

Farol Fontes Pereira de Melo, Cabo Verde: abordagem histórico-patrimonial

Carlos Santos

Introdução

O arquipélago de Cabo Verde, pela sua posição geográfica privilegiada e pela natureza de algumas ilhas e portos, era nos finais de oitocentos, um ponto de paragem para muitos navios a vapor e a vela, sobretudo, por dois motivos: uns pela necessidade de lhe demandar os portos, para efectuar transacções comerciais e abastecimento; outros porque, dirigindo-se, principalmente, para a América e África, procuravam com frequência avistar as ilhas, especialmente as de barlavento, com o intuito de rectificarem as suas rotas. Neste particular, a ilha de São Vicente, com o seu porto de águas profundas, e abrigada por uma baía, sempre foi reconhecida pela sua importância para a navegação comercial em Cabo Verde, por ser um ponto de abastecimento de carvão a um grande número de vapores que cruzavam o oceano.

Por estas, e outras razões, a colocação de faróis, ou a iluminação das costas e portos das ilhas do arquipélago, era sem dúvida, a melhor estratégia que se poderia adoptar, visto a facilitar e auxiliar à navegação nas águas de Cabo Verde. E é neste contexto, que surge o Farol Fontes Pereira de Melo.

Resume histórico dos faróis de Cabo Verde

O arquipélago de Cabo Verde foi, provavelmente, um dos primeiros territórios do ultramar português na África a merecer nos finais do século XIX, a atenção das entidades responsáveis no que se refere a farolagem.

Segundo António Pereira Sampaio, até 1880-1881 não havia a registar um único farol em Cabo Verde, se exceptuarmos duas pequenas luzes, uma branca e outra vermelha, ambas de iniciativa privada, que se acendiam no ilhéu de Santa Maria, no porto da Praia, ilha de Santiago¹. A partir desta data, a Sociedade de Geografia de Lisboa, através da Comissão de Farolagem e Balizagem, estudou e planeou a instalação das primeiras luzes que serviam de guia para a navegação, no arquipélago. Foram sobretudo distribuídos pelas encostas e em posições úteis a navegação, sendo faróis de grande e pequeno alcance, e farolins utilizados para indicar a entrada nos portos e zonas baixas².

O plano de 1880-1881, que prolongou-se até por volta de 1900, proveu as ilhas de Cabo Verde com um conjunto de faróis que, conseguiam satisfazer as necessidades de então. Em 1890, Júlio José Marques da Costa, através dos *Anais do Clube Militar Naval*, descrevia o sistema de farolagem e balizagem de Cabo Verde, nestes termos:

¹ Sampaio, António Nascimento Pereira, *Iluminação e Balizagem no Arquipélago de Cabo Verde*, Lisboa, Typografia Portuguesa, 1890, p.6.

² Gomes, Lourenço, *Urbe, Memória e Crítica da Arte*, Praia, UniCV, 2011, p.90.

*Quando o farolamento do litoral e portos de todas as nossas colónias, e das ilhas adjacentes, estiver num estado comparável ao do Arquipélago de Cabo Verde, grande terá sido o serviço prestado à navegação e ao comércio. Fazemos votos de que assim seja em pouco tempo*³.

Em 1900, Ernesto de Vasconcelos salientava, na sua comunicação, aquando da Exposição Universal de Paris, que, o plano de farolagem de Cabo Verde foi executado, à medida dos recursos financeiros da província e foi completamente realizado a partir de um planeamento adequado e previamente discutido. Na sua intervenção, para além de estabelecer uma lista de faróis do arquipélago, faz igualmente alusão aos principais faróis erigidos até cerca de 1890: o Farol Fontes Pereira de Melo, ilha de Santo Antão, inaugurado em 1886; o Farol D. Luís I, construído em 1882, no ilhéu dos Pássaros, junto a ilha de São Vicente; o Farol Rainha Dona Amélia, edificado na ilha de São Vicente, no ano de 1894; o Farol Dona Maria Pia, construído em 1881, na cidade da Praia, ilha de Santigado; e finalmente, o Farol da Ponta Preta, instituído em 1889, na então vila do Tarrafal, ilha de Santiago⁴.

Na década de 30, do século XIX, entra em funcionamento o Farol do Morro Negro, na ilha da Boavista, “para satisfazer a necessidade que há muito se fazia sentir de um mínimo de alumiamiento na parte leste do Arquipélago” e de mais sete faróis automáticos de médio alcance⁵. A partir de 1940, exceptuando a instalação de algumas luzes de sinalização portuária, muito devido à iniciativa particular, e serviços de assistência e manutenção das instalações existentes, pouco se tem criado e inovado.

