



Universidade de Coimbra

Faculdade de Ciências e Tecnologia

Arquitectura e Turismo:

Ilha do Sal (Cabo Verde), um caso de estudo

Jeremias Silva Nascimento | 2003101583 | Dissertação de Mestrado em Arquitectura

Orientação: Prof. Doutor António Bandeirinha e Arquitecta Susana Lobo | Faculdade

de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra | dARQ | Coimbra 2010

Arquitectura e Turismo:

Ilha do Sal (Cabo Verde), um caso de estudo



1

¹ Hotel Dunas de Sal, na ilha do Sal
Fonte: Fotografia do autor.

Agradecimentos

À minha família...

em especial à minha mãe, simplesmente, por *tudo*.

À Arquitecta Susana Lobo pelo apoio *incondicional* na realização deste trabalho, e ao Professor Doutor António Bandeirinha pela *orientação* do mesmo.

À Fundação Calouste Gulbenkian pelo *suporte* e pelo acreditar num mundo sempre melhor.

Aos arquitectos da Câmara Municipal do Sal, Sr. António Lobo e ao Sr. Luís Filipe Estrela pela preciosa *ajuda* na recolha de informação,

À Mira pelo encorajamento, paciência e *carinho*.

Aos meus “*brothers*” do dARQ e do “*Girabola*”. Paulo, Marco, Gilson, Claudete, Jota, Gerson, Reeder, Dimaras, Nil, Nelson, Azai, Nuak,.. *loading*...

A todos os meus *Amigos* que me acompanharam nesta longa *caminhada*, e a todos aqueles que de certa forma contribuíram para a realização deste trabalho.

Enfim...

OBRIGADO a todos.

Índice

Agradecimentos.....	5
Introdução.....	9
Contextualização	9
Problemática.....	13
Metodologia	13
Estrutura.....	17
1.Cabo Verde - Enquadramento Geral.....	19
Cabo Verde – Ilha do Sal.....	19
Enquadramento Morfológico e Geológico da Ilha do Sal.....	23
Morfologia da ilha	23
Aspectos Geológicos	25
Enquadramento da Histórico da Ilha.....	27
O povoamento da Ilha.....	27
A Administração da Ilha	33
Divisão Administrativa.....	37
O Crescimento Demográfico.....	41
O Território e a sua Ocupação	43
Principais Centros Urbanos da Ilha.....	45
2.O Fenómeno do Turismo. História do turismo em Cabo Verde.....	53
Na rota das Grandes Expedições	53
O papel do Aeroporto.....	57
A hotelaria, o turismo e os Vynckier.....	67
3.A vila de Santa Maria – Caso de Estudo.....	73
Evolução urbana da Vila	73
Os empreendimentos turísticos.....	87
O Hotel Morabeza.....	89
O Hotel Belohorizonte.....	93
O Hotel Aeroflot	95
Os Investidores, o investimento e a institucionalização do Turismo	99
Os Instrumentos de planeamento e gestão territorial	111
Santa Maria: Plano Director Municipal (PDM)	117
Estratégias para o Futuro.....	121
Considerações finais.....	129
Bibliografia.....	135

Introdução

Contextualização

A compreensão do espaço urbano e da sua evolução como meio físico em constante transformação e mutação, influenciada pelos diversos factores e agentes que nele intervêm, conferem à Arquitectura um sentido unidireccional na sua forma de intervenção e pluridisciplinar na abordagem dessa mesma intervenção, ou seja, a Arquitectura, como instrumento de construção do espaço real ou imaginário, abrange as diferentes áreas sociais, políticas, económicas, culturais, e ainda todas as áreas com influência sobre a nossa vivência. Neste sentido, o Turismo não é excepção, estabelecendo relações directas ou indirectas com a Arquitectura, que o presente trabalho pretende abordar.

É neste contexto que reside o interesse da escolha da Vila de Santa Maria, na Ilha do Sal, em Cabo Verde, como caso de estudo, território que conhece enormes transformações fruto do crescimento do sector turístico na ilha. Desde a sua fundação, no início do século XIX, a vila tem um crescimento urbanístico apresentado em duas fases distintas, em intervalos de tempo díspares, sendo uma com um lento crescimento, durante o período de exploração salineira, e outra, por volta da década de oitenta do século XX, em que aparece o grande investimento no sector turístico. A partir do Turismo a vila cresce com novas imposições estruturais na forma urbana, redefinindo a sua configuração e criando novas zonas de expansão conformadas à implantação de diversos empreendimentos hoteleiros. Nos últimos vinte anos, a iniciativa privada e o investimento no sector turístico, vêm influenciando o crescimento de Santa Maria com um desfecho imprevisível, pela sua continuidade, o que equivale a dizer que “*a vila está em obras*”.

O contexto demográfico e económico assume um papel preponderante no desenvolvimento da estrutura urbana, marcado pelo fenómeno da especulação imobiliária e pelo incentivo ao investimento privado, proporcionando, assim, o aumento da população, principalmente pelas migrações internas, com impacto directo sobre a ocupação do solo.

Dada a importância e actualidade das diversas questões levantadas pelo Turismo, a temática abordada neste trabalho revela-se pertinente e ajustada ao contexto de um país que o assume como uma das principais estratégias para o seu desenvolvimento.

Assim, pretende-se compreender: quais as consequências da ambição de um desenvolvimento desenfreado do Turismo e de um crescimento urbano desnivelado, que põem em causa a preservação de zonas consideradas protegidas; as inter-relações estabelecidas entre os novos empreendimentos turísticos, o espaço urbano, e as estruturas ambientais e naturais existentes; a aplicação das ferramentas de ordenamento territorial, através do controlo e da sua execução no plano físico. Estas são algumas inquietações que o trabalho pretende abordar, de forma a apresentar possíveis saídas.

Este ensaio representa uma oportunidade de conhecimento, contextualização e enquadramento de uma realidade territorial, na qual, como cabo-verdiano e, espera-se, futuro interveniente neste mesmo território, possa adquirir tais ferramentas para a sua compreensão, no sentido de uma melhor intervenção.

Problemática

“O turismo...precisa de ser disciplinado e domesticado. ...não se deve permitir que empresas imobiliárias, nacionais ou internacionais, privatize praias, bloqueiem paisagens ou implantem complexos turísticos sem os necessários estudos do impacto ambiental e social.”²

Com a finalidade de objectivar a elaboração do presente estudo, são levantadas algumas questões, na exposição dos conteúdos, no sentido de conjecturar algumas respostas. Assim: que relação deve a Arquitectura estabelecer com o Turismo, no que se refere à construção do território e da paisagem; que medidas para o melhor planeamento das intervenções turísticas no contexto urbano ou rural; devem os interesses económicos sobrepor-se aos da sociedade civil; que soluções para esta forma de “colonização” do território?

Estas são questões sobre as quais o presente trabalho pretende reflectir, remetendo para uma análise das formas de planeamento, dos objectivos delineados pelo poder, no que se refere às políticas adoptadas e do seu impacto sobre o território, dos intervenientes, e do cumprimento dos mesmos planos.

Metodologia

A elaboração do presente trabalho, foi pensada de acordo com os objectivos propostos, permitindo uma metodologia diversificada, que se decompôs em fases distintas, ainda que não lineares, cruzando-se durante o

² AZEVEDO, Paulo Ormino de - Cabo Verde: uma nação em rede. ECDJ. Coimbra. ISSN 0874-6168 1:10 (2007) 57:58. Alerta feita pelo Professor Doutor Paulo Ormino de Azevedo, na revista ECDJ que dedica a edição ao Seminário Internacional Reabilitação Urbana do Mindelo (SIRUM), realizado em 2006, no qual são realizadas algumas conferências/debates sobre a problemática da ocupação do território cabo-verdiano.

período de realização do presente estudo. No decorrer do processo de pesquisa, algumas dificuldades foram encontradas, relacionadas com a recolha de informação sobre o caso de estudo em si. Essas dificuldades deram-se devido ao pequeno número de registos bibliográficos existentes sobre a Ilha do Sal, bem como à carência de estudos realizados.

Ainda assim, as fontes bibliográficas, encontradas, foram de extrema importância, pois subsidiaram a fundamentação teórica deste estudo, principalmente norteando os caminhos para o levantamento dos dados.

