Sal – Lazareto). Esta obra foi uma mais valia para a cidade uma vez que proporciona bem-estar e lazer aos seus habitantes no quotidiano.

No entanto, consideramos fundamental para a revitalização da Margem sul a configuração de um novo traçado da ciclovia e do percurso pedonal, pensado de forma a integrar elementos urbanos cruciais da cidade a fim de os valorizar.

Assim, o Monte Craca² e o bairro histórico de Dji d' Sal são integrados na rota proposta de forma a aproximar habitantes do Mindelo a estes dois lugares. Do Monte Craca podemos usufruir de uma vista privilegiada sobre a cidade e sobre a Baía no seu todo. No bairro de Dji d' Sal estamos em contacto com um dos lugares onde ainda se preserva a memória e hábitos do tempo da presença inglesa.

“O golfe tinha raízes muito profundas na massa popular do Monte, Dji d' Sal...”³. Raízes que ainda hoje reforçam o carácter identitário desde bairro, que “do ponto de vista da sua integridade cultural e vivencial podendo ser preservada, não deve ser pervertida”⁴.

Na continuidade da via em direcção a Lazareto, depois de passarmos a zona urbanizada, consideramos que o seu desenho poderá ser melhorado no que diz respeito a proporcionar espaços de estar e na escolha de materiais locais em substituição dos elementos dissonantes (mecos de betão) que pontuam a paisagem. A solução passa por replicar o murete de pedra caiado branco, já usado no outro lado da estrada. Esta solução é muito recorrente em Cabo Verde para delimitar caminhos e estradas.

¹ Designada por: EN1-SV-01

² Integra a área protegida do Centro Histórico de Mindelo classificada pelo Instituto do Património Cultural.

³ BARROS, A. (1981). Subsídios para a história do golf em Cabo Verde. São Vicente: Clube de Golfe de S. Vicente. P.19

⁴ Plano Pormenor da Afurada – Memória descritiva. Autoria de Atelier 15. Alexandre Alves Costa, Sérgio Fernández.

Neste contexto tem a vantagem que caso o nível do mar suba e destrua o murete, a pedra é totalmente reutilizada. Para além do desgaste apresentado ser praticamente nulo quando a pedra está exposta a ambientes com índices de salitre elevados.

Para culminar, consideramos importante que a ciclovia e o percurso pedonal incluam também o Parque Desportivo Lazareto.

Revitalizá-lo, integrando-o como um equipamento de mais valia na Margem Sul faz parte da estratégia delineada de conectar os vários espaços urbanos com diferentes valias para formarem um todo consolidado.



Figura 61 – Alteração do traçado da ciclovia e do percurso pedonal.

Requalificar a Praia da Galé

A Praia da Galé apesar do seu areal ter uma área reduzida, na maior parte da sua extensão, é uma praia que tem muita afluência nos meses da época quente e durante o ano associada ao movimento promovido pela ciclovia e pelo percurso pedonal.

Como estratégia de requalificar a Praia da Galé escolhemos 3 pontos de intervenção que proporcionam espaços de estar no seguimento do já proposto murete/banco contínuo no limite do percurso pedonal e melhorar os acessos à praia que são inexistentes.

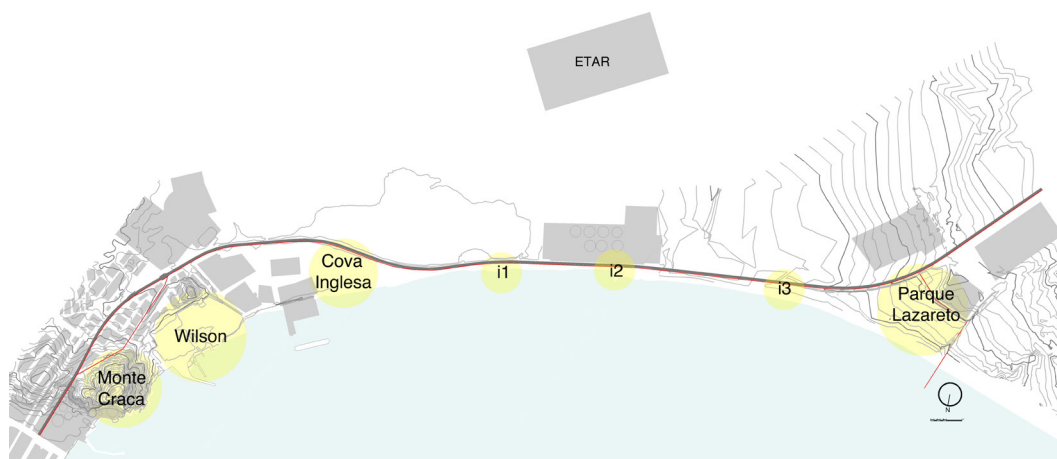


Figura 62 – Localização das áreas de intervenção.

Na primeira intervenção (i1), um dos momentos onde a praia não tem areia, propomos o que designamos de bolsa de estar que se projecta sobre o nível da água. Este elemento é concebido com uma estrutura de ferro, revestida com madeira proveniente da poda das acácias da ilha de São Vicente.

Aos espaços de estar, de convívio, no espaço público do Mindelo está associada muitas vezes a presença de árvores, por estas proporcionarem lugares mais frescos. Neste espaço projectado, duas árvores marcam presença permitindo as pessoas usufruir da paisagem à sombra, reforçando a qualidade e conforto térmico do espaço.

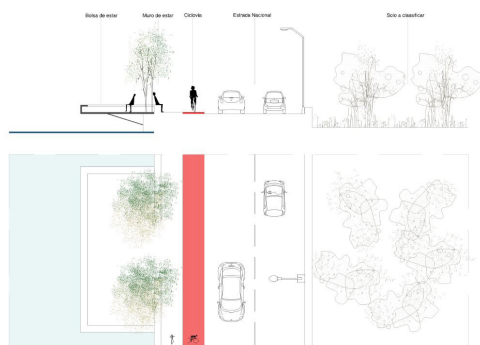


Figura 63 – Corte e planta da intervenção (i1).

A segunda intervenção (i2), está associada a uma das mais antigas estruturas relacionadas com o apogeu do tempo do carvão, e a transição para o fuel com os depósitos da Shell.

À Shell está associada um dos poucos pontões que restam do tempo dos ingleses. Esta intervenção passa por recuperar o pontão e assim reforçar a memória colectiva da ilha.

Esta intervenção permitirá que os habitantes do Mindelo se apropriem do pontão para os mais diversificados usos: miradouro, espaço de estar, espaço para pescar, etc.



Figura 64 – Corte e planta da intervenção (i2).

A terceira intervenção (i3), mais próxima de Lazareto onde o areal é maior, é projectada uma escada que permite vencer o desnível com cerca de um metro e assim facilitar o acesso à praia. A materialidade da escada segue a mesma linguagem do murete, pedra local, mantendo as preocupações de reutilização do material caso seja necessário e tendo em conta a durabilidade do mesmo.



Figura 65 – Corte e planta da intervenção (i3).

As três intervenções apresentadas e propostas têm em conta a possível subida do nível da água do mar e, por isso, a opção recai em usar materiais locais e economicamente viáveis para o contexto cabo-verdiano.

Requalificar a Cova Inglesa

A área circundante à Cova Inglesa apesar de classificada no EROT como zona residencial, outros usos¹ foram implantados na área sem regra. Independentemente entre si, como ilhas urbanas, onde as traseiras e as frentes dos edifícios são aleatórias e o espaço sobrance é descaracterizado e sem uma distribuição de iluminação adequada, faz que, a sensação de insegurança marque a vivência nocturna. O índice de salitre elevado e acumulação de água frequente nos terrenos, faz que esta área seja insalubre durante parte do ano.