Segundo Joaquim Afonso Serra Rodeia, a rede de farolagem do arquipélago, em 1973, apresentava algumas deficiências, face a realidade de então, devido a três factores: em primeiro lugar, os faróis criados em 1880-1894 e aperfeiçoados em 1930-1939 envolviam um número significativo de luzes brancas fixas, na altura inadequadas por causa do desenvolvimento urbano de Cabo Verde, o que acrescentava dificuldades de identificação nos locais onde existia energia eléctrica; em segundo lugar, os faróis não acompanharam a evolução das novas embarcações, nomeadamente, de barcos a motor, que eram mais rápidos e em maior número do que os barcos à vela ou à vapor; por último, os alcances de algumas luzes eram insuficientes e as estruturas apresentavam um estado de conservação deficitário, o que reduzia muitas vezes os alcances reais, logo, em desacordo com as exigências indicadas na Lista de Ajuda à Navegação⁶.

Análise histórica e arquitectónica do Farol Fontes Pereira de Melo

O Farol António Maria Fontes Pereira de Melo, comumente conhecido por “Farol de Boi”, denominação que advém da sua relativa proximidade do Ilhéu de Boi, que lhe fica

³ Costa, Júlio José Marques da, “Farolagem e balizagem no Arquipélago de Cabo Verde”, in: *Anais do Clube Militar Naval*, Nº 20, Lisboa, 1890, p. 591-595.

⁴ Vasconcelos, Ernesto de, *Les Phares des Colonies Portugaises*, Exposição Universal de Paris, Paris, 1900, p. 6-7.

⁵ Rodeia, Joaquim Afonso Serra, *Cabo Verde: Plano de Farolagem do Arquipélago*, Vol. I, Lisboa, Ministério da Marinha, pp. 3-4.

⁶ Idem Ibidem, p. 4.

defronte, é um dos maiores bens patrimoniais da ilha de Santo Antão. Mandado edificar por Decreto Régio de 2 de Abril de 1884, entrou em funcionamento dois anos depois, no dia 15 de Maio de 1886, facto que realça a importância deste património edificado, sabendo-se que a esse tempo – sobretudo numa província pobre e periférica como Cabo Verde – poucas obras públicas eram erguidas com tanta celeridade⁷.

È desde farol que surge uma pequena exposição no Aviso aos navegantes, nº 32, de 11 de Fevereiro de 1886:

O aparelho iluminador é de segunda ordem, com sistema lenticular de rotação. A luz iluminando todas as partes do horizonte é branca e de clarões, que se sucedem de minuto em minuto, e durante este intervalo, a luz, ainda que com menor intensidade, aparece sempre. O alcance correspondente aos clarões é de 27 milhas e o da luz permanente é de 16,2⁸.

Em 1898, Carlos Ribeiro Ferrão, na sua obra, intitulada *Estudos sobre a Ilha de Santo Antão*, descreve o farol nestes termos:

A torre é de alvenaria de secção octogonal, pintada de branco, bem como a casa destinado aos pharoleiros, a qual fica ao sul da torre e contigua à mesma. A altura da parte superior da cimalha da torre sobre o terreno é de 10m,50 e de 162m,10 sobre o nível do mar. As coordenadas geográficas são approximadamente: Latitude – 17º 6’ 50” N; Longitude - 24º 29’ 15” W de Greenwich. Em frente do farol está um pequeno ilhéu, a mui pequena distância da ponta do Boi, denominado Ilheu do Boi⁹.

O Foral Fontes Pereira de Melo, localizado na costa Este da ilha de Santo Antão, freguesia de Santo António das Pombas, pode ser considerado, sem qualquer equívoco, como sendo uma das grandes obras oitocentistas, architectada, na então província de Cabo Verde, não só pelos seus elementos constituintes e sugestiva verticalidade, como também por ter sido o principal e o mais potente farol do arquipélago. Este caracteriza-se por ser um edifício pétreo com uma planta e torre octogonal concêntricas, com cerca de 11 metros de alto, rematada por uma lanterna metálica poligonal dividida em duas partes: uma inferior, que constitui a base, com cerca de 2,5 metros de altura, e outra superior envidraçada com 4,5 metros aproximadamente, formando a lanterna propriamente dito¹⁰, começado a edificar em Junho de 1884 e terminado em Março de 1886, conforme nos indica a lápide comemorativa da construção, que encima a porta que dá acesso ao interior.