A produção de material cartográfico, também considerada relevante, mostrou, a partir das cartas hidrográficas documentadas nos acervos de diversos arquivos, a evolução da forma urbana da vila, além de outros conhecimentos respeitantes a este estudo.

Outro processo metodológico desenvolvido na execução do presente estudo foi o levantamento fotográfico durante o trabalho de campo, enriquecendo de forma ilustrativa o corpo textual e, ainda, contribuindo para uma melhor compreensão do espaço em estudo.

Foram realizadas entrevistas que deram suporte ao conteúdo *Histórico*. A análise das mesmas permitiu a compreensão de aspectos relevantes para o crescimento urbano da referida ilha. Algumas destas entrevistas foram feitas através de correio electrónico (E-mail), não havendo prejuízo dos temas abordados.

Desta forma, o processo metodológico foi desenvolvido em quatro partes distintas, sendo uma de carácter bibliográfico, o que configurou a contextualização geral deste estudo; outra referente ao trabalho de campo, com deslocação à ilha do Sal, considerado um dos momentos importantes no caminhar deste trabalho, para a recolha de diversas informações; a terceira fase prendeu-se com a recolha de material cartográfico nos diversos arquivos, como no Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), no Centro de Documentação e Informação (CDI), no Instituto Investigação Científica Tropical (IICT), e na Biblioteca Nacional de Portugal (BNP), onde foram consultadas as cartas datadas de 1902, 1956 e 1969, sendo os únicos levantamentos registados, o

que justifica a análise da evolução da forma urbana da vila nesses períodos; a última fase constitui, portanto, na interpretação dos aspectos apresentados no decorrer deste trabalho com o objectivo de apresentar possíveis soluções.

Estrutura

O presente estudo é estruturado em três capítulos, organizados de forma a potenciar uma leitura de conjunto e de continuidade, no sentido de facilitar a compreensão e exposição do caso de estudo.

Por se tratar de um estudo desenvolvido sobre um contexto diferente ao qual estamos inseridos, torna-se necessário um enquadramento geral, no qual são tratados aspectos importantes para a localização e compreensão da realidade em estudo. Assim, no primeiro capítulo, são tratados os aspectos históricos e geográficos do país - Cabo Verde - e da ilha - o Sal.

Uma vez que os trabalhos desenvolvidos sobre o tema Arquitectura e Turismo, no país, são escassos ou quase inexistentes, o segundo capítulo tem como objectivo a exposição e o enquadramento do fenómeno do turismo em Cabo Verde, no qual se expõe uma evolução histórica do sector, no intuito compreender a sua génese e os factores que o influenciaram.

O último capítulo tem por objectivo a análise do caso de estudo, a Vila de Santa Maria, na ilha do Sal, no qual se tenta compreender como a estrutura urbana da vila é influenciada, durante o período de exploração salineira, na sua fundação, e, mais tarde, o com o fenómeno do turismo. E, ainda, apreender como as políticas adoptadas pelo país, na gestão do turismo e do território, tiveram impacto sobre crescimento da vila. Perante tal exposição são lançadas algumas linhas orientadoras para uma ocupação sustentável do território.

1.Cabo Verde - Enquadramento Geral

Cabo Verde – Ilha do Sal

O arquipélago está localizado no sector oriental do Oceano Atlântico, a 445 km a oeste do promontório africano que lhe atribui o nome: Cabo Verde. É constituído por dez ilhas e cinco ilhéus, de origem vulcânica, que estão divididos em dois grupos: Barlavento, com as ilhas de Santo Antão, São Vicente, Santa Luzia, São Nicolau, Sal e Boavista e os ilhéus Branco e Raso; e Sotavento, com as ilhas da Boavista, do Maio, Santiago e Fogo, e os ilhéus Grande Luís Carneiro e Cima.

Localizado na extremidade ocidental da faixa do Sahel,³ o arquipélago de Cabo Verde é caracterizado por um clima semi-árido, que apresenta as estações de «seca», de Julho a Novembro, e «húmida», de Agosto a Outubro. A sua história tem sido marcada pelos diversos períodos de secas e consequentes períodos de fome. A escassez de recursos naturais e minerais de valor económico é uma realidade que tem limitado o desenvolvimento e o crescimento do país, constituído por uma população que tem vivido essencialmente das actividades ligadas ao sector primário, como é o caso da agricultura, prejudicadas pela escassez de chuvas regulares. Esta irregularidade de distribuição do fenómeno fluviométrico, no tempo e no espaço, tem constituído um desafio à sobrevivência do cabo-verdiano.

Constituído por rochas vulcânicas, essencialmente basálticas, os únicos recursos naturais de algum valor económico são o sal, nas ilhas do Sal e da

³ Região Africana situada entre o deserto do *Sahara* e a savana semi-árida do sul, formando um corredor que abrange países, como o Senegal, frente ao qual situa-se Cabo Verde a uma distância aproximadamente de 500km. Enciclopaedia Britannica [Em linha]. [Consult. Fevereiro 2009] Disponível em WWW: <URL: <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/516438/Sahel#>>



1.



2.

Fig. 1 – Localização do Arquipélago de Cabo Verde no Oceano Atlântico

Fonte: http://www.frsp.org/CIP_PLOP/img/mapa/mapa_cabo.gifn [Consult. Dezembro 2009]

Fig. 2 – As Ilhas do Arquipélago

Fonte: <http://foyabranca.caboverdehotel.com/images/acces/cv.gif> [Consult. Dezembro 2009]

Boavista, a pozolana, na ilha de Santo Antão, e as fontes de energia renováveis, como do sol, do vento e da água do mar. Esta escassez de recursos aliada «às condições insulares, desfavoráveis, agravadas em períodos de seca climática e de crises»⁴ empurrou a população para a emigração. Fenómeno que começou no início do século XX, com destinos como as roças de São Tomé, no Continente Africano, e muitas outras paragens, nos continentes Americano e Europeu, e que hoje representa mais de metade da população do país. As remessas dos emigrantes têm tido um peso importante na economia de Cabo Verde, representando cerca de 9% do Produto Interno Bruto⁵, situação que, devido à conjuntura internacional actual, sofreu uma ligeira quebra.

Contudo, nos últimos anos, devido às temperaturas elevadas durante todo o ano, associadas a outras características favoráveis à exploração do fenómeno turístico, o país tem apostado neste sector como principal motor para seu o desenvolvimento e crescimento económico.

⁴ AMARAL, Ilídio – Cabo Verde: introdução geográfica In Historia geral de Cabo Verde. Lisboa : Edição IIIICT e INPPCV, 1991-2002. vol. 1, p.17.

⁵ INE- instituto Nacional de Estatística de Cabo Verde



3.



4.

Fig. 3 – Relevo da Ilha.

Fonte: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/93/Sal_relief.png [Consult. Janeiro 2010]

Fig. 4 – Mapa da Ilha

Fonte: <http://www.mat.uc.pt/~rps/mergulho/ilhas/map.gif> [Consult. Janeiro 2010]

Enquadramento Morfológico e Geológico da Ilha do Sal

Morfologia da ilha

Com uma superfície de 216 km², a ilha do Sal possui uma configuração alongada, com maior dimensão na direcção norte-sul, e a sua morfologia insular é caracterizada essencialmente por uma planura⁶, na qual se salientam alguns montes resultantes da actividade vulcânica que, em tempos, originou a ilha.

A parte setentrional da ilha está caracterizada por uma «superfície suave», que devido à acumulação de sedimentos finos e à existência de alguma humidade, tem um relativo potencial para a prática da agricultura, sendo conhecido como “Terra Boa”. A variação de altitudes baliza-se entre os 20m e os 40m, que em “Terra Boa” pode ir até aos 15m. Na parte intermédia, constituída essencialmente por rocha basáltica, a altitude da aplanção varia entre os 50m e os 60m, com acidentes de relevo marcantes, como é o caso do Monte Grande, com 406m de altitude, o ponto mais alto da ilha.

Com menor valor de variação de altitude encontra-se a parte meridional, constituída, essencialmente, por rochas basálticas cobertas por dunas, ou camadas arenosas, que se movimentam de acordo com os ventos do nordeste e se acumulam na orla costeira, criando praias de areia branca, como são exemplo as praias de Santa Maria e de Ponta Preta.

⁶ Característica pela qual foi inicialmente chamada de “Lhana”.