No entanto, apesar dos pontos negativos apresentados, o espaço sobrance deste tecido urbano desorganizado é para muitos habitantes o acesso principal à Cova Inglesa e também uma zona de passeio e permanência.

Requalificar este espaço para valorizar e atribuir ao espaço público melhores condições, reorganizar e limitar o trânsito automóvel, melhorar as acessibilidades e implementar novas infra-estruturas são pontos basilares para a estratégia de requalificação da Margem Sul.

Na estratégia de requalificar esta área optamos por manter a permeabilidade do solo uma vez que alterar esta característica poderia provocar escorrimentos de água pluvial e de esgotos para a praia e assim provocar danos para o meio marinho.

Prolongamos a área verde, interrompida pela estrada, de forma a funcionar como uma barreira acústica, proporcionar sombra, ampliar a zona de permanência e aumentar o habitat das aves.

Os percursos circundantes são bastante áridos, sem uma única sombra. Para amenizar estas condições agrestes do percurso recorreremos à plantação de árvores (nos locais possíveis) com o intuito de valorizar o espaço e a paisagem urbana.

Para o espaço configurado nas traseiras do COM e do INDP, é proposto um espaço de estar configurado por um estrado de madeira (proveniente das acácias derrubadas ou da poda) capaz de vencer o desnível, iluminado para proporcionar aos moradores da rua contígua um lugar cuidado e aprazível.

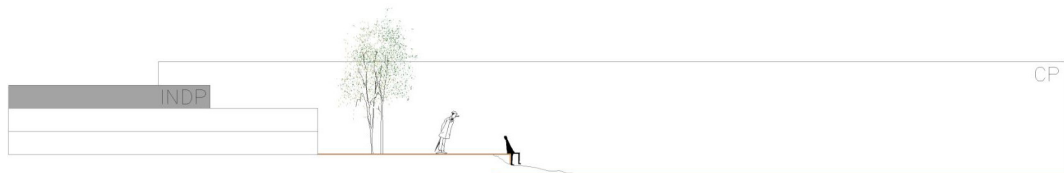


Figura 66 – Corte do espaço configurado nas traseiras do COM e do INDP.

¹ Centro Oceanográfico de Mindelo, Instituto Nacional do Desenvolvimento das Pescas e o Complexo de Pesca.

Hierarquizar os acessos pedonais de forma a interligar os vários espaços, restringir o acesso automóvel aos pontos de carga e descarga do armazém e dos serviços, criar um parque de estacionamento para os utentes da praia, são as acções delineada para diminuir a presença do carro, a circulação e estacionamento aleatório.

A economia informal é uma actividade recorrente nesta área. Os pequenos comerciantes montam os seus negócios de forma aleatória em toda a extensão da Cova Inglesa. Para controlar e valorizar esta actividade, fundamental para o sustento das famílias, é delimitada uma área específica para que ponham em prática os seus negócios. Também nesta área está previsto haver uma estrutura balnear e um depósito de lixo para melhorar a salubridade do espaço.

Este conjunto de acções tratam “dominantemente de valorizar o espaço público favorecendo a referida vivência.”¹

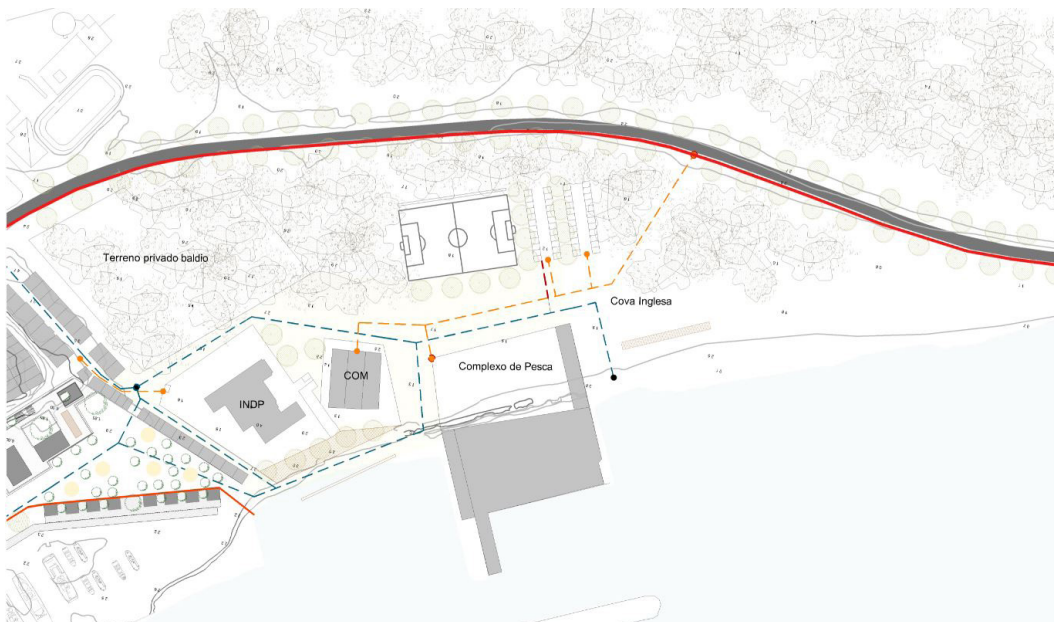


Figura 67 – Planta da intervenção de requalificação da Cova Inglesa e área envolvente.

¹ COSTA, Alexandre Alves (2015). "Revista de Cultura Arquitectónica- Joelho 06. O Espaço do Olhar". Editorial do Departamento de Arquitectura. Coimbra. p. 46.

Uma Nova Centralidade Multifuncional

A proposta urbana desenvolvida para o Projecto Final de Mestrado incide na revitalização no terreno da ex-Companhia Carvoeira Inglesa Wilson.

Para este espaço expectante da cidade propomos uma nova centralidade multifuncional capaz de dinamizar, consolidar as vivências e as diversas funções pré-existentes e colmatar as carências urbanas e funcionais apresentadas neste território.

O objectivo de revitalizar este espaço de frente de água com uma proposta multifuncional levou-nos a questionar:

- A quem esta intervenção urbana deve servir?
- Como é que esta intervenção pode contribuir para o desenvolvimento local?
- Como podemos contribuir para a capacitação do tecido social?
- Será possível evitar a segregação social em processos de revitalização?

A história do crescimento urbano do Mindelo está directamente ligada às oportunidades de emprego que foram geradas ao longo dos séculos e que incentivaram a imigração para a ilha. Hoje em dia, essa realidade é distante e o desemprego¹ assola São Vicente.

Em tempos de pandemia COVID - 19, constatamos que a dependência do turismo² coloca Cabo Verde numa posição ainda mais frágil³ e que por isso não deveria ser o “sector prioritário para o Governo.”

Por outro lado, concluímos durante a dissertação, que Mindelo/São Vicente irá ter sempre como força motriz de desenvolvimento o mar.

Estes 3 pontos e as questões mencionadas levaram-nos a estabelecer um programa funcional com o intuito de alavancar o desenvolvimento económico local baseado na capacitação e integração da população.