Os muros dos 8 lados deste monumento medem cada um, cerca de 2 m na base, sendo que, vão-se comprimindo à medida que atingimos o topo, visto que acompanha todo o alçado da construção. A disposição destes permite uma perfeita simetria e regularidade da estrutura. À

⁷ Rodrigues, Orlando, “Farol de Boi”, *Revista de Bordo da TACV*, Nº 16, Praia, 2010, p.80. A sinalização das costas da ilha de Santo Antão compreende ainda o Farol da Ponta do Sol e o Farol da Ponta Mangrade

⁸ Publicado in: Sampaio, António de Nascimento Pereira, *Iluminação e Balizagem no Arquipélago de Cabo Verde*, Lisboa, Typografia Portuguesa, 1890, pp. 17-18.

⁹ Ferrão, Carlos Ribeiro, *Estudos sobre a Ilha de Santo Antão*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1898, pp. 57-58.

¹⁰ Rodeia, Joaquim Afonso Serra, *Cabo Verde: plano de farolagem do Arquipélago*, Vol. 2, Lisboa, Ministério da Marinha, p. 8.

semelhança de outras construções similares, mostram-se bastante contínuos, apresentando apenas 4 vãos. A fachada principal ostenta uma porta com um lintel em asa de cesto, encimada por duas janelas de volta perfeita, ambas com moldura contínua saliente, que se distribuem de forma regular. No tardoz do edifício encontra-se os outros vãos.

A separar a torre propriamente dita, da lanterna metálica, temos uma cornija em cantaria, e na qual está fixada uma balaustrada de ferro forjado. A ensinar a cornija temos uma plataforma metálica, que servia fundamentalmente para permitir a limpeza e manutenção exterior dos vidros inferiores da lanterna¹¹. A cúpula de secção circular, em chapa de cobre, que remate da torre do farol, é coroada por um pináculo e por um catavento.

A torre, propriamente dita, é toda ela edificada em alvenaria de pedra rebocada e pintada de branco, excepto as molduras dos vãos, a cornija, os cunhais e o soco que são em cantaria à vista.

A única porta da torre e a escada em caracol, com uma estrutura de ferro, dão acesso ao interior do edifício. A referida escada, é acompanhada desde da base até a lanterna, por uma coluna metálica central. Na base da lanterna¹², encontra-se localizada a máquina que proporciona o movimento de rotação do aparelho e o acesso a parte superior da óptica. É também esta base que suporta a estrutura da parte envidraçada das lentes, que tem uma altura a rondar os 5 metros. A lanterna, propriamente dita, era inicialmente constituída por 48 painéis de vidro plano, assente em montantes verticais de ferro e diagonais de bronze. Relativamente ao aparelho óptico do farol, é do tipo catadióptrico de segunda ordem, com cerca de 70 cm de distância focal. Enquanto, a parte superior do sistema luminoso comportava 15 prismas reflectores dispostos em 6 blocos; a inferior tinha apenas 6 prismas¹³. A fonte de luz do aparelho lenticular era formada por um candeeiro de 4 torcidas, alimenta a petróleo.

A construção da casa dos faroleiros é contemporânea ao farol, ou seja, 1884-1886. A residência, de planta rectangular simples, tem um só piso. A fachada principal, virado para a plataforma fronteiro, é simétrico, com a porta ao centro e duas janelas de cada lado, dispostos de forma regular. A porta e as janelas apresentam uma pequena moldura saliente rematadas por arcos de asa de cesto.

Ao longo da fachada, na parte inferior do edifício, encontramos o soco. Salientamos ainda uma cornija que percorre todo o perímetro da casa, quebrando deste modo a monotonia do monumento.

A cobertura era de 4 águas, em telha do tipo Marselha, ainda visível através de uma fotografia de 2006. O corpo principal da habitação é construído em alvenaria de pedra rebocada

¹¹ Segundo Joaquim A. S. Rodeia, não há qualquer notícia de ter constado uma escada exterior, fixa ou amovível, para permitir a beneficiação da cúpula e a limpeza dos vidros superiores da lanterna. Ob. Cit. p. 8.

¹² A base apresenta uma estrutura bastante sólida, porque, para além de aguentar o seu próprio peso, tem de resistir a acção quase constante do vento e do mar.

¹³ Rodeia, Joaquim Afonso Serra, Cabo Verde: plano ..., Ob. Cit. pp. 9-10.

e pintada de branco, excepto os cunhais, o soco, a cornija e as molduras dos vãos que são em cantaria.

