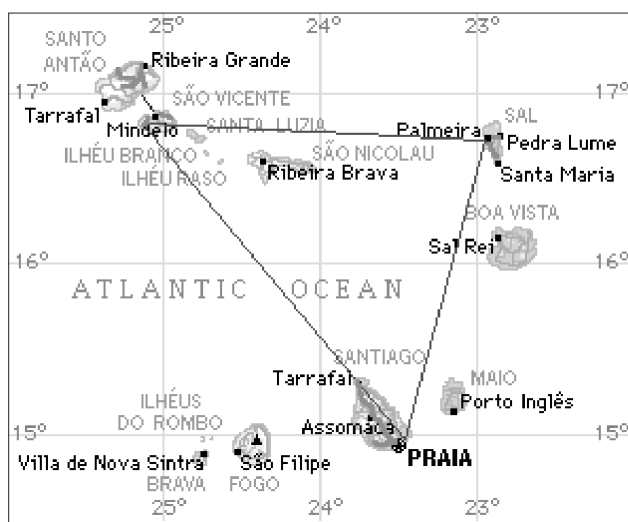


Teresa Serra

Cabo Verde: A requalificação das frentes urbano- portuárias nas Ilhas da Morabesa^I

32



Cabo Verde, situado no Oceano Atlântico, a meia centena de quilómetros do Continente Africano, em frente ao Senegal e à Mauritânia, é um arquipélago constituído por dez ilhas de origem vulcânica e cinco ilhotas que se dividem em dois grupos: Barlavento e Sotavento.

No primeiro grupo incluem-se as ilhas de São Vicente, Santo Antão, São Nicolau, Santa Luzia, Sal e Boa Vista, juntamente com as ilhotas de Branco e Raso; no segundo grupo as ilhas de Santiago, Maio, Fogo e Brava, juntamente com as ilhotas de Rei e Rombo.

Para quem pela primeira vez as visita, as Ilhas de Cabo Verde oferecem paisagens deslumbrantes, de mar e sol e a riqueza da cultura de um povo de modo de ser afável, hospitaleiro, conhecedor de toda a arte e orgulho de bem receber.

A condição insular do país fá-lo depender das suas infraestruturas portuárias e, em contrapartida, a sua posição estratégica privilegiada, entre os continentes africano, europeu e americano, representa uma mais valia em favor do seu potencial desenvolvimento. Os portos de Cabo Verde movimentaram em 2001, segundo a ENAPOR – Autoridade Portuária de Cabo Verde, 924 mil toneladas, sendo que destas, 54% do total das cargas (cerca de 500 mil toneladas) foram movimentadas no Porto da Praia, 25% (229 mil toneladas) no Porto Grande do Mindelo, os dois principais portos do país.

Cada uma das ilhas depende assim do seu porto, para abastecimento de bens de consumo, num país parco de recursos, totalmente dependente do exterior e também, para assegurar a mobilidade dos seus habitantes entre ilhas, em parceria com o avião, o meio de transporte mais utilizado pelos residentes, possivelmente pela irregularidade que ainda se verifica nas carreiras marítimas.

Das dez ilhas habitadas, sobressaem três que, por razões diferentes conhecem um maior desenvolvimento. A ilha do Sal, assim chamada porque desde tempos ancestrais ali aportaram povos em busca do sal que era extraído da soberba cratera do vulcão de Pedra de Lume, onde devido às suas características morfológicas praticamente planas, nasceu o primeiro e até ao momento, único aeroporto internacional e porque, mais recentemente, pela sua beleza selvagem e infindáveis praias de areia branca se tornou um destino turístico.

Perto do aeroporto, situa-se o porto de Palmeira, junto à povoação do mesmo nome, preparado para receber navios de comércio internacional e que actualmente mereceu um novo Plano de Ordenamento, tendo em vista a sua expansão e preparação para o aumento de tráfego previsto em resultado do desenvolvimento acelerado induzido pelo crescimento do Turismo na Ilha.

Santiago é a maior das ilhas do Arquipélago e a ilha-mãe da cultura cabo-verdiana antiga. Durante vários séculos a capital do Arquipélago foi a Cidade de Ribeira Grande,

Cape Verde: The Rehabilitation of the Urban-Port Fronts in the Islands of Morabesa'
Teresa Serra

Cape Verde lies in the Atlantic Ocean, fifty kilometres from the African Continent, off Senegal and Mauritania. The archipelago is made up of ten islands of volcanic origin and five islets that are divided into two groups: Barlavento (windward) and Sotavento (leeward).