- Revitalização dos estaleiros navais com a proposta de novos edifícios (direcção, cantina para os trabalhadores e oficinas navais);
- Escola Naval (direcção, 2 salas de aulas, oficina, biblioteca, sala de estudo pequeno auditório e cantina);
- Aquário;
- Carvon Centro Interpretativo;
- Espaço público.

¹ INE-29,1% desemprego Jovem - dados de 2017

² “Sector prioritário para o Governo (...) representando cerca 21% do PIB.” Fonte cvtradeinvest:

³ “A crise económica provocada pela pandemia de covid-19 deverá levar à perda de 19.800 empregos em Cabo Verde este ano, com a taxa de desemprego a disparar para perto de 20%, prevê o Governo.” Fonte: Agência Lusa

Da implantação de projecto pretende-se que não seja massiva e que seja capaz de integrar o Wilson na cidade.

Para que tal seja possível, a primeira opção de projecto foi demolir o muro da antiga companhia carvoeira que resiste até hoje. Este elemento urbano isola o lugar da cidade o que impossibilita qualquer articulação entre os espaços, relação com o mar e permeabilidade visual.



Figura 68 – Limite do muro e possibilidades de acessos e de atravessamento.

A organização dos volumes propostos respeita a morfologia da envolvente, tira partido da diferença de cotas do terreno e valoriza o espaço público e o papel articulador que este assume.

À cota 2, mais próximo do mar e do antigo pontão ainda usado apesar de obsoleto, desenvolve-se o Estaleiro Naval. Os edifícios da administração e a cantina rematam o espaço e impedem a passagem de “pessoas não autorizadas” do Monte Craca para o Estaleiro. Por sua vez, as oficinas do estaleiro alternadamente com as árvores formam o limite da área.

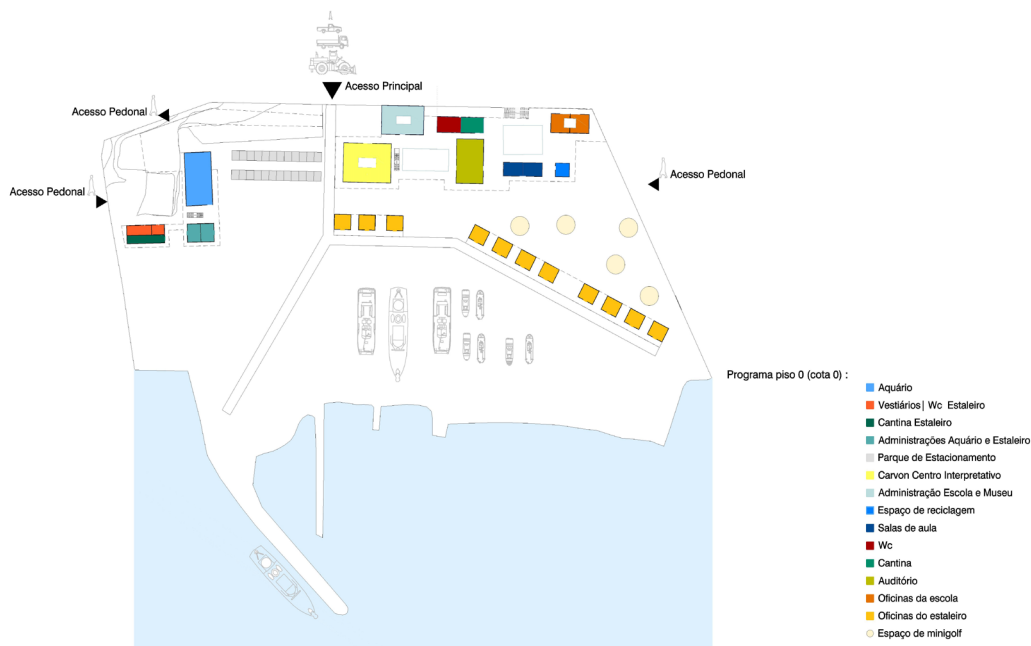


Figura 69 – Distribuição do programa funcional (cota 2).

O Aquário, espaço de sensibilização e formação ambiental, é o edifício charneira entre o Monte Craca e o Wilson. Apesar da forte ligação com o mar a população em geral carece de informação relativa ao meio ambiente marinho. Com esta proposta de programa pretende-se que haja uma maior aproximação à biodiversidade marinha e consequente respeito e preservação por parte da população.

O Carvon Centro Interpretativo (CCI) e uma árvore de grande porte marcam o que consideramos de acesso principal do espaço Wilson. O Edifício da Direcção do CCI e da Escola marca o início do espaço onde se distribui parte do programa da Escola Naval.

O conceito espacial da escola contraria a realidade dos espaços escolares da ilha. Normalmente murados, fechados em si mesmo, sem relação com a cidade. Assim, projecta-se uma Escola Naval que faz parte da cidade, dinamiza e interage com a população com os diversos espaços que a compõe.

O espaço público projectado é contínuo, articula e unifica os espaços criados dentro do Wilson com os espaços pré-existentes da envolvente. Apesar da malha do espaço público aparentar ser rígida, os fluxos que gera e as hierarquias delineadas criam um espaço flexível e apropriável pelos utilizadores.

Os espaços hierarquizados são marcados por diferentes pavimentos. Optamos por um pavimento permeável de modo a interferir o menos possível no comportamento hidrológico do terreno. A área calçetada com a reutilização da pedra da demolição do muro envolve os edifícios, enquanto que na restante área é mantido o actual pavimento por consideramos ser o mais indicado para as operações do estaleiro.

Sabemos que as sombras das árvores dinamizam o espaço público do Mindelo pelo conforto térmico que proporcionam. No projecto, as árvores marcam a vivência dos espaços nos pátios interiores e exteriores dos edifícios oferecendo uma variedade de espaços de estar.



Figura 70 –Distribuição de espaços verdes e pavimentação (cota 2).

Na cota 6, um espaço de passeio dotado de espaços de estar e sombra faz o prolongamento do Monte Craca para o espaço Wilson intensificando o papel aglutinador do espaço público projectado.

Na análise morfológica elaborada concluímos que as zonas de Monte, Campim e Dji d' Sal não têm um espaço que se possa definir como praça.

Entendemos por praça, um espaço que não é linear e que é sobretudo um lugar de encontro e lazer, que proporciona bem-estar e de alguma forma quebra o ritmo da vida urbana. Para transmitir conforto e incentivar as pessoas a apropriarem-se mais rapidamente do espaço, o mobiliário, a iluminação, espaços de sombra, presença de vegetação são elementos cruciais para alcançar o objectivo.

O acesso principal para a praça projectada faz-se na continuidade da rua onde a cota é mais alta.

A praça, para além dos atributos atrás referidos, onde também é possível ter uma vista privilegiada para o mar, é dinamizada pelos volumes funcionais da Escola Naval que consideramos terem carácter mais social (auditório, biblioteca e sala de estudo) com o intuito de serem abertos e servirem à população em geral.

Uma pequena cafetaria reforça e alarga o período de vivência da praça que se pretende que seja o mais prolongado possível durante as 24 horas do dia, para garantir movimentação e assim segurança do espaço.

O betão é o material eleito por uma questão de durabilidade e porque cria contraste com as copas das árvores e com o espaço de flores que marca o banco contínuo que o espaço oferece.



Figura 71 –Distribuição do programa e zonas de estar (cota 6).

Carvon – Centro Interpretativo

Na cidade do Mindelo a memória da época inglesa apenas persiste no património arquitectónico de estilo inglês e nos pontões anteriormente referidos, no museu da Telecom encerrado ao público, no léxico do crioulo sanvicentino e no desporto.