Em 1973-1974, Joaquim Afonso Serra Rodeia, referia que o interior da casa dos faroleiros era “*desolador, soalhos podres, esburacados; partes interiores das janelas, fendidas e nalguns casos já inaproveitáveis; mobiliário reduzido ao mínimo para passar a noite; uma das divisões da ala W, sem tiragem, servindo de cozinha; (e) rebocos interiores caído*”. Sobre as condições de vida dos faroleiros que trabalhavam no farol o mesmo autor, faz-nos o seguinte relato:

São muito deficientes, inferiores ao que seria indispensável, mas refira-se que os faroleiros nada fazem para as melhorar. Não só na falta de conservação do que já existe, (como) também na falta de iniciativa em arranjar próximo uma horta de que tirassem algum proveito e que de certo modo contribuísse para de fixarem no local¹⁴.

O conjunto monumental, formado por um farol, casa dos faroleiros, muros e terraços, localizados junto a costa, no alto de uma escarpa, constituem um projeto-tipo desenvolvido noutras paragens do arquipélago cabo-verdiano.

Conservação e valorização do bem patrimonial

O farol e os seus anexos estão em mau estado de conservação. O aspecto exterior da torre em alvenaria são muito irregulares, notando-se várias patologias associadas ao vandalismo, abandono e acção do mar e do vento. Não é preciso uma observação atenta para constataremos algumas falhas na estrutura, nomeadamente, desgaste muito acentuado, perda de material e pouca consolidação dos rebocos, incompatibilidades, vandalismo acentuado, sujidade, fracturas e fissuras, oxidação, entre outras. A casa dos faroleiros encontra-se em ruínas e sem a cobertura. O aparelho óptico não funciona e encontra-se inactivo.

Sob o ponto de vista da conservação do complexo, interessa reproduzir o que escreveu Orlando Rodrigues:

Os metais preciosas como o bronze, a madeira das estruturas interiores e tudo o que pudesse ser desmontado e tivesse alguma utilidade foi levado por mãos de pessoas que nunca se questionaram sobre a gravidade da destruição causada¹⁵.

Em 1973, o já citado Joaquim Afonso Serra Rodeia, concebeu um plano que visava o melhoramento da estrutura, designadamente, um novo sistema de rotação, uma nova fonte de alimentação e um novo tipo de fonte luminosa. O mesmo autor proponha ainda, entre outras medidas, a reparação total da lanterna, incluindo a base e a lanterna propriamente dita; o restauro da cornija e da plataforma em cantaria da torre que suporta a lanterna; a reforma do

¹⁴ Rodeia, Joaquim Afonso Serra, Cabo Verde: plano..., Ob. Cit. pp. 13-14.

¹⁵ Rodrigues, Orlando, *Revista de bordo da TACV – Fragata*, Nº 16, Praia, 2010, pp. 81.

interior da torre e da escada de acesso à lanterna; reestruturação da casa dos faroleiros e respectiva melhoria das condições de vida dos seus habitantes¹⁶.

Em 1975, o país tornou-se independente, e, infelizmente o projecto nunca foi concretizado. Aliás, o que se verifica hoje, em relação ao conjunto monumental, e a sua conservação, é praticamente o mesmo relatado, primeiramente em 1960 pelo técnico de Engenharia do Serviço de Obras Públicas da Província e depois por Joaquim Afonso Serra Rodeia, em 1973.

O farol Fontes Pereira de Melo pode e deve ser encarada com um monumento histórico, não só pelo seu valor artístico e estético, e por ter sido um instrumento de navegação atlântica importante que iluminava a entrada norte do Canal que separa as ilhas de Santo Antão e de São Vicente, como também pela paisagem cultural e natural que o envolve. Trata-se, de facto, de uma paisagem com características naturais e ambientais únicas no panorama das ilhas, e desde sempre aprazível pelos locais. Por isso, é uma área de território que convém conhecer, conservar, valorizar e divulgar.

Neste sentido, o turismo cultural e natural, baseados em preceitos de qualidade e de sustentabilidade, podem levar ao desenvolvimento económico e social aos locais. Para isso, será necessário a envolvimento de todos os agentes – comunidade local, autoridade municipal e central, empresários e investidores – visto a conceber um projecto que tenha como propósito a dinamização da comunidade local a partir da sua própria vivência, condição necessária para a revalorização social e cultural.

Actualmente, as funções do antigo farol foram substituídas por um pequeno dispositivo alimentada a energia solar o qual, infelizmente também se encontra inactivo, devido ao vandalismo de que foi alvo.

¹⁶ Rodeia, Joaquim Afonso Serra, *Cabo Verde: plano de farolagem do arquipélago*, Vol. 10, Lisboa, Ministério da Marinha, p.5.