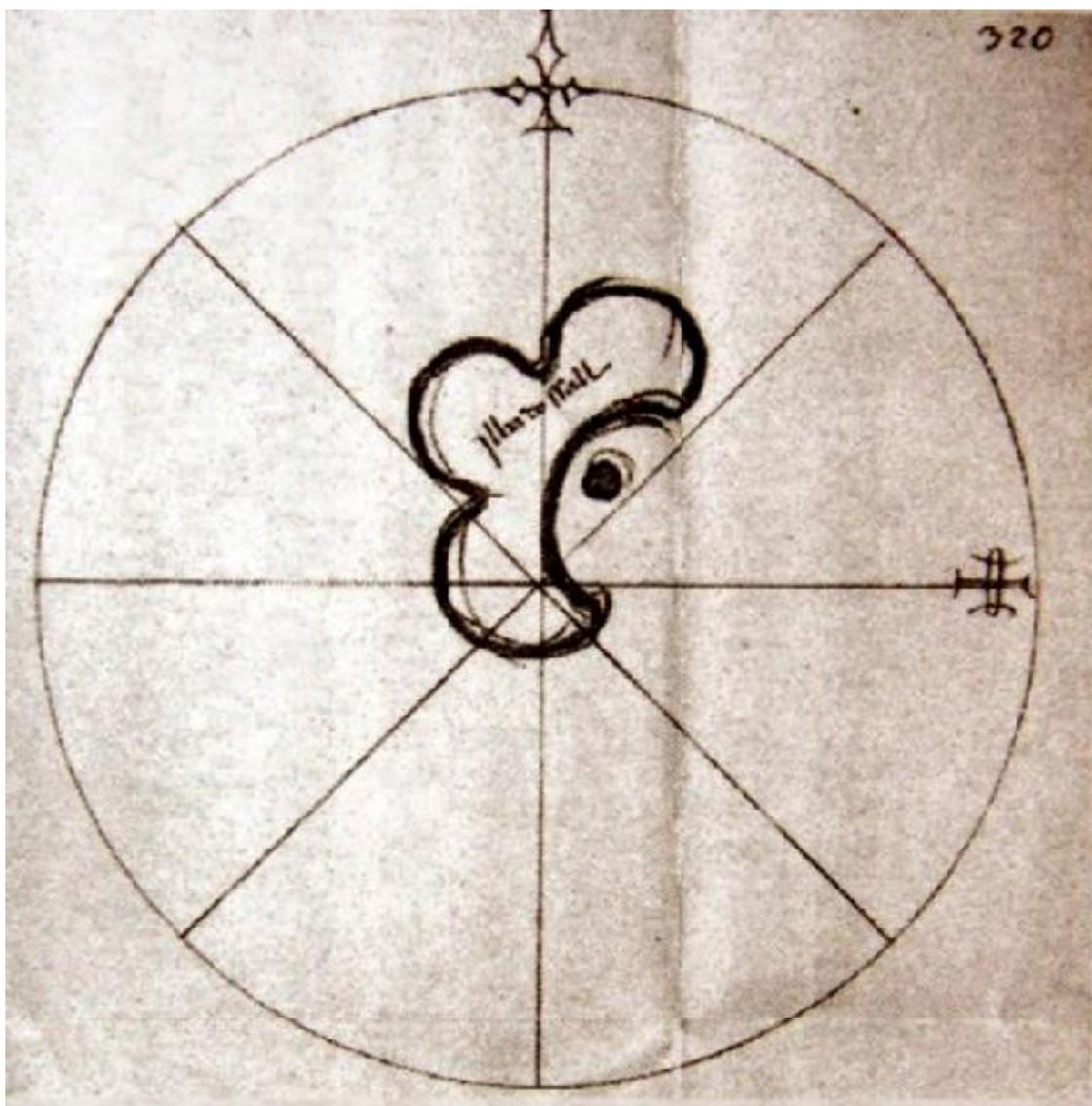
Aspectos Geológicos

Tal como muitos dos arquipélagos conhecidos, as ilhas de Cabo Verde são de origem vulcânica. O registo da formação das diferentes ilhas é datado de vários períodos, devido à deslocação da Placa Africana, para Leste, em relação aos “pontos quentes”, criando os alinhamentos de Barlavento e de Sotavento. Assim, no grupo do Barlavento encontra-se o conjunto de ilhas geologicamente mais velhas, em que a ilha do Sal e do Maio são as mais antigas.

Actualmente, a única actividade vulcânica, no arquipélago faz-se sentir na ilha do Fogo, com um vulcão que «acorda» em períodos de aproximadamente meio século. No entanto, a ilha Brava, distanciada 8 km do Fogo, é a mais afectada pela actividade sísmica nesta zona. As últimas erupções são de 1951 e 1995.

A ilha do Sal, sendo uma das mais antigas, terá sido formada há cerca de 1.8 milhões de anos. Embora seja uma das ilhas geologicamente mais antigas, a sua planura não é o resultado da acção da erosão, mas, sim, do processo de formação das próprias rochas. A ilha foi gerada, numa primeira fase, através de um série de erupções vulcânicas, repetidas e abundantes, em que na imersão das lavas estas se distribuíram, formando enormes mantos que ocuparam grande parte da superfície. Muitas das irregularidades provocadas pelo derramamento das lavas foram aplanadas pelo depósito de sedimentos no mar, pouco profundo. A parte mais acidentada da ilha é a parte Norte, que apresenta muitos dos pequenos montes referidos (Monte Grande, Monte Oeste e Rocha de Salina), que caracterizam esta zona com ondulações suaves.

Os minerais existentes, que formam as rochas da ilha, são gerados na parte inferior da crosta terrestre, sendo uma raridade a sua formação na crosta superior. Muitos desses minerais formaram-se por evaporação da água do oceano, entre eles, o sal comum, o gesso e a *calcite*, que se apresenta na



6.

Fig. 6 – Primeira representação conhecida da ilha, por Valentim Fernandes, meados de 1500.

Fonte: <http://www.arquipelagos.pt/imagePopUp.php?id=16629> [Consult. Janeiro 2010]

forma de crostas calcárias de cor branca. Estes são os principais recursos naturais explorados na ilha, com particular incidência sobre o sal, que abunda, com principal aplicação na alimentação. O gesso e o calcário são utilizados na indústria ligada à construção civil.