A pesquisa efectuada para desenvolver a presente tese alertou-nos para a diminuta informação encontrada sobre a época. Para além de escassa, a documentação encontra-se dispersa em vários países.

É com este mote que nasce a proposta para o Carvon - Centro Interpretativo (CCI).

A intenção deste Centro Interpretativo é recolher toda a informação existente sobre a época do carvão em São Vicente e organizar o conteúdo numa exposição permanente e aberta ao público.

Um espaço mais introvertido, voltado para si. O CCI organiza-se em volta de um pátio central com uma árvore de grande porte¹. As poucas aberturas estão relacionadas para pontos estratégicos do exterior e o conforto térmico do edifício é controlado pelo pátio-jardim.

Procuramos uma linguagem arquitectónica que reinterprete o cariz industrial da época onde a presença de carris e pequenos vagões era uma constante na cidade.

O alçado principal do CCI, é marcado por uma porta com 3,5m de altura que se move sobre roldanas e pelo lettering marcado no betão com textura de tábuas de madeira, uma vez que é a origem do carvão vegetal.



Figura 72 – Alçado principal do Carvon Centro Interpretativo e a relação com a envolvente projectada..

À entrada um volume solto marca a recepção do Centro Interpretativo. A exposição permanente é organizada como um percurso que circunda o pátio onde o seu início é marcado por um feixe de luz que enfatiza a introdução ao conteúdo da mesma.

No decorrer do espaço expositivo um vão proporciona um enfiamento visual para o mar e para as actividades do estaleiro naval.

¹ O Centro Cultural de Mindelo. edifício da antiga alfandega é a referência projectual.

O percurso da exposição termina numa pequena loja onde podem ser adquiridos uma variedade de produtos relacionados com a época do carvão. Este espaço é marcado por um vão que nos direcciona para a entrada principal do Wilson.

Apesar do CCI aparentar uma estrutura rígida evidenciada pelos pilares de ferro, os painéis com roldanas permitem que estes se movam sobre carris e assim alterem o espaço em conformidade com as necessidades e actividades que possam decorrer no espaço, enfatizando ainda mais a relação e importância do pátio.

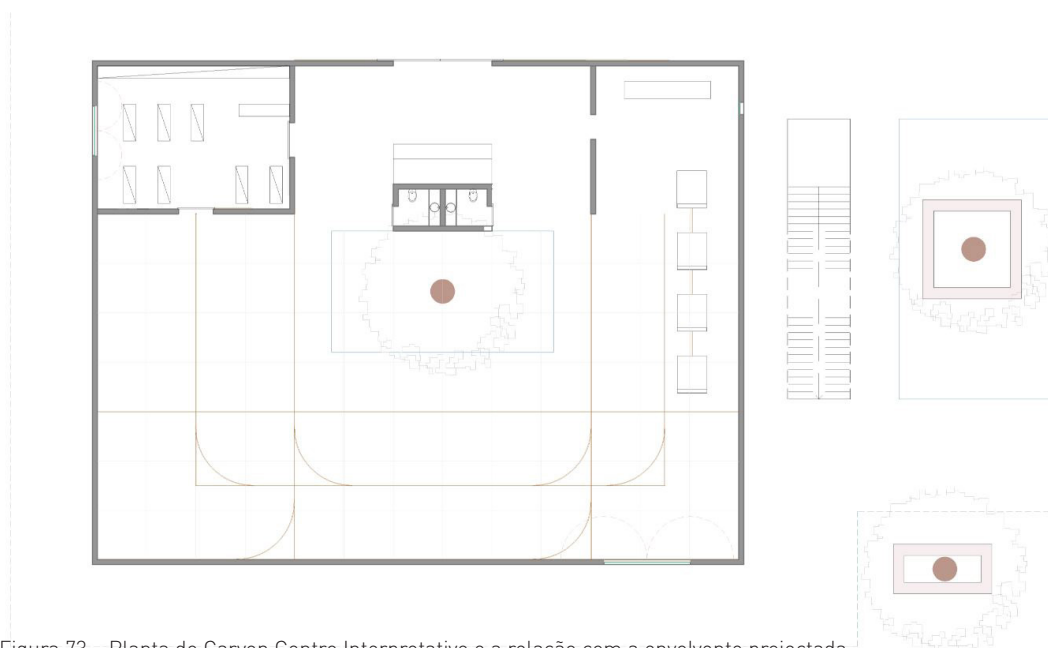


Figura 73 – Planta do Carvon Centro Interpretativo e a relação com a envolvente projectada.

O design do equipamento remete-nos também para a época do carvão. Foram interpretados os vagões da época para a formalizar os expositores. Sobre três rodas de ferro os expositores são facilmente deslocados para a montagem de exposições e eventos temporários. A iluminação, tem como suporte uma calha técnica que acompanha o espaço expositivo permitindo assim que também se ajuste às exigências.

Deste espaço espera-se que seja “uma espécie de memória” do lugar e de uma época, para assim “poder representar, para a população, uma memória antiga”¹ de que se podem orgulhar.

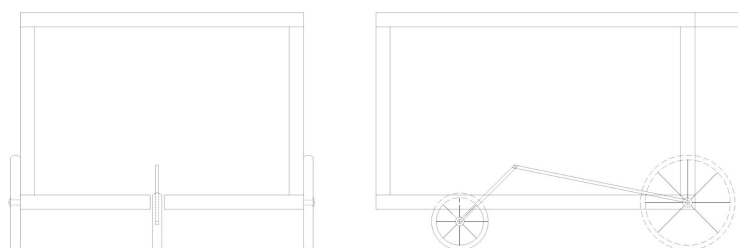


Figura 74 – Expositor do Carvon Centro Interpretativo.

¹ COSTA, Alexandre Alves (2015). “Revista de Cultura Arquitectónica- Joelho 06. O Espaço do Olhar”. Editorial do Departamento de Arquitectura. Coimbra. p. 47

Oficinas do Estaleiro Naval

Localizadas num ponto de transição, as onze oficinas do estaleiro naval “pousam” numa plataforma artificial “que redefine toda a nova zona de apoio”¹ à actividade naval.

As oficinas são projectadas a pensar na facilidade construtiva e na durabilidade do material tendo em conta a função do espaço e a proximidade com o mar.

Optamos por isso por uma solução construtiva modelar de “junta seca”, isto é, sem a utilização de argamassas. A estrutura resistente de perfis em ferro pauta “a modelação que pode ser executada em oficina e montada em obra” tal como os painéis de betão pré-fabricado.

As aberturas dos vãos garantem iluminação natural do espaço e ventilação cruzada constante uma vez que são projectadas venezianas garantindo o conforto do espaço durante o dia. A questão do conforto térmico é reforçada pela presença de uma árvore entre as oficinas.

A cota baixa, a que o conjunto de oficinas está implantado e o facto de estas estarem de costas voltadas para a praça, escola naval e centro interpretativo levou-nos a projectar o alçado tardo cego.

A porta principal de grande dimensão, de correr sobre roldanas, com 4.3m de largura a toda a altura da oficina, é pensada de forma a facilitar a entrada de material de grandes dimensões.

Por último, o espaço interior é amplo, com 58m², com um depósito de água próximo do acesso automóvel para agilizar o carregamento de água.

O conjunto “fala” a mesma linguagem, deixando espaço à desejada apropriação pelos seus destinatários” tanto na organização espacial interior como qualquer desejo de personalizar o exterior de cada oficina.