The first group includes the islands of São Vicente, Santo Antão, São Nicolau, Santa Luzia, Sal and Boa Vista, together with the islets of Branco and Raso; the second group consists of the islands of Santiago, Maio, Fogo and Brava, plus the islets of Rei and Rombo.

For the first-time visitor, the Islands of Cape Verde offer dazzling landscapes of sea and sun, and the rich culture of a people who are friendly, hospitable, versed in every sort of art and who take pride in welcoming visitors.

The insular conditions of the country make it dependent on its port infrastructures, while its favoured strategic position between the African, European and American continents is a valuable asset in favour of its potential development. Traffic in the ports of Cape Verde, according to ENAPOR – the Cape Verde Port Authority – totalled 924 mil tonnes in 2001, 54% of the total cargo (about 500 mil tonnes) having passed through the Port of Praia, and 25% (229 mil tonnes) through Porto Grande at Mindelo, the two main ports of the islands. Each of the islands depends on its port for the supply of consumer goods in a country that has few resources and is totally dependent on the outside world. The ports also ensure the mobility of the citizens between the islands, in partnership with air travel, the most commonly used means of travel by the residents, possibly due to the irregularity that still exists in the maritime lines.

Of the ten inhabited islands, three stand out because of their greater degree of development, due to differing causes.

The Island of Sal was so named because from the earliest times, peoples came here to get salt which was extracted from the magnificent crater of the Pedra de Lume volcano. Due to its practically flat landscape, this is



Localização geográfica do Arquipélago de Cabo Verde no Oceano Atlântico
Geographical location of Cape Verde archipelago in the Atlantic Ocean

A Ilha do Sal com as salinas no fundo
View of Ilha do Sal with the salt marshes in the foreground

Paisagem de mar e sal característico da Ilha do Cabo Verde
Typical landscape of sea and beaches in Cape Verde

O Porto de Palmeira para o tráfego de navios comerciais
The Port of Palmeira devoted to international trade ships

where the first and until now the only international airport has been built, and more recently, it has become a tourist destination because of its wild beauty and unending white sandy beaches. Near the airport is found the port of Palmeira, next to the settlement of the same name, capable of receiving ships of international trade and which at the present time has undergone a new Zoning Plan, with a view to expanding the port and preparing it for the increased traffic forecasted to result from the accelerated development brought on by the growth of tourism on the island. Santiago is the largest island in the Archipelago and the mother island of the old Cape Verdean culture. For several centuries the capital of the archipelago was the city of Ribeira Grande, today known as Cidade Velha, the first urban settlement founded in the tropics by Europeans. It played a fundamental role in the slave trade and is a required point of reference in the historical context of the Cape Verde Islands. It has been classified as a world heritage by UNESCO.

On December 13, 1769, the seat of government was transferred to the village of Praia de Sta. Maria, due to the sheltered conditions of its port. Opened in 1612, it was less vulnerable to the attacks of pirates and corsairs that passed through and sacked the capital.





34

Vista da Vila da
Praia de Sta Maria
View of Vila da Praia
de Sta Maria

O Porto da Praia
The Porto da Praia

No enclave natural
da cidade da Praia
The natural bay of
the city of da Praia

hoje conhecida por Cidade Velha, primeiro aglomerado urbano fundado por europeus nos trópicos, teve um papel fundamental no comércio escravagista, é referência obrigatória no contexto histórico das ilhas de Cabo Verde e foi considerada património mundial pela UNESCO.

A 13 de Dezembro de 1769, no entanto, a sede do governo é transferida para a Vila da Praia de Sta Maria, devido às condições de abrigo do seu porto, aberto desde 1612, menos vulnerável aos ataques dos piratas e corsários que por ali passavam e saqueavam a capital.

Em 1858 a Vila da Praia de Sta Maria foi elevada à categoria de Cidade e permanece até hoje a capital do país.

Na capital da ilha de S. Vicente, Mindelo, se situa o maior porto de Cabo Verde e o único de águas profundas, o Porto Grande.

A necessária relação da cidade com o seu porto, que voltou a fazer parte das estratégias contemporâneas de planeamento das cidades portuárias, compatibilizando a modernização das actividades produtivas com a melhoria da sua qualidade de vida intrínseca, expondo os seus recursos paisagísticos naturais mas, abrindo também espaços urbano-portuários para fruição pública, dificilmente encontrará melhor expressão do que nas frentes de mar das cidades cabo-verdianas do Mindelo e da Praia.

A cidade da Praia nasce e cresce em volta do seu porto. Nas suas origens a base económica da cidade era a actividade portuária e, ainda hoje, o Porto da Praia tem um influxo determinante na economia da cidade e do país.