Enquadramento da Histórico da Ilha

O povoamento da Ilha

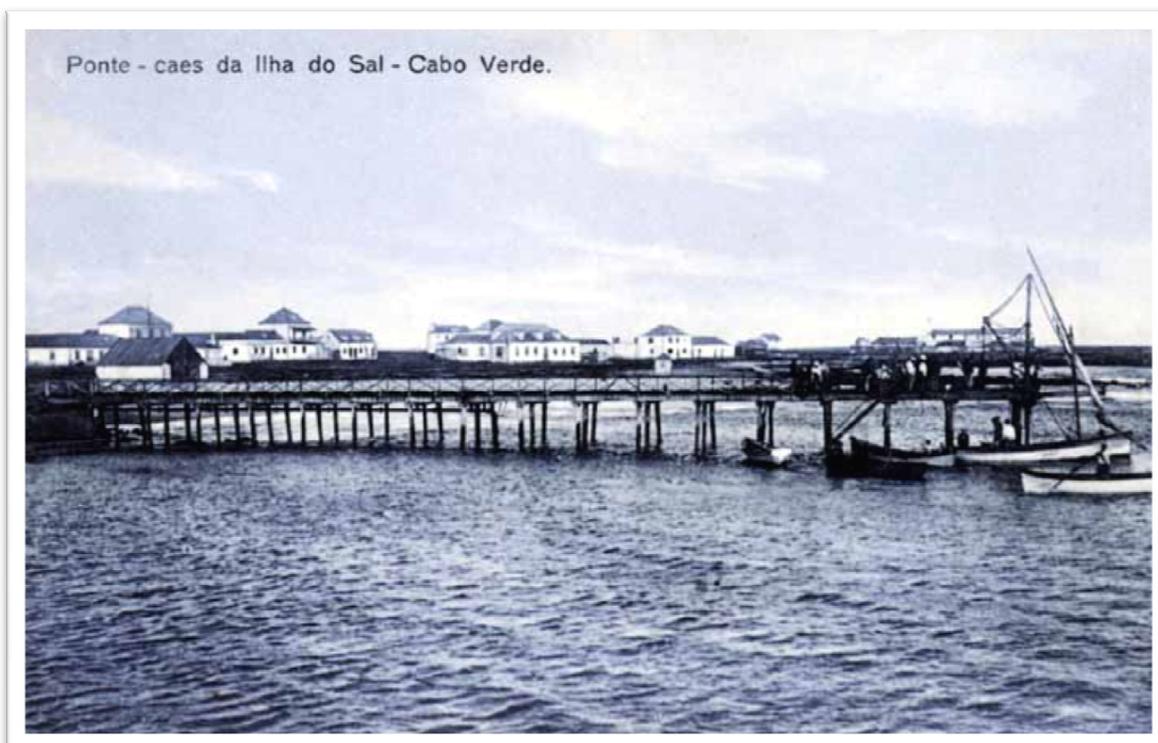
Descoberto em 1460, pelo português Diogo Gomes e o genovês António de Noli, o povoamento do arquipélago só começou por volta de 1462, na ilha de Santiago (Ribeira Grande). Mas, a quase inexistência de recursos naturais e a dificuldade da prática agrícola, não despertava nos colonos grande interesse de fixação na ilha. Assim, a colonização da ilha de Santiago foi impulsionada pelo facto do arquipélago possuir uma posição estratégica no Atlântico, uma vez que *“as ilhas poderiam servir não só de excelente ponto de escala mas também de trampolim para as incursões de reconhecimento e exploração da faixa costeira do continente”*⁷ africano. Para cimentar o povoamento da ilha, a Coroa concede aos povoadores e futuros moradores determinados privilégios, como facilidades fiscais e comerciais para o comércio de escravos na costa da Guiné (segundo Carta Régia de 1466). A partir desta data, dá-se a consolidação do povoamento desta ilha, evidenciando as dificuldades que as restantes ilhas também iriam sentir para a fixação da população.

À excepção da ilha do Fogo, que recebe os seus primeiros habitantes, vindos de Santiago, nos finais do século XV, as outras ilhas só receberiam população

⁷ BALENO, Ilídio Cabral – Povoamento e formação da sociedade In Historia geral de Cabo Verde. Lisboa : Edição IICT e INPPCV, 1991-2002. vol. 1, p.130.



7.



8.

Fig. 7 – Vila de Santa Maria, século XIX.

Fonte: <http://www.tvciencia.pt/tvcicn/pagicn/tvcicn02.asp?img=http://www.tvciencia.pt/imgicon/col01/g01/cptl127.jpg&tit=Cabo Verde, Sal, Vista Geral> [Consult. Fevereiro 2009]

Fig. 8 – Porto/Ponte da Vila de Santa Maria, cerca de 1920.

Fonte: <http://www.tvciencia.pt/tvcicn/pagicn/tvcicn02.asp?img=http://www.tvciencia.pt/imgicon/col01/g01/cptl119.jpg&tit=Cabo Verde, Sal, Ponte - caes> [Consult. Fevereiro 2009]

a partir do século XVI, como são os casos de Santo Antão e São Nicolau. Até ao século XVII, a ilha do Sal e as restantes, “*com excepção de Boa Vista continuavam desertas. Ou vagueavam, nas suas planuras e encostas, rebanhos soltos*”⁸. Estas ilhas eram usadas como «currais» para a criação de gado que, periodicamente, recebiam os matadores e os cortadores de pele.

O povoamento da ilha do Sal só começou, efectivamente, por volta de 1804, com a chegada à ilha do empresário Manuel António Martins, que vinha explorar a salina natural de Pedra de Lume. No entanto, relatos de viajantes, que antecedem esta data, dão conta da permanência de alguns indivíduos que trabalhavam nesta ilha. O capitão William Dampier e o capitão William Cowley, navegadores e exploradores britânicos, relatam que, na sua passagem pela ilha em 1683, encontraram quatro funcionários e um feitor, com o qual trocaram roupas por sal. Em 1720⁹, na sua viagem pelas ilhas de Barbados, Cabo Verde e Canárias, o capitão George Roberts visita a ilha, desembarcando na baía da Palmeira, onde, actualmente, se situa o porto, e descreve a presença de gente, pelos vestígios ali deixados, mas relata que, enquanto ali esteve, não viu nenhuma “*criatura humana*”¹⁰.

Até 1830, os residentes da ilha eram, na sua maioria, escravos e pastores que ali procuravam refúgio e trabalho esporádico nas salinas de Pedra de Lume. Depois da descoberta das salinas de Santa Maria e da fundação da vila com o mesmo nome, em 1833, o empresário Manuel António Martins traz da ilha da Boa Vista a família e outros empregados para trabalhar na extracção de sal. Com a produção, em grande quantidade, e a exportação do sal para outros destinos, como o Brasil e a América do Norte, a ilha prosperava, e, em 1840 contava com cerca de 400 habitantes, na sua maioria escravos.

As sucessivas crises de fome, devido à escassez das chuvas e a consequente falta de bens alimentícios nas décadas de 1840 e 1850, provocaram um decréscimo na população em todas as ilhas do país. Na ilha do Sal, em 1856, a população era de cerca de 1500 habitantes, reduzindo para cerca de 400

⁸ “Cadernos Coloniais”. Lisboa. 1935, nº3. p. 8.

⁹ ROBERT, George - **The four years voyages of captain George Roberts**. London : Printed for A. Bettsworth, 1726.

¹⁰ ROBERTS , George apud ALMEIDA, Germano - **Cabo Verde: viagem pela história das ilhas**. Lisboa : Caminho, 2004. p. 75.

devido ao aparecimento de doenças como o escorbuto. Para além das baixas sofridas devido à fome e ao aparecimento de doenças, esta redução da população foi também uma das causas da forte migração interna em direcção as outras ilhas, com maiores possibilidades de emprego que não a indústria do sal. Em meados de 1894, a população na ilha rondava uma média de 818 habitantes que, face a uma nova época de crise e de fome, baixa para uns escassos 595 indivíduos, em 1912. Estas constantes épocas de escassez de bens alimentares no país são a principal causa do êxodo da população entre as diferentes ilhas, à procura de melhores condições de vida e de emprego. Assim, aliada às fomes de 1941-1943 e de 1947-1948, que devastam o país, e à construção do primeiro aeroporto internacional, em 1939, a Ilha do Sal regista um aumento de população que ronda os 1150 habitantes, entre 1939 e 1949, sendo que, em 1980, conta já com 5826 indivíduos.

Na década de 1980, com descoberta do seu potencial turístico, a ilha entra na rota dos destinos internacionais de descanso e lazer, apresentando-se como oportunidade de emprego e de negócio para potenciais investidores. Neste período, a população é de quase 6000 habitantes e, até ao ano de 2000, cresce para cerca de 15 000 habitantes (Censo 2000)¹¹.

Muitos são os aspectos que influenciaram o povoamento das ilhas do arquipélago, e a ilha do Sal não é excepção. *“Se o condicionalismo geológico e histórico é idêntico, as ilhas, ao longo dos séculos de povoamento, ganharam características que por vezes chegam quase a individualiza-las”*¹². O povoamento da ilha do Sal está directamente ligado à abundância ou à escassez da água, no arquipélago, à indústria salineira e à emigração.

¹¹ INE- instituto Nacional de Estatística de Cabo Verde

¹² “Cadernos Coloniais”. Lisboa. 1935, nº3. p.10.

A Administração da Ilha

Após a sua descoberta, o arquipélago foi incorporado na Coroa Portuguesa submetendo-se à sua soberania¹³. Para a afirmação de um novo espaço como território nacional era comum a sua doação. Este modelo administrativo tinha sido já experimentado nos restantes arquipélagos descobertos no Atlântico, como os Açores e a Madeira. “*A donatária funciona, conseqüentemente, como uma unidade económica e jurídico - administrativa que é alienada do património real e integrada nos bens de um senhor que exerce o seu poder sobre a terra e sobre os colonos*”¹⁴. Entre as funções do Donatário estava a de “*povoar e desenvolver uma estrutura económica local*”¹⁵ e a conseqüente exploração dos recursos naturais existentes no arquipélago. Assim, as primeiras ilhas descobertas, como “*S. Jacobo (Santiago), S. Filipe (Fogo), Maias (Maio), S. Cristóvão (Boavista) e Lana (Sal)*”¹⁶, são concedidas ao nobre D. Fernando, em recompensa de serviços prestados ao rei.