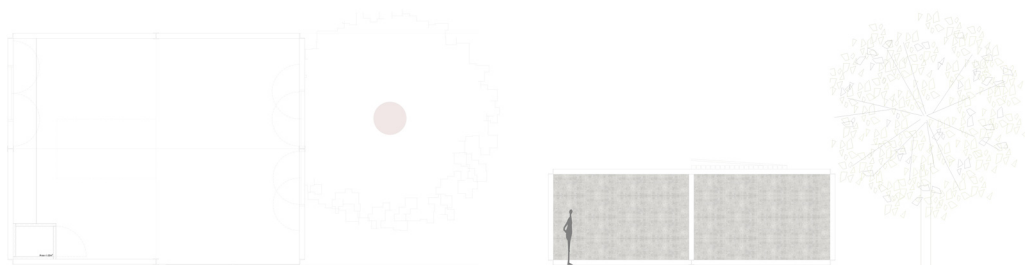


Figura 75 – Planta e alçado das oficinas do estaleiro naval.

¹ Lousinha Arquitectos, Lda. Memória descritiva do projecto “Aprestos da Afurada”. Fonte: <http://www.lousinhaarquitectos.pt/site/P139.html>

Conclusão

Pretende-se apresentar as conclusões aferidas ao longo do estudo realizado, como também responder à questão central enunciada inicialmente.

Ao longo de vários períodos históricos as ocupações das frentes de mar apresentaram mutações que se reflectem na organização e desenvolvimento dos territórios contíguos à linha de água. Espaços densamente industrializados, durante a revolução industrial, deram lugar a “vazios urbanos” encarados no presente como espaços expectantes, espaços de oportunidade para o desenvolvimento e valorização das cidades com uma forte componente e recuperação ambiental.

Por sua vez, o conceito de revitalização urbana foi evoluindo desde a década de 70 do séc. XX e as directrizes internacionais apontam para operações urbanas com carácter inclusivo e integrador quando se referem ao tecido social, mas, persistem modelos de acção que desrespeitam a identidade, e globalizam as vivências como uma fórmula que segrega os tecidos sociais

O espaço público tem um papel unificador e aglutinador quer do tecido construído quer do tecido social da cidade. “Um lugar da palavra”, que quando valorizado e projectado com qualidade espacial é uma alavanca para as estratégias de revitalização uma vez que estimula a apropriação, promove o uso diversificado de actividades e práticas sociais e permite uma continuidade dos diferentes espaços.

O caso da cidade do Mindelo é uma excepção quando comparada com as várias cidade-porto.

A história do passado do Mindelo e as estratégias delineadas para o futuro, mostram que, independentemente do período histórico em que a cidade está inserida, irá ter sempre a água como a sua força motriz para o desenvolvimento. Nessa sequência, Mindelo deveria ser considerada “cidade-ilha” e integrar nas estratégias futuras os vários núcleos urbanos da ilha de São Vicente de forma a evitar desigualdades estruturais como as que constatamos entre a Margem Norte e Margem Sul da Baía de Mindelo

A operação de revitalização da Margem Norte do Mindelo, por falta de uma estratégia base e de objectivos claros, pôs em causa o valor patrimonial arquitectónico e cultural da cidade. Esta margem, outrora como uma identidade forte, marcada pela época do carvão foi perdendo edifícios e estruturas cruciais que permitiam o entendimento da história e desenvolvimento da cidade.

A Margem Sul do Mindelo, após a análise da cartografia, do estudo morfológico pode ser considerada a primeira zona periférica da cidade do Mindelo. A cidade hierarquizada por grupos sociais e a “falta de espaço” empurrou para a Margem Sul a classe trabalhadora e imigrante que procurava construir habitação própria apesar de nem sempre ter a dignidade que se pretendia.

Tendo em conta o estado actual do terreno da ex-Companhia Carvoeira Inglesa Wilson consideramos um espaço “vazio urbano” fruto de uma cidade fragmentada, de uma periferia incompleta cuja revitalização poderá ser decisiva para aumentar a dinâmica do desenvolvimento da localidade.

Para que tal se verifique, as linhas estratégicas da revitalização devem tirar partido das potencialidades do lugar, encarar o espaço urbano como um todo e basear as novas dinâmicas num programa multifuncional que contribuam para a capacitação do tecido social e assim combater o grave problema de desemprego que está instalado na ilha, para além de proporcionarem melhor qualidade de vida aos moradores e visitantes da área.

Concluimos que a revitalização de Margem Sul poderá contribuir para o desenvolvimento urbano, económico, social, através do investimento numa política de equidade de oportunidade de formação profissional para os jovens, de uma qualificação urbana e correcção das discrepâncias sociais ainda hoje verificadas na região, pelo que a ex-Wilson poderá vir a ser um dos pivots do desenvolvimento, assim como foi no período do carvão. Assim, um projecto arquitectónico para frente mar da Margem Sul envolvendo o espaço da ex-Companhia Carvoeira Inglesa Wilson é pertinente e aconselhável.

Sugestões

- Requalificação de toda a zona de Dji d’Sal até Lazareto.
- Reorganização da Praia da Cova de Inglesa.
- Criação de um Centro de Formação profissional polivalente na ex Wilson C^a;
- Plantação de árvores que se adaptam às influências do mar, como coqueiros, tamareiras, etc., a fim de proporcionar espaços verdes ao público.
- Criação de um Centro Interpretativo “Carvon” para informar, formar e convidar ao estudo da época do carvão em São Vicente e seu reflexo social em Cabo Verde.

Bibliografia

Livros

- ALMEIDA, Germano. (2014). *Viagem pela história de S.Vicente*. 2ª edição. Edição Ilhéu Editora. Mindelo
- AUGÉ, Marc. (1994). *Não-Lugares. Introdução a antropologia de supermodernidade*. Tradução de Maria Lúcia Pereira – Campinas. São Paulo. Papirus – Coleção travessia do século
- AZEVEDO, Paulo Ormindo. (2007). *Património de Cabo Verde. UNESCO - Relatório da missão realizada de 27/11 a 27/12/1980*. ECDJ. 10. pp. 16-39
- BARROS, A. (1981). *Subsídios para a história do golf em Cabo Verde. São Vicente*. Clube de Golfe de S. Vicente.
- BARROS, Marília E. Lima. (2008). *São Vicente: Prosperidade e Decadência (1850-1918)*. Centro de estudos Africanos da Universidade do Porto
- BEBIANO, J.B. (1932). *A Geologia do Arquipélago de Cabo Verde*. Departamento das Comunidades dos Serviços Geológicos de Portugal.
- BORJA, Jordi. (2000). *El Espacio Público, Ciudad y Ciudadanía*. Barcelona
- BRANDÃO, Ana; BRANDÃO Pedro. (2018). *LUGARES DO COMUM - Guia de Avaliação e Interpretação do Espaço Público*. Edição ST-ID, Associação do Instituto Superior Técnico para a Investigação e Desenvolvimento.
- BRANDÃO, Pedro; REMESAR, Antoni; GUIXÉ, Jordi; RISQUES Manel; RICART Núria (2016). *Public_Space_Memory*. Ebook. Editor Universitat de Barcelona, Edicions de la Universitat de Barcelona.
- BARROS, Antero. (1981). *Subsídios para a história do golf em Cabo Verde*. São Vicente: Clube de Golfe de São Vicente.
- BRUTTOMESSO, Rinio. (2001). *Il Ricupero di waterfronts per usi culturali*: ancora sul waterfront.
- CALVINO, Italo. (1998 [1972]). *Las ciudades invisibles*, Madrid: Ediciones Siruela.
- CARVALHO, Paulo; FERNANDES, João Luís. (2001). *Património, Memória e Identidade: Repensar o Desenvolvimento*. In book: Território, Ambiente e Trajectórias de Desenvolvimento. pp.193-217. Centro de Estudos Geográficos. Editor: L. Caetano
- CHOAY, Françoise. (1970). *El Urbanismo, Utopías y Realidades*. Editora Lumem. Barcelona.
- COELHO, Carlos Dias. (2014). *Os elementos Urbanos. Caderno Morfologia Urbana*. Estudos da cidade Portuguesa. Volume 1. 1º Edição. Editora Argumentum. Lisboa