O Porto da Praia foi concebido nos anos sessenta essencialmente para operações de movimentação de carga convencional fraccionada, numa altura em que a movimentação de carga na Praia não ultrapassava 75.000 t/ano. A zona portuária resultou de aterros e conquistas ao mar, incluindo o próprio acesso.

Não será pois questionável que todas as necessidades de modernização do porto da Praia, tenham de ser analisadas conjuntamente com as exigências de modernização da própria cidade, centradas nomeadamente na melhoria das infraestruturas básicas de saneamento, das acessibilidades e do ordenamento urbanístico e ambiental de uma cidade aberta para o mar.

No enclave natural da cidade da Praia, a criação de espaços de fruição pública na baía, em frente ao mar, alguns dos quais já programados, irá de certo aumentar o seu atractivo e melhorar as condições ambientais da cidade. Muitas destas intervenções encontram-se já identificadas no Plano Director da Cidade.

No sentido de impulsionar a coexistência harmónica entre as diferentes actividades, produtiva, residencial, recreativa e turística, as Autoridades Portuária e Municipal e o Governo Central de Cabo Verde, vêm unindo esforços de

In 1858, the Village of Praia de Sta. Maria was elevated to the category of City, and it is still the capital of the country today.

The capital of the Island of S. Vicente, Mindelo, boasts the largest port in Cape Verde, Porto Grande, which is also the only deep-water port.

Contemporary planning strategies for port cities have begun again to include the relationship between the cities and their ports, seeking compatibility between the modernisation of production activities and the improvement in the intrinsic quality of life. The natural landscape resources are retained, while urban-port areas are also opened for the enjoyment of the public. It would be hard to find a better example of this than what is found in the sea fronts of the Cape Verdean cities of Mindelo and Praia. The city of Praia arises from and grows around its port. Going back to its origins, the economic base of the city was the port activity, and even today, the Port of Praia has a determinant effect on the economy of the city and the country.

The Porto de Praia was designed in the 60s, mainly for the movement of conventional non-containerised cargo, at a time when the amount of cargo handled in Praia was under 75,000 tonnes/year. The port area, including the access road itself, was created by means of landfill, reclaiming land from the sea.

It is beyond question, therefore, that all the needed improvements for the modernisation of the port of Praia have to be studied in conjunction with the demands of modernisation of the city itself, centred mainly in the improvement of the basic sanitation infrastructures, accesses, and the urban and environmental planning of a city open to the sea. In the natural enclave of the city of Praia, the creation of areas for the public enjoyment of the bay along the seafront, some of which are already scheduled, will certainly enhance its attractiveness and better the environmental conditions in the city. Many of these interventions have already been included in the Master Plan of the City. In order to stimulate the harmonious coexistence between the various activities – production, residential, recreational, and touristic – the Port Authorities and the Local Government, together with the Central Government of Cape



Verde, have joined forces to coordinate their policies, attributing to the City of Praia the concept of a port city, and promoting its inclusion in the collective ideal, so that the port will regain its role as the ex libris of the city. The natural beauty of the Cape Verde Islands – its ocean fronts and, above all, its bays around which its two main cities are built – makes these islands a preferred tourist destination and has attracted the interest of economic groups in the sector. As a result, they have been proposing a variety of enterprises, such as hotels and marinas, among others, to the respective authorities. Above all, this is the case of the Bay of Praia, with its islet of Sta. Maria, just a few metres from the beach at Gamboa in front of the commercial port, where previously, during the Portuguese occupation, a leper colony was built, the ruins of which still exist today. Various proposals for this location have been received by the Government of Cape Verde and



O Porto e a Baía da Ilha de São Vicente
View of the port and Baía da Ilha de São Vicente

A Avenida Marginal que permite o passeio público desde o porto até à Torre de Belém
Avenida Marginal connecting with a pedestrian path the port with Torre de Belém

Uma rua do centro da Ilha de São Vicente
Inner streets in the city centre of Ilha de São Vicente

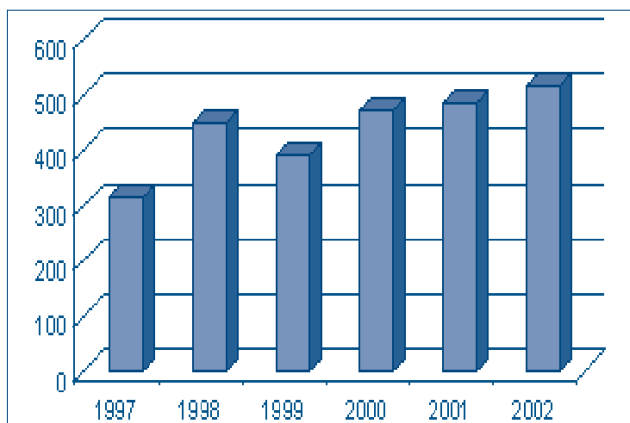
Infraestruturas
portuárias
Port infrastructures