Como método já experimentado nos outros arquipélagos do Atlântico, o Infante D. Fernando concede a indivíduos de sua casa partes do território para sua administração, criando a figura de capitão donatário. Santiago, sendo a primeira ilha a ser povoada, é dividida em duas capitánias administradas por António de Noli e Diogo Afonso. Exceptuando a ilha do Fogo, que foi povoada na sequência da ilha de Santiago, as restantes ilhas conhecem grandes dificuldades de povoamento. É neste sentido que são arrendadas a famílias nobres e seus descendentes, para a sua exploração. A ilha do Sal, juntamente com um conjunto de outras ilhas e ilhéus (Brava, Santa Luzia, Branco e Raso), numa primeira fase, foi arrendada a Francisco da Fonseca e seus descendentes. Em Outubro de 1545, estas ilhas foram doadas, por D. João III, a D. João Pereira e seus descendentes, por serviços prestados em Goa. “Os

¹³ SAMPAIO, Catarina Maria Garção Serra Coelho - Habitação rural em Santo Antão. Coimbra : Departamento de Arquitectura da FCTUC. 2008. Tese de Mestrado. p. 40.

¹⁴ DOMINGUES, Ângela – Administração e instituições: transplante, adaptação, funcionamento In Historia geral de Cabo Verde. Lisboa : Edição IICT e INPPCV, 1991-2002. vol. 1, p.42.

¹⁵ SAMPAIO, op. cit., p. 40.

¹⁶ DOMINGUES, op. cit., p.42.

poderes de que o novo usufrutuário estava investido eram latos. Detinha a jurisdição civil e crime com mero e misto império, ressaltando, no entanto, o rei a correição e alçada (...) Economicamente, todas as rendas, tributos e pertenças que fossem devidas ao rei deveriam reverter para o capitão, que se comprometia a pagar a dizima e o quarto dos sebos, peles e carne de todo o gado que fosse morto, bem como os mesmos impostos a que os moradores de Santiago estavam sujeitos¹⁷.

As doações tinham como objectivo o incentivo ao povoamento das ilhas, mas, até meados do século XVIII, a ilha do Sal encontrava-se abandonada, e, como foi referido anteriormente, servia apenas para a criação de gado e para a apanha do sal, por parte de alguns navegadores que por ali passavam.

¹⁷ *Idem*, p.57.

Divisão Administrativa

À semelhança dos arquipélagos da Madeira e dos Açores, o modelo administrativo aplicado em Cabo Verde, logo após a sua descoberta, foi o de criar uma donataria. O rei D. Afonso V concede a D. Fernando, com todos os poderes de jurisdição, as novas terras creditadas ao reino, com o objectivo de iniciar o seu povoamento e a exploração dos possíveis recursos existentes. Este sistema é aplicado durante alguns anos, criando as figuras de grandes donatários, como D. Fernando, D. João, D. Diogo e D. Manuel, que regem o destino do arquipélago, até este reverter para a Coroa, com a chegada ao poder de D. Manuel, em 1495. Até esta data, o conhecimento e o controlo sobre o arquipélago restringia-se às ilhas de Santiago e do Fogo. “*Nas demais ilhas cabo-verdianas, (...) a coroa não tinha meios, nem grandes interesses pela sua administração directa. Só nas primeiras décadas do século XVIII, (...), é que a administração régia se preocupou por enviar representantes seus para aquelas terras, os capitães-mores, e estabelecer órgãos de poder locais, as câmaras*”¹⁸. Em 1793, a ilha foi concedida, por Carta Régia, a António Manuel Martins, que, ligado à exploração das salinas de Pedra de Lume, vai impulsionar o povoamento da ilha com trabalhadores provenientes das ilhas de São Nicolau e da Boavista. Mas, até meados dos anos quarenta do século XIX, a ilha do Sal ainda permanece oficialmente inabitada. Por esta altura, o arquipélago encontrava-se dividido “*administrativamente em oito concelhos*”¹⁹, dos quais a ilha do Sal fazia parte do concelho da Boavista, com centro na povoação do Rabil. Esta administração conjunta das duas ilhas dura até 1885, momento em que o Sal já conhece maior potencial na exploração salineira e conta com um número de indivíduos residentes significativo, justificando,

¹⁸ TEIXEIRA, André - A administração das ilhas In Nova história da expansão portuguesa: a colonização atlântica. Lisboa : Editorial Estampa, 2005. ISBN 972-33-2193-9. p. 30.

¹⁹ LIMA, Joaquim Lopes de - **Ensaio sobre a statistica das possessões portuguezas na Africa Occidental e Oriental, na Asia Occidental, na China, e na Oceania: escriptos de ordem do governo de sua magestade fidelissima a senhora D. Maria II por José Joaquim Lopes de Lima**. Lisboa : Imprensa Nacional, 1844-1862. p. 5.

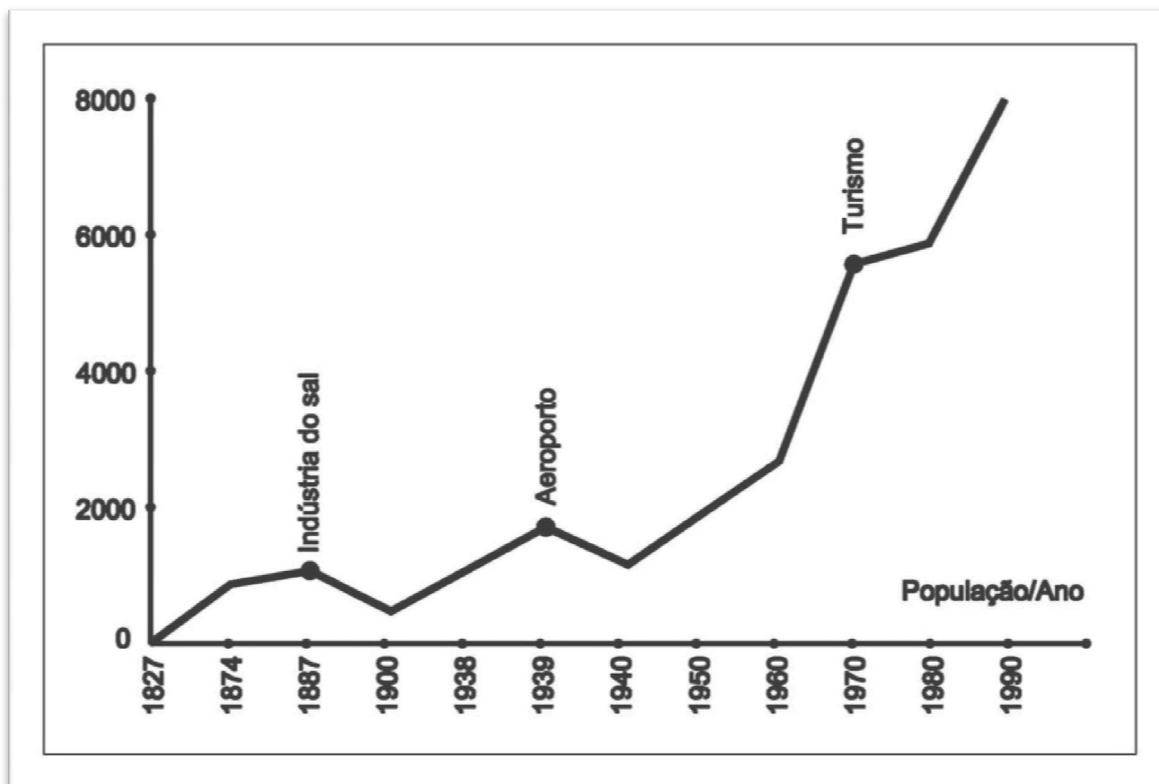
um ano mais tarde, a criação de uma sede administrativa sediada em Santa Maria. A ilha passa, então, a ser governada por um administrador, que cria uma “*administração militar, a que ficou anexada a civil, e uma comissão municipal*”²⁰, conferindo à ilha certa autonomia na condução do seu próprio destino.