- COELHO, Carlos Dias. (2014). *O tempo e a Forma. Caderno Morfologia Urbana*. Estudos da cidade Portuguesa. Volume 2. 1º Edição. Editora Argumentum. Lisboa
- CORREIA E SILVA, António Leão. (1990). *A influência do Atlântico na Formação de Portos em Cabo Verde*. Instituto de Investigação Científica Tropical. Lisboa.
- CULLEN, Gordon. (2008). *A Paisagem Urbana*. Edições 70. Lisboa.
- DOMINGUES, A. (1998). *Relatos passados sobre as relações presentes*. Cidades e Frentes de Água, FAUP, pp. 6-11.
- FERREIRA, Vítor Matias. (1997). *Lisboa, a Metrópole e o Rio. Centralidade e Requalificação das frentes de água*. Editorial Bizâncio. Lisboa.
- GEHL, Jan. (2017). *A vida entre edifícios*. 1ª Edição. Livraria tigre de papel | Ciclooficina dos anjos. Lisboa.
- GEHL, Jan; Svarre, Brigitte. (2013). *How to Study Public Life*. Washington DC, Island Press
- GEHL, Jan. (2010). *Cities for People*. Washington, Island Press
- JACOBS, Jane. (2014). *A morte e vida das grandes cidades*. Editor: wmf Martins Fontes. São Paulo.
- GRANDE, Nuno. (2012). *O Ser Urbano: Nos caminhos do Nuno Portas*. Guimarães
- LACOSTE, Yves; Costa, Telma. (2005). *Dicionário de geografia: da geopolítica às paisagens*. Tipo de doc. Monografia. Editor: Lisboa Teorema. Lisboa
- LAMAS, José. (1996). *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*. Fundação para a Ciência e Tecnologia/ Fundação Calouste Gulbenkian. Lisboa.
- Linhas Gerais da História do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo*. (1984). Fundo de Desenvolvimento Nacional – Praia: Fundo de Desenvolvimento Nacional do Ministério da Economia e Finanças, 1984.
- LYNCH, Kevin. (1999). *A Imagem da Cidade*. Edições 70. Lisboa.
- LOUREIRO, João. (1998). *Postais Antigos de Cabo Verde: Memória portuguesa de África e Oriente*. Lisboa, Fundação Macau, J. Loureiro e Associados
- MORAIS, João Sousa. (2010). *Mindelo; Património Urbano e Arquitectónico*. Editora. Caleidoscópio. Lisboa
- MORRIS, A.E.J. (2018). *Historia de la forma urbana. Desde sus orígenes hasta la Revolución Industrial*. Editorial Gustavo Gili, S.A. Barcelona.
- MOTA, A. Teixeira. (1961). *Cinco Séculos de Cartografia das Ilhas de Cabo Verde*. Junta de Investigação do Ultramar. Lisboa
- OLIVEIRA, Marta. (2002). *Elementos de formação urbana da Afurada. Anexo à Memória Descritiva do Plano Pormenor da Afurada* – Estudo prévio, elaborado pelo Atelier 15 Arquitetura Lda. Porto.

PERFIL DO SECTOR DE HABITAÇÃO DE CABO VERDE. (2019). Elaborado pelo Governo de Cabo Verde, através do Ministério das Infra-estruturas, Ordenamento do Território e Habitação, MIOTH com assistência técnica da ONU-Habitat Cabo Verde. Segunda edição publicada na cidade da Praia, Cabo Verde.

PIRES, Pedro. (2007). **Discurso da Sessão de Abertura no SIRUM.** ECDJ. 10.

PRATA, Ana. (2014). **Porto Grande of S. Vicente: The Coal Business on an Atlantic Island.** In: *Anatlastic Ports and the First Globalisation, c. 1850–1930.* Editor: Miguel Suárez Bosa. ISBN 978-1-137-32797-0

RAMOS, Manuel Nascimento. (2003). **Mindelo D’Outroira.** Edição: Autor. Mindelo

REMESAR, Antoni. (2005). **Do projecto ao objecto: manual de boas práticas de mobiliário urbano em centros históricos.** Porto: Câmara Municipal do Porto

REMESAR, Antoni; VIDAL, Tomeu. (2016). **COHESIÓN URBANA. CONSTRUYENDO LA MEMORIA. Baró de Viver -Bon Pastor.** Editor Universitat de Barcelona, Edicions de la Universitat de Barcelona.

SANTOS, Carlos Nelson F. dos. (1988). **A cidade como um jogo de cartas.** Editora Universitária EDUFF. São Paulo

SANTOS, Carlos Nelson F. dos. (1985). **Quando a rua vira casa.** 3ª Edição. Editores. Associados Ltda. São Paulo

SILVA, António Correia e. (1990). **A influência do Atlântico na formação de Portos em Cabo Verde.** Instituto de investigação científica tropical. Lisboa. p. 5

SITTE, Camillo. (1889). **Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen.**

ZEVI, Bruno. (2002). **Saber ver a arquitetura.** 4ª Edição. Livraria Martins Fontes Editora Ltda. São Paulo

Revistas e Actas

BORJA, Jordi. (2006). **Espaço público, condição da cidade democrática.** *Arquitextos* 072.03

BUSQUETS, Joan. (1997). **Los Waterfront de nuevo una prioridad urbanística.** In: *Mediterrâneo, n.ºs 10 e 11,* Instituto Mediterrânico, Faculdade de Ciências e Tecnologias, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, pp. 35-46

BORJA, Jordi. (1998). **Ciudadanía y espacio público.** In: *Revista del CLAD Reforma y Democracia.* No. 12. Caracas.

BRUTTOMESSO, Rinio. (2006). **Waterfront redevelopment A strategic choice for cities on water.** In: *International Waterfront Speakers Luncheon IV.*

BRUTTOMESSO, Rinio. (2004). **Complejidad en la relación puerto-ciudad.** In: *Ingeniería y territorio, N.º. 67,* pp. 22-31.