A frente da água
do Mindelo
The waterfront of
Mindelo

Número de yates que
demandaram o Porto
Grande no período
1997-2002
Number of yachts
that called at Porto
Grande in the period
1997-2002



36



coordenação das suas políticas, assumindo para a Cidade da Praia o conceito de cidade portuária e promovendo a sua incorporação no imaginário colectivo, para que o porto ganhe de novo o seu papel de *ex libris* da cidade. A beleza natural das ilhas de Cabo Verde, das suas frentes de mar e sobretudo das baías em torno das quais se desenvolvem as duas cidades principais, fazem destas ilhas um destino turístico de eleição e despertam o interesse dos grupos económicos do sector que, em consequência, para elas, têm vindo a propor às Entidades Oficiais, empreendimentos de vária natureza como hotéis e marinas, entre outros.

É, sobretudo, o caso da Baía da Praia, com o seu Ilhéu de Sta Maria, a escassos metros da praia da Gamboa, em frente ao porto comercial, onde outrora, durante a ocupação portuguesa, se construiu uma leprosaria de que ainda hoje existe a ruína.

Várias são as propostas recebidas pelo Governo de Cabo Verde e pela Câmara Municipal da Praia para este local, que resistindo a um desenvolvimento a qualquer preço, tentam, no entanto, preservar a qualidade e excelência ambiental e paisagística e, com esse fim preparam a elaboração de um Plano Director de Marinas e Portos de Recreio para todo o país.

A Autoridade Portuária e a Câmara Municipal, concordam contudo, em que o Ilhéu se adequaria à construção de um terminal de cruzeiros e infraestruturas de apoio ao turismo, à náutica de recreio e ao lazer, justificado pela procura e ideal pela proximidade à cidade, a infraestruturas hoteleiras existentes e previstas e à via de acesso ao “Plateaux”, zona antiga da cidade e ao restante território da Ilha.

Perspectiva-se que, de acordo com a abertura económica que se vem verificando no país e a falta de recursos próprios, a responsabilidade do desenvolvimento de um projecto para a requalificação do local, deva, à semelhança de outros, caber à iniciativa privada, provavelmente em regime de concepção/construção/exploração e seja parte integrante da requalificação em curso para a frente de mar da cidade da Praia.

O PORTO E A BAÍA DE ILHA DE SÃO VICENTE

A cidade do Mindelo, na ilha de S. Vicente, é considerada a capital cultural do País, cidade que à semelhança da cidade da Praia nasceu e cresceu em volta do seu porto, a que chamam Porto Grande, possivelmente devido às condições naturais de fundos e abrigo que proporciona. Uma vez mais, a localização estratégica e as condições de abrigo excepcionais da Baía do Mindelo, constituíam as condições ideais para a criação de infraestruturas que possibilitassem o reabastecimento de navios a vapor, incluindo-se o Porto Grande como ponto de escala obrigatória dos navios que atravessavam o Atlântico.

Como em todas cidades portuárias, verifica-se uma estreita relação entre o Porto Grande e a cidade do Mindelo, notória em aspectos tão distintos como o plano espacial, económico e social.

A baía, que constitui a frente de mar da cidade, está classificada como uma das dez mais belas do mundo e a Avenida Marginal, que permite o passeio público desde o porto até à Torre de Belém, monumento construído à semelhança da Torre do mesmo nome de onde, de Lisboa partiram as primeiras Naus dos Descobrimentos quinhentistas, oferece uma vista soberba sobre o mar, o imponente Monte Cara, ilhota situada em frente ao porto, assim chamado por o recorte do cume desenhar como que um perfil humano em posição de descanso e, a vizinha ilha de Stº Antão.

A abertura do porto à sua cidade constitui um objectivo da Autoridade Portuária que para tal, tem em curso um estudo de reordenamento dos espaços terrestres pretendendo, no sentido físico do termo, destruir os muros que separam o terminal de passageiros da cidade, permitindo o acesso directo à Avenida Marginal e a fruição das áreas pela população e visitantes.

As intervenções em estudo, têm ainda como objectivo criar áreas para a instalação de novas actividades, como por exemplo infraestruturas de apoio à náutica de recreio, adequadas ao abrigo de embarcações e ao acolhimento das suas tripulações, inexistentes na cidade e na ilha e, a valorização e requalificação paisagística e ambiental de espaços urbano-portuários.