Com a exploração das salinas existentes na povoação de Santa Maria e, mais tarde, com a pesca e os produtos derivados da mesma, esta localidade conhece grande desenvolvimento económico. Este é um período de acelerado crescimento a todos níveis, que representa o aparecimento de uma pequena urbe onde se estabeleceram “*muitas famílias brancas, tendo muitas casas*”²¹ e “*boas lojas*”²². No entanto, a introdução de medidas proteccionistas de salvaguarda à emergente produção salineira no Brasil, em 1887 (o principal importador deste produto), compromete gravemente a indústria do sal na ilha e a povoação de Santa Maria conhece uma certa estagnação. Novos investimentos no sector são realizados, em 1903, pela Societé Salines Sal (S.S.S.) francesa e, em 1914 por uma companhia alemã. Ambas as iniciativas de pouca duração. Em 1920, a Companhia do Fomento portuguesa adquire a maioria das salinas de Santa Maria, investindo na exportação de sal para o Congo Belga, a partir de 1927. A conquista de um novo mercado alimenta um novo período de desenvolvimento, sendo Santa Maria elevada a Vila, em 1935. Com a construção do aeroporto na década de quarenta do século XX e com a consequente concentração dos serviços ligados à aeronáutica no centro da ilha, surge à sua margem, a localidade de Espargos. O centro da actividade económica da ilha concentra-se, agora, nesta povoação, e a vila de Santa Maria perde a sede do conselho para Espargos na década de 1980.

²⁰ *Idem.*

²¹ VALDEZ, Francisco Travassos - **África Ocidental: notícias e considerações dedicadas a Sua Magestade Fidelíssima El-Rei o Senhor Dom Luiz I.** Lisboa : Imprensa Nacional, 1864. p. 164.

²² *Idem, Ibidem.*



9.

Fig. 9- Crescimento da população da ilha desde o seu povoamento até 1990.

Fonte: Cardoso, Victor; *Plano de desenvolvimento urbano da Palmeira: ilha do Sal*, Lisboa; [s. n.], 2006. Prova Final de Licenciatura apresentada na Universidade Lusófona, pág. 9. Gráfico Adaptado

O Crescimento Demográfico

Com um povoamento tardio, o Sal é uma das últimas ilhas a ser povoada do grupo de ilhas e ilhéus denominadas de “*Desertas, nome pelo qual era conhecido o complexo arquipelágico constituído pelos ilhéus Branco e Raso e as ilhas do Sal, Santa Luzia e S. Vicente.*”²³ A maior parte dos habitantes que se fixaram na ilha são provenientes das ilhas da Boavista e de São Nicolau, contratados para trabalhar na exploração da indústria do sal. Ao longo dos anos, o crescimento da população na ilha esteve directamente ligado a acontecimentos que marcaram a sua história, tais como o desenvolvimento da indústria salineira, a construção do aeroporto e a exploração da actividade turística.

À semelhança da realidade nacional, o Sal conta com uma população jovem, com uma ligeira predominância de indivíduos masculinos, cerca de 54%²⁴ (comparado com a população feminina nacional que ronda os 51%). Este crescimento de residentes do sexo masculino, em relação ao ano de 2000, altura em que a população feminina representava cerca de 52%²⁵, justifica-se pelo facto de, nos últimos anos, o Sal ter recebido um elevado número de indivíduos provenientes das outras ilhas (com especial incidência para as ilhas de São Nicolau e Santo Antão) e da costa ocidental africana, com objectivo de encontrar melhores condições de vida e de emprego, de um modo geral. Com um volume de investimentos maior que as restantes ilhas de Barlavento, a ilha do Sal representa um atractivo para uma população nacional desempregada que, em 2008, representava cerca de 19%²⁶.

²³ SILVA, António Leão Correia e - **Nos Tempos do Porto Grande do Mindelo**. 2ª ed. Mindelo : Centro Cultural Português, Cabo Verde, 2005. p. 24.

²⁴ INE - Instituto Nacional de Estatística de Cabo Verde, 2009.

²⁵ Censo de 2000.

²⁶ Estudo Realizado pelo Instituto do Emprego e Formação Profissional (IEFP), Cabo Verde, 2009, Disponível em: http://www.iefp.cv/index.php?option=com_docman&task=cat_view&gid=18&&Itemid=53 [Constl. Fevereiro 2009]

A ilha do Sal é, na realidade, a ilha do arquipélago com menor taxa de desemprego. No entanto, nos últimos anos a taxa de desemprego tem crescido de forma acelerada, de tal forma que, em 2006, representava 9% da população e, em 2008, rondava os 15%. Vários são os factores que influenciaram esta subida na taxa de desemprego, como a migração interna e a crise mundial, que teve consequências directas no sector do turismo. Em 2008, a ilha contava com 19.398 habitantes, em que 85% se dedicava ao sector terciário, com a prestação de serviços a caracterizar a principal actividade económica que move a ilha, ligada ao turismo e aos diferentes ramos de actividades vinculadas a este sector. O sector do turismo foi um dos grandes impulsionadores do desenvolvimento da ilha (comparada com a maioria das ilhas do arquipélago). Os investimentos realizados abriram várias oportunidades de emprego que, não só atraíram gentes das outras ilhas, como da costa accidental africana, maioritariamente oriundos de países como a Guiné-Bissau e o Senegal. Este aumento de investimentos e, conseqüentemente, o aumento da população imprime uma nova dinâmica ao desenvolvimento da ilha. Dinâmica que, ao mesmo tempo, expõe muitas das dificuldades vividas no arquipélago, como a sua deficiente infra-estruturação e a falta de equipamentos adequados à presente realidade.

O Território e a sua Ocupação

As dificuldades sentidas, em relação ao povoamento do arquipélago, são visíveis na forma como esta ocupação se prolongou ao longo de quase “*quatro séculos*”²⁷, compreendendo vários ciclos de um processo que “*não se manifestou nem de modo contínuo e uniforme no transcurso do referido tempo*,”

²⁷ SILVA, António Correia e - Dinâmicas de decomposição e recomposição de espaços e sociedades In Historia Geral de Cabo Verde. Lisboa : Edição IICT e INPPCV, 2002. vol. 3. pág. 1.



10.

Fig. 10- Foto-ortomapa da ilha – Eixo viário principal Espargos/Santa Maria

Fonte: Imagem cedida pela Câmara Municipal do Sal [CMS].

*nem, tampouco de forma aleatória*²⁸. As ilhas de Santiago e do Fogo foram as que, de um modo geral, tiveram maior facilidade de fixação, logo após os Descobrimentos. As outras ilhas continuaram «desertas» até por volta do século XVII, período em que surgem novas tentativas de ocupação do território, com o povoamento das ilhas da Brava, Santo Antão e São Nicolau, uma vez estas possuíam condições para a prática agrícola. A ilha do Sal, uma das últimas a ser povoada²⁹, só conhece esforços para uma verdadeira ocupação em 1808, quando o “*Conselheiro M. A. Martins a começou a aproveitar; e ainda assim, elle não tinha lá mais que um Feitor e alguns escravos para grangear a sal*”³⁰, na localidade de Pedra de Lume. Com a descoberta das salinas no sul da ilha, Manuel A. Martins muda o centro de produção para o Portinho de Santa Maria (ou Porto Martins, segundo a designação inicial), a actual Vila de Santa Maria, onde estabelece a “*povoação capital da ilha*”³¹, construindo, aí, um grupo de pequenas “*casas de madeira*”³² com materiais provenientes dos Estados Unidos. Durante muitos anos este é centro administrativo da ilha, onde se criam as principais raízes para uma verdadeira fixação da população, comparada com a vila piscatória da Palmeira, referenciada por vários navegadores que por ali passaram, e a localidade de Pedra Lume, considerada o principal motivo de uma ocupação/exploração.

Principais Centros Urbanos da Ilha

O crescimento dos diversos núcleos populacionais existentes na ilha está directamente ligado a fenómenos económicos e de exploração dos poucos recursos encontrados neste pedaço de “terra aplanada”. Assim, a ilha

²⁸ *Idem, Ibidem.*

²⁹ De referir que até a presente data a ilha de Santa Luzia, pertencente ao conjunto das «Desertas», ainda se encontra inabitada.