- CAVACO, Cristina. (2007). "**Os Espaçamentos Ilegítimos ou a Condição Suburbana do Vazio**". In: Vazios Úteis. Actas do Seminário de Estudos Urbanos. Lisboa: ISCTE, Julho 2007.
- COELHO, Carlos Dias; COSTA, João Pedro. (Set. 2006). **A Renovação Urbana de Frentes de Água: Infraestrutura, espaço público e estratégia de cidade como dimensões urbanísticas de um território pos-industrial**. Arqtextos 02. pp.37-60
- COSTA, Alexandre Alves. (2015). **O Espaço do Olhar**. Revista de Cultura Arquitectónica - Joelho 06. Editorial do Departamento de Arquitectura. Coimbra.
- COSTA, João Pedro; FERNANDES, A; FIGUEIRA, J. de Sousa. (2016). **Desafios contemporâneos das frentes de água: regeneração urbana e adaptação às alterações climáticas**. In: *XV Coloquio Ibérico de Geografía. Retos y tendencias de la Geografía Ibérica*: pp. 159-168 Universidad de Murcia-AGE-APG. ISBN: 978-84-944193-4-8
- FIGUEIRA, Jorge. (2013). **Do Românico ao Minimalismo: os caminhos da intervenção patrimonial em Portugal**. In Revista Património. nº1. pp.16-29. Direção Geral do Património Cultural.
- FORTUNA, C. (1997). **As Cidades e as Identidades - Narrativas, patrimônios e memórias**. In: Revista Brasileira de Ciências Sociais, São Paulo, ano 12, n. 33, p. 127-141, fev. 1997.
- HOYLE B.S. (2000). **Global and local change on the port-city waterfront**. In: Geographical Review, vol. 90, nº 3, pp. 395-417.
- HOYLE B.S. (1997). **The New Waterfront: principles, perceptions and practice in the UK and Canada**. In: Mediterrâneo, nºs 10 e 11, Instituto Mediterrânico, Faculdade de Ciências e Tecnologias, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, pp. 140-168
- IAIA, 2003. **SOCIAL IMPACT ASSESSMENT**. International Principles. Special Publication Series Volume 2.
- INDOVINA, Francesco. (2002). **O Espaço Público: Tópicos sobre a sua Mudança**. In: Revista Cidades - Comunidades e Territórios. Lisboa. N. 5, pp. 119-123.
- LEITE, Rogério Proença. (2008). **Localizando o espaço público: Gentrification e cultura urbana**. In: Revista Crítica de Ciências Sociais, 83, Dezembro 2008. pp.35-54
- LEONARDI, Mariagrazia. (2007). **Paisagem Urbana e Arqueologia**. Artitextos05. pp.59-73.
- LEFEBVRE, Henri. (2012 [1968]) **O Direito à Cidade**. Tradução de Rui Lopo, Lisboa, Estúdio e Livraria Letra Livre
- MAZIERO, Lucia; BONAMETTI, João. (2013). **Espaço urbano como comunicação: signos da paisagem**. In: Revista de Estudos da Comunicação, v. 14, pp.463-478.
- MACEDO, Sílvio Soares. (1997). **Paisagem, lotes e tecidos urbanos**. In: Paisagem Ambiente São Paulo Nº 10. pp 09-50.

- MADUREIRA, Helena. (2005). *Paisagem Urbana e Desenvolvimento Sustentável*. In: X Colóquio Ibérico de Geografia, Évora, 2005
- MARTINS, Bruno e REBELO, Fernando (2009). *Erosão e paisagem em São Vicente e Santo Antão (Cabo Verde): O risco de desertificação*. In: Territorium, 16, pp 69-78.
- MARQUES Helder; MARTINS, Luís. (1998). *Memória, Herança, Património e Paisagem*. In: Cadernos de Geografia, n. 17, 1998 Coimbra, F.L.U.C., pp. 123-129
- MAZIERO L. T. P. e BONAMETTI, J. H. (2013). *Espaço urbano como comunicação: signos da paisagem*. In: Revista de Estudos Comunicação. v. 14: n. 35. pp. 463-478. Curitiba.
- MENDES, Luís. (2011). *Cidade pós-moderna, gentrificação e a produção social do espaço fragmentado*. Cad. Metrop., São Paulo, v. 13, n. 26, pp. 473-495.
- MENDES, Luís. (2011). *Os Equívocos e os Consensos na Relação entre Reabilitação Urbana e Gentrificação*. In: Revista Cadernos da Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa [Ur]. Número especial sobre Lisboa: cidade-projecto. pp. 52-59.
- MENDES, M.C. (2005). *Enquadramento dos processos de reconversão dos portos e das frentes de água*. In: Arquitectura, Paisagem e Água: visões e intervenções através do desenho, N°4. AR: Cadernos da Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, pp. 10-19.
- MELO, Victor Andrade de. (2016). *O golfe e os rumos do Cabo Verde independente*. In: Estudos Ibero-Americanos, Porto Alegre, v. 42, n. 3, pp. 888-912, set.-dez.
- MORAIS, Manuela Lopes. (2003). *Subsídios para o Planeamento da Cidade de Mindelo – São Vicente Cabo Verde*. In: Revista da Faculdade de Letras, Geografia I Série Vol. XIX Porto. pp. 319-329.
- MOREIRA, Graça. (2007). *Requalificação urbana- Alguns conceitos básicos*. Artitextos07
- MOUDON, Anne Vernez (1997). *Morfologia urbana como um campo interdisciplinar emergente*. Revista de Morfologia Urbana. pp.41-49
- MOURA, Dulce; GUERRA, Isabel; SEIXAS, João; FREITAS, Maria (2006). *A Revitalização Urbana - Contributos para a Definição de um Conceito Operativo*. In: Cidades Comunidades e Territórios Dez. 2006, n.0 12/13, pp. 15-34
- NEVES, D. J. D. et al. (2017). *General aspects of the climate in the Cabo verde archipelago*. In: Ambiente - Revista do Setor de Ciências Agrárias e Ambientais V.13 N.1 Jan./Abr. 2017. pp. 59-73
- OLIVEIRA, Victor. (2016). *Forma e paisagem urbana de Lisboa*. In: Paisagem e ambiente: ensaios - n. 38 - São Paulo - pp.13-32

- QUEIRÓS, Margarida. e VALE, Mário. (2005). *Ambiente Urbano e Intervenção Pública: O Programa Polis*. Actas do X Coloquio Ibérico de Geografia. Universidade de Évora. Évora.
- PORTAS, Nuno. (2000). *Do vazio ao Cheio*. In: Vazios Urbanos e o Planeamento das Cidades. Caderno N^o 2.
- REBELO, Fernando. (1999). *Riscos de inundação rápida em Cabo Verde. Apontamentos de observa o numa breve visita   Praia de e ao Mindelo em Junho de 1999*. In: Finisterra, XXXIV, 67-68. pp 47-55.
- REMESAR, Antoni. (2017). *Agua, espacio público y   democracia ?*. In: Aigua i l'espai p blic, L'. An lisi dels efectes del canvi clim tic. Editor Universitat de Barcelona, Edicions de la Universitat de Barcelona.
- Revista de Morfologia Urbana (2013). *Revista da Rede Portuguesa de Morfologia Urbana*. 2013. Volume 1. Número 1.
- Revista de Morfologia Urbana. (2015). *Revista da Rede Portuguesa de Morfologia Urbana*. 2015. Volume 3. Número 2.
- SABOYA Renato T. de. Sofia Bittencourt, Mariana Stelzner, Caio Sabbagh e Vera H. Moro Bins Ely. (2014). *Padrões de visibilidade, permeabilidade e apropria o em espaços públicos abertos: um estudo sintáctico*. Arqutextos 164.01
- SERRA, Teresa. (2003). *Cabo Verde: A requalifica o das frentes urbano portuária nas Ilhas da Morabeza*. In: Revista Portus 6. pp. 32-37.
- SOUSA, Francisco, et all (2017). *Aspectos gerais do clima do arquipélago de Cabo Verde*. In: Amb ncia Guarapuava(PR)v.13.n.1.pp. 59-73 Jan./Abr. 2017 DOI:10.5935/ambiencia.2017.01.04
- URSIC, Matja . (2012). *Revitaliza o cultural urbana "de cima para baixo" – Bens culturais escondidos e a reabilita o da antiga Fábrica Rog*. In: Revista Crítica de Ciências Sociais, 99. pp. 141-166.
- VALERA, Sergi. (1996). *Análisis de los aspectos simbólicos del espacio urbano. Perspectivas desde la Psicología Ambiental*. In: Revista de Psicología Universitat Tarraconenses, 18, pp. 63-84.
- VIEGAS, L., BRANCO, M., GRANDE. (1997). *Contexto, Cenário e impacto das opera es de reconversão urbana em frentes de  gua*. In: Mediterrâneo, nós 10 e 11, Instituto Mediterrânico, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, pp.9-19