Também no Mindelo o turismo tem vindo a ganhar peso e, a já referida construção/exploração de uma Marina e outras infraestruturas de apoio à náutica de recreio, com expressão significativa em S. Vicente, despertam o interesse de Grupos Económicos Privados.

As frentes de água urbano-portuárias de Cabo Verde, particularmente nas cidades da Praia e do Mindelo, como aliás em quase todas as cidades portuárias do mundo em que, como estas, os Portos se localizam no centro da cidade, são espaços privilegiados com grande potencial para acolherem intervenções dirigidas à melhoria da qualidade de vida urbana.

Estas intervenções, sejam elas de recuperação de antigos edifícios de uso portuário ou industrial, que se situam na proximidade do porto, para usos turísticos e de lazer, ou de construção de novos edifícios arquitectonicamente integrados no espaço, ou tão só de passeios públicos para fruição das frentes de água, permitirão desde logo juntar novamente o processo de desenvolvimento da cidade e do porto e reforçar o significado de cidade portuária.

NOTA

1. O termo Morabesa aplica-se à simpatia convivalidade do povo Cabo-Verdiano.

by the Town Hall of Praia, which are rejecting development at any price, while trying at the same time to preserve the quality and excellence of the environment and landscape. To this end, they have drawn up a Master Plan for Marinas and Recreational Ports for the whole country.

The Port Authority and the Town Hall have agreed, however, that the Islet would be suitable for the construction of a cruise ship terminal and infrastructures to support tourism, recreational boating, and leisure. There is sufficient demand to justify this plan, and the site is ideal because of its proximity to the city, to the existing and planned hotel infrastructures, and to the access route to the “Plateaux”, the old town, and the rest of the island. In light of the economic openness that is being seen in the country and the lack of public resources, it is expected that the responsibility for developing a project to renew the area will be left, as in other cases, to private initiative, probably under an agreement for design/construction/exploration and would be integrated into the renewal plan for the seafront now underway in the city of Praia.

THE PORT AND THE BAY OF SÃO VICENTE

On the island of S. Vicente, the city of Mindelo, considered to be the cultural capital of the country, like the city of Praia arose from and grew around its port, called Porto Grande, possibly because of the natural conditions of its depth and the shelter it affords.

Once again, the strategic location and the exceptional harbour conditions of the Bay of Mindelo were ideal for the creation of infrastructures that made it possible to resupply steam ships, and Porto Grande was included as an obligatory port of call for ships crossing the Atlantic. As in all port cities, there is an intimate relationship between Porto Grande and the city of Mindelo, a marked relationship in aspects as distinct as the use of space, economy, and social conditions. The bay makes up the sea front of the city, and it is classified as one of the ten most beautiful bays in the world. The Avenida Marginal provides a public walkway from the port to the Tower of Belém, a monument built in the likeness of the Tower of the same name in Lisbon, from which the first ships

sailed to discover the New World in the 1500s. From the avenue there is a superb view of the sea, the imposing Monte Cara – an islet located in front of the port and so called because the outline of the top of the islet is like the profile of a man at rest – and the neighbouring island of Stº Antão. The opening of the port to its city is a goal of the Port Authority, which has undertaken a study to redesign the land areas, with a view to destroying the physical walls that separate the passenger terminal from the city, and thus give direct access to the Avenida Marginal and allow the local inhabitants and visitors to enjoy the area. The interventions being considered also have the goal of creating areas for the installation of new activities, such as infrastructures for recreational boating suited to harbour boats and lodging their crews, something which does not exist at the moment in the city or on the island. These interventions also aim to improve and rehabilitate the landscape and environment of the urban-port areas.

Tourism has also begun to have a greater impact on Mindelo, and the construction/exploration, as mentioned above, of a marina and other supporting infrastructures for recreational boating, which is significant in S. Vicente, has drawn the attention of private economic groups.

As is the case in almost all the port cities of the world where the ports are located in the centre of the city, the urban-port waterfront areas of Cape Verde, especially in the cities of Praia and Mindelo, are favoured areas with a great potential for interventions aimed at improving the quality of urban life. These interventions – whether to rehabilitate old port buildings or industrial buildings located near the port, for use in tourism and leisure activities, or in the construction of new buildings that are architecturally integrated in the space, or simply the building of public walkways for the enjoyment of the waterfronts – will immediately bring together again the process of development of the city with that of developing the port and thereby reinforce the meaning of port city.

NOTE

1. The expression “morabesa” refers to the sympathy and warmth of the Cape Verde people.