³⁰ LIMA, Joaquim Lopes de; *Ensaio sobre a statistica das possessões portuguezas na Africa Occidental e Oriental, na Asia Occidental, na China, e na Oceania / escriptos de ordem do governo de sua magestade fidelissima a senhora D. Maria II por José Joaquim Lopes de Lima*; Lisboa, Imprensa Nacional, 1844-1862, Vol.1, Parte II, pág.54.

³¹ VALDEZ, op. cit., p. 165.

³² *Idem, ibidem.*



11.

Fig. 11- Foto-ortomapa da ilha – Vila dos Espargos

Fonte: Imagem cedida pela Câmara Municipal do Sal [CMS].

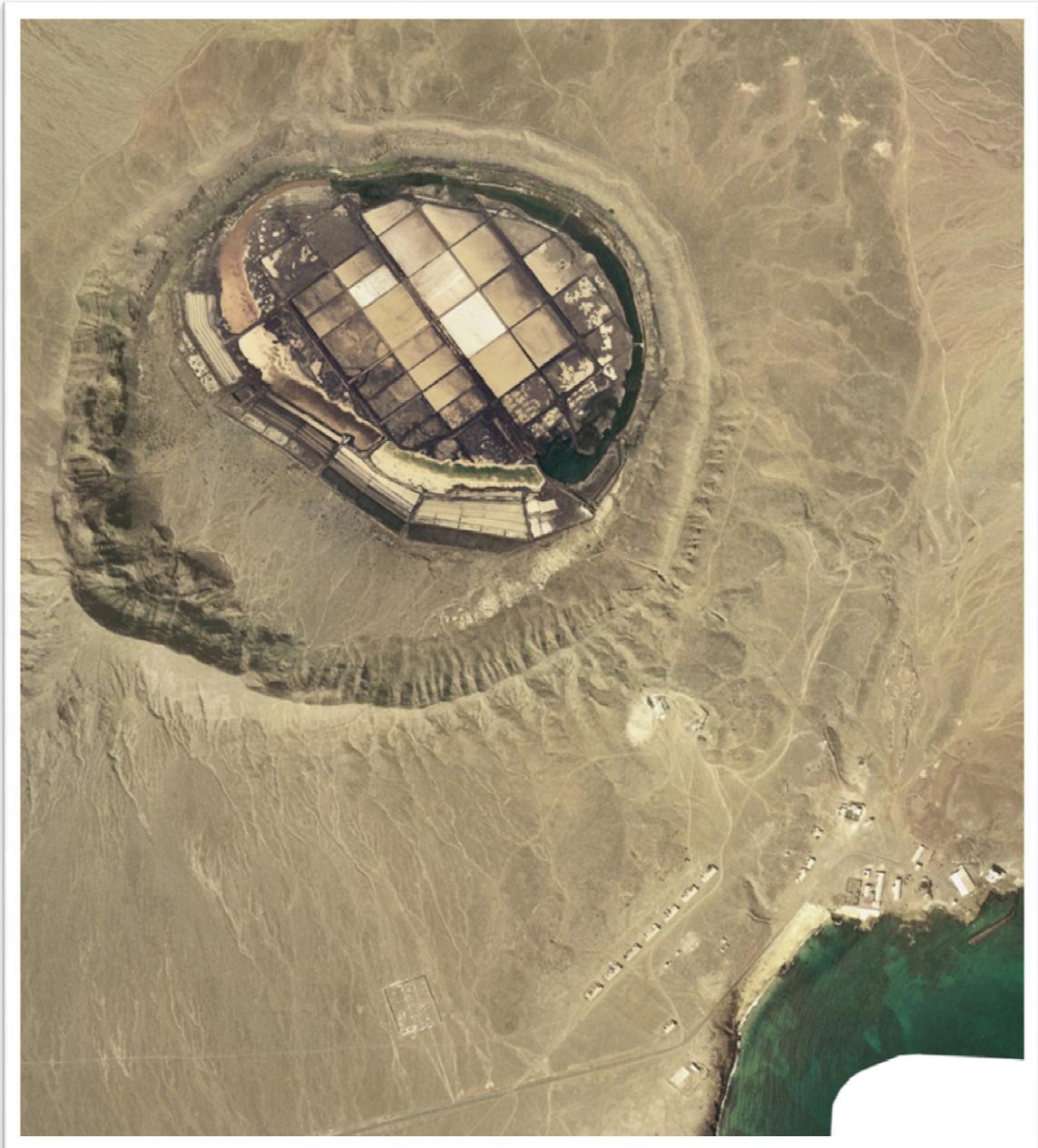
caracteriza-se por quatro núcleos principais, localizados espacialmente nos quatro pontos cardiais. Espargos encontra-se no centro da ilha, o seu crescimento está ligado ao primeiro aeroporto internacional do país; no extremo Sul, encontra-se Santa Maria, ligada à exploração das salinas, da pesca e, ultimamente, caracterizada como a primeira vila turística do país; a vila da Palmeira, situada a Oeste, com o seu Porto, estabelece a ligação marítima com a ilha, tanto nacional como internacionalmente; Pedra de Lume, situada a Este, constitui um dos primeiros assentamentos populacionais da ilha, servindo de base para a distribuição do sal capturado nas salinas. É de referir que a disseminação espacial destes quatro núcleos populacionais pelo território confere à ilha, ainda que pequena, uma dinâmica que permite uma certa descentralização dos diferentes sectores que movimentam a ilha, mas, que ao mesmo tempo impossibilita uma maior integração de desenvolvimento local, expondo diversas carências, que reflectem um nível de crescimento desigual para as diferentes localidades³³.

Estes núcleos caracterizam-se por um modelo de urbanização simples, muitas vezes ortogonal, com construções sóbrias e elementos arquitectónicos que remetem para a influência de uma colonização, adaptada às condições climáticas, económicas e culturais do arquipélago.

A vila de Espargos é o centro administrativo e comercial da ilha, com a maior concentração da população. Surgiu como ponto de apoio ao aeroporto, pelo que, os primeiros assentamentos da vila são as instalações da companhia de aviação italiana LATI que fazia a ligação entre a Europa e a América do Sul. A estrutura urbana é constituída por um pequeno núcleo central, onde funciona a maior parte dos serviços, formado por quarteirões que delimitam pequenas ruas. À volta do Monte Curral encontra-se a parte mais consolidada da vila. Com construções com maior regulamentação, na zona Leste desenvolveu-se a zona residencial, formada por quarteirões que conformam a artéria principal.

A Este da ilha encontra-se o primeiro núcleo populacional do Sal, fundado em 1804. Pedra de Lume é constituída por um pequeno agrupamento

³³ SAL. Câmara Municipal - **Plano director municipal do Sal: processo de inquérito público**. Espargos : CMS, 2007.



12.

Fig. 12- Foto-ortomapa da ilha – Zona de Pedra de Lume (canto inferior direito) e salinas

Fonte: Imagem cedida pela Câmara Municipal do Sal [CMS].

de edifícios enfileirados, que em tempos foram utilizados na indústria salineira. Estes edifícios são, hoje, ocupados pelos ex-trabalhadores das salinas. Esta pequena aldeia possui, ainda, o seu pequeno porto, que serviu de base para a exportação do sal na época em que o comércio deste mineral representava o principal foco de desenvolvimento da ilha. Outrora o centro comercial da ilha, hoje a aldeia está votado ao abandono e ao esquecimento. Entretanto, nos últimos anos, muitas são as perspectivas de crescimento desta zona como potencial área de investimento ligada ao turismo. A Zona de Desenvolvimento Turístico Integral (ZDTI) foi redimensionada, abrangendo partes da Zona de Reserva e Protecção Turística (ZRPT) em um quilómetro da orla costeira. Na perspectiva de um renascer da aldeia, estes terrenos foram adquiridos por privados, que apresentaram diferentes projectos para a valorização e o desenvolvimento da localidade. No entanto, estes projectos, que prevêem a criação de hotéis, casas unifamiliares, e, ainda, um centro histórico, não são consensuais quanto à sua aceitação, uma vez que os moradores defendem que estes não representam os interesses dos residentes, mas sim, os interesses económicos dos investidores.