- BRANCO, Luís. (1998). **Reconversão das áreas obsoletas localizadas em frentes água**. Tese de mestrado em Planeamento e Projecto do ambiente urbano. Faculdade de Engenharia do Porto. Porto.
- DELGADO, Fred (2016). **Génese e desenvolvimento da cidade do Mindelo; A preservação de uma identidade**. Trabalho de Mestrado em Arquitectura. Universidade de Évora, Escola de Artes, Departamento de Arquitectura. Évora

Teses de Doutoramento

- COSTA, João Pedro. (2007). **La Ribera entre projectos. Formación y transformación del territorio portuario, a partir del caso de Lisboa**. Tese de Doutoramento em Urbanismo, Escola Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, Universidade Politécnica de Catalunha.
- FERNANDES, Sérgio Padrão (2014) – **Génese e Forma Traçados cidades portuguesas**; Tese de doutoramento em Urbanismo, Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa. Lisboa.
- FONSECA, Crisolita (2018). **A cidade de Mindelo, 1820 – 2010: uma visão morfológica da sua ocupação urbana**. Trabalho de Doutoramento em Arquitetura e Urbanismo. Universidade Lusófona de Humanidade e Tecnologias, Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Lisboa
- OCHOA, Rita. (2011). **Cidade e frente de água. Papel articulador do espaço público**. Tese de doutoramento em Espaço Público e Regeneração Urbana. Universitat de Barcelona. Barcelona.

Webgrafia

- Carta de Lisboa sobre a Reabilitação Urbana Integrada** – 1º encontro luso-brasileiro de Reabilitação Urbana. (1995). Outubro 21 a 27. Consultado em 15 Maio. 2020, disponível em https://www.culturante.gov.pt/fotos/editor2/1995_carta_de_lisboa_sobre_a_reabilitacao_urbana_integrada-1º_encontro_luso-brasileiro_de_reabilitacao_urbana.pdf
- CORDEIRO, Ana. (2003, Janeiro). **Mindelo: entre a Ficção e a Realidade**. Publicado nos n.ºs 1 e 2 da Revista Soncent da Câmara Municipal de SV, 2005. Consultado em 02 Dez. 2019, disponível em, <https://www.buala.org/pt/cidade/mindelo-entre-a-ficcao-e-a-realidade> **CORREIA E SILVA, António Leão. (200). Nos tempos do Porto Grande do Mindelo. Praia – Mindelo**

- FERNANDES, Francisco Barata. (2013). *O Douro: frentes de arquitectura, de paisagem e património*. In: III Encontro Citcem | Paisagem - (II) Materialidade. Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto. Consultado em 01 JMaio. 2020, disponível em, https://www.citcem.org/3encontro/docs/pdf/part_06/0%20Douro_arq_patrimonio.pdf
- GARCÍA, F.; TALAVERA, C. (2003). *La Macaronesia (Consideraciones geológicas, biogeográficas y paleoecológicas)*. Consultado em 01 Jun. 2020, disponível em, <<http://elguanche.net/macaronesiav2003.htm>>.
- GONÇALVES, Ana. (2008). *Espaços e práticas intersticiais de poder e resistência em Cardiff, País de Gales*. In: Fórum Sociológico Série II. pp. 29-37. Consultado em 12 Jun. 2020, disponível em, <http://journals.openedition.org/sociologico/236>
- HOYLE B.S. (1989). *The port-city interface : trends, problems, and examples*. In_ Geoforum, vol. 20, pp. 429-435. Consultado em 10 Maio 2020, disponível em, <https://pt.scribd.com/document/382366179/The-Port-City-Interface-Trends-Problems-and-Examples>
- MATEUS, José. (2007). *SPREEBOGEN 33-91-07. In: Vazios Urbanos*. Consultado em 27 Maio 2020, disponível em <https://trienaldelisboa.wordpress.com/2007/02/19/18/>
- MELO, Luís Pedro Sá. (2007). *“Terrain Vague – Notas de Investigação para uma Identidade”*. In: Artecapital. Consultado em 27 Maio 2020, disponível em http://www.artecapital.net/arg_des.php?ref=14
- MOUDON, Anne Vernez. (2009, 10 de Out.). *Entrevista concedida a Alessandro Filla Rosaneli e Dalit Shach-Pinsly, Vitruvius*. Consultado em 16 Abr. 2020, disponível em, <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/entrevista/10.040/3397>
- MOUTINHO, Mário; MATEUS, Diogo; PRIMO, Judite (2007). *Desenho urbano. Elementos de análise morfológica. Malha Urbana*. In: Revista Lusófona de Urbanismo, 5. Consultado em 10 Abril. 2020, disponível em <https://revistas.ulusofona.pt/index.php/malhaurbana/issue/view/15>
- RAMALHO, M. (2013). *“São Pedro da Afurada ou o “espírito de um lugar” condenado a desaparecer”*. Revista Punkto. Consultado em 1 Maio. 2020, disponível em <http://www.revistapunkto.com/2013/10/sao-pedro-da-afurada-maria-ramalho.html>
- RAMOS, Marina. *Emergência da cidade do Mindelo (1462-1879): Parabéns pelos 140 anos*. Publicado em Abril 14, 2019. Consultado em 18 Mar. 2020, disponível em, https://www.mindelinsite.com/escolha-do-editor/emergencia-da-cidade-do-mindelo-1462-1879-parabens-pelos-140-anos/?fbclid=IwAR0HrFnA96PTeILqy5JNC4iyPr-7wJTwpGAXhHkCCjs5pVgx_nQYzo5fb7Y
- SAIRINEN, Rauno; KUMPULAINEN, Satu. (Ago. 2005). *Assessing social impacts in urban waterfront regeneration. Environmental Impact Assessment Review*. Consultado em 12 Jun. 2020, disponível em, <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.469.6839&rep=rep1&type=pdf>

- SOLÀ-MORALES, Ignasi de .(1996). *Presente y futuros. La arquitectura en las ciudades*. In: CONGRESO DE LA UNIÓN INTERNACIONAL DE ARQUITECTOS, 1996, Barcelona. Anuales Barcelona: Col·legi d'Arquitectes de Catalunya/Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 1996. Consultado em 27 Maio 2020, disponível em <https://pt.scribd.com/document/97357144/lganasi-de-sola-morales-terrain-vague>
- UNESCOa. (2007). *Historic districts for all: A social and human approach for sustainable revitalization. Brochure designed for local authorities*. Consultado em 26 Maio 2020, disponível em, <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000158331>. Paris
- UNESCOb. (2007). *Historic districts for all: A social and human approach for sustainable revitalization. Manual for city professionals*. Consultado em 26 Maio 2020, disponível em, <https://unesdoc.unesco.org/search/810da0b9-3081-44c8-a3ce-1f6322f99cab>. Paris