Caracterizado como o terceiro núcleo urbano da ilha, a vila piscatória da Palmeira, situada a Oeste, hoje é vista como futura zona de desenvolvimento industrial. Aqui estão localizadas as centrais de produção de energia, água e armazenagem. Com a chegada do aeroporto, a construção do porto, a instalação dos silos de combustíveis e o estabelecimento de meios de refrigeração para conservação do pescado, esta vila conheceu um grande impulso rumo ao desenvolvimento local. Estes são os principais factores que influenciaram o seu desenho urbano, com um núcleo compacto e ortogonal e construções de pequeno porte, não ultrapassando os dois pisos.

Os três núcleos urbanos acima expostos, para além da componente introdutória a este estudo, ajudam a compreender a importância que a vila de Santa Maria (caso de estudo) teve, e tem ainda hoje, como alavanca do desenvolvimento da própria ilha. A vila está localizada no extremo Sul da ilha e foi oficialmente fundada em 1835. Nesta época estava voltada para a exploração e o comércio do sal, uma vez que o sal descoberto em Santa Maria apresentava melhor qualidade do que o extraído nas salinas de Pedra de



13.



14.

Fig. 13- Foto-ortomapa da ilha – Vila da Palmeira

Fonte: Imagem cedida pela Câmara Municipal do Sal [CMS].

Fig. 14- Foto-ortomapa da ilha – Vila de Santa Maria

Fonte: Imagem cedida pela Câmara Municipal do Sal [CMS].

Lume. Em meados do século XX, a pesca e as conservas de atum representam a principal fonte de rendimento desta localidade, com o estabelecimento, em 1930, da fábrica J. A Nascimento. Outrora centro administrativo da ilha e sede do Concelho, hoje a vila vive essencialmente das actividades económicas ligadas ao sector do turismo (com a construção do aeroporto, a Câmara Municipal é transferida para Espargos). Fruto de todo este conjunto de factores, este é o principal centro urbano da ilha que, numa perspectiva arquitectónica apresenta um desenho urbano estruturado numa pequena malha. O centro histórico é constituído por três ruas principais e por edifícios que apresentam uma estrutura arquitectónica com vestígios da época colonial. Nos últimos anos, a imagem da vila sofreu várias transformações, fruto do rápido crescimento de novas construções que encurralaram o centro da vila. Importa salientar, uma vez que se pretende desenvolver este tema num capítulo próprio, que a vila cresceu inicialmente, para Oeste, com a implementação de uma série de empreendimentos turísticos que vieram ocupar a orla marítima.

2.0 Fenómeno do Turismo. História do turismo em Cabo Verde

Na rota das Grandes Expedições

A história do turismo do arquipélago de Cabo Verde revela-se um fenómeno particularmente recente, no sentido restrito da sua exploração económica e como «destino final» de uma viagem com propósito de veraneio. Se o «início» da história do turismo mundial está directamente ligado à história das viagens, o das ilhas não é excepção. O seu é também uma viagem: o próprio descobrimento.

Localizado entre três continentes, o arquipélago de Cabo Verde representa um ponto de referência para a navegação no Oceano Atlântico, depois da sua descoberta em 1460. Este é o século em que os “*Portugueses lançam-se por todos os caminhos do mundo, conhecidos e desconhecidos*”³⁴, à conquista de novos territórios, com vista à expansão da própria «fronteira». O Oriente representa uma ambição suportada por um período de prosperidade económica. Assim, a 8 de Julho 1497, sai de Lisboa uma armada dirigida por Vasco da Gama em direcção à Índia. No traçado da sua rota, as ilhas de Cabo Verde representam um ponto de referência, depois da passagem pelas Canárias³⁵. Quinze dias depois da partida de Lisboa chegam a Cabo Verde, mais propriamente à ilha do Sal, “*menos a nau de Vasco da Gama que só será*

³⁴ FUNDAÇÃO CALOUSTE GULBENKIAN - Literatura de Viagens [Em Linha]. 1963. [Consult. Fevereiro 2009]. Disponível em: WWW: <URL: <http://www.leitura.gulbenkian.pt/index.php?area=boletim&task=view&id=170>>

³⁵ FONSECA, Luís Adão da - **Vasco da Gama: o homem, a viagem, a época**. Lisboa : Comissariado da EXPO'98: Comissão de Coordenação da Região do Alentejo, 1997. ISBN 9728396996. p. 45.

*encontrada três dias depois, entre o Sal e a ilha de Santiago*³⁶. Depois de reunidas as frotas em Santiago, para o abastecimento com “*carnes, agua e lenha*”³⁷, estes permanecem na ilha de 27 de Julho a 3 de Agosto³⁸. Esta é uma longa viagem pelos oceanos Atlântico e Indico até Callicute (India). No regresso, Vasco da Gama vê-se obrigado a efectuar uma paragem no arquipélago (Ilha de Santiago), para socorrer o irmão que se encontra muito doente³⁹. Esta passagem pelo arquipélago representa não só o recuperar de forças mas, também, a marcação de um ponto no Oceano Atlântico para as posteriores expedições realizadas pelo «reino».

Nos anos seguintes, pelo arquipélago passam novas expedições, como a de Pedro Álvares Cabral, em 1500, com o objectivo de alcançar a Índia. Desviado pelo mau tempo, rumo ao continente Sul-Americano acabando por descobrir o Brasil⁴⁰. Esta passagem agitada pelas águas de Cabo Verde, apenas permite à tripulação o avistamento da ilha de São Nicolau⁴¹, não se efectuando nenhuma escala na ida⁴², mas sim no regresso.

Este período representa o auge da navegação marítima portuguesa. O arquipélago interpreta um papel importante no traçado das grandes conquistas. As viagens são uma constante e a sua localização no Atlântico é uma mais-valia para a navegação. As grandes expedições à volta do mundo têm nas ilhas um ponto de referência, que se justifica unicamente pela sua posição geográfica estratégica. Mas a expedição de Charles Darwin à volta do globo, que passa pela ilha de Santiago, demonstra um interesse peculiar no conhecimento científico do arquipélago. Esta expedição, realizada a bordo da embarcação *Beagle*, que “*ancorou perto do porto da praia no dia 16*”⁴³ de

³⁶ *Idem, Ibidem*, p. 106.

³⁷ PINTO, João Rocha - Houve diários de bordo durante os séculos XV e XVI?. Revista da Universidade de Coimbra. Coimbra. 34 (1988). p. 389.

³⁸ *Idem*, p. 389.

³⁹ HERCULANO, Alexandre; CASTELO DE PAIVA, Barão de ed. - **Roteiro da viagem de Vasco da Gama em MCCCCXCVII**. 2ª ed. Lisboa : Imprensa Nacional, 1861. p. 42.

⁴⁰ PAGE, Melvin Eugene, SONNENBURG, M. Penny - **Colonialism: an internacional social, cultural, and political ecylopedia**. California : ABC-CLIO, Inc. 2003. p. 92.

⁴¹ FONSECA, Branquinho da - **As grandes viagens portuguesas**. Sintra : Manuscrito Editores, 1984. p. 89.

⁴² GREENLE, William Brooks - **The voyage of Pedro Álvares Cabral to Brazil and Índia: from contemporary documents and narratives**. Londres : The Hakluyt Society, 1938. p. 19.

⁴³ DESMOND, Adrian e MOORE, James - **Darwin: a vida de um evolucionista atormentado**. 4ª ed. São Paulo : Geração Editorial, 2001. p. 134.



15.

Fig. 15- Passagem de Gago Coutinho e Sacadura Cabral por Mindelo (São Vicente), em 1922.

Fonte: <http://gagocoutinho.wordpress.com/> [Consult. Novembro 2009]

Janeiro de 1832, pode ser considerada como um marco para o início de um novo despertar de interesse, ainda que científico, por este território.

Quase um século depois, o arquipélago conhece nova campanha de grande importância para o mundo, e para Cabo Verde, com a viagem de Gago Coutinho e de Sacadura Cabral, que na sua travessia aérea do Atlântico, de Lisboa ao Rio de Janeiro, fazem escala na ilha de São Vicente, em 1922. Na sua história, as ilhas têm servido de base de ligação entre os continentes e esta representa uma grande oportunidade para lançar o país no mundo da aviação comercial. A tripulação é recebida em São Vicente “*com grandes e calorosas manifestações de júbilo*”⁴⁴. Este feito abre novas perspectivas para o arquipélago que ambiciona ser uma ponte entre a Europa e a América. Este é o princípio da aviação no arquipélago, que se concretiza com a construção do aeroporto na ilha do Sal, em 1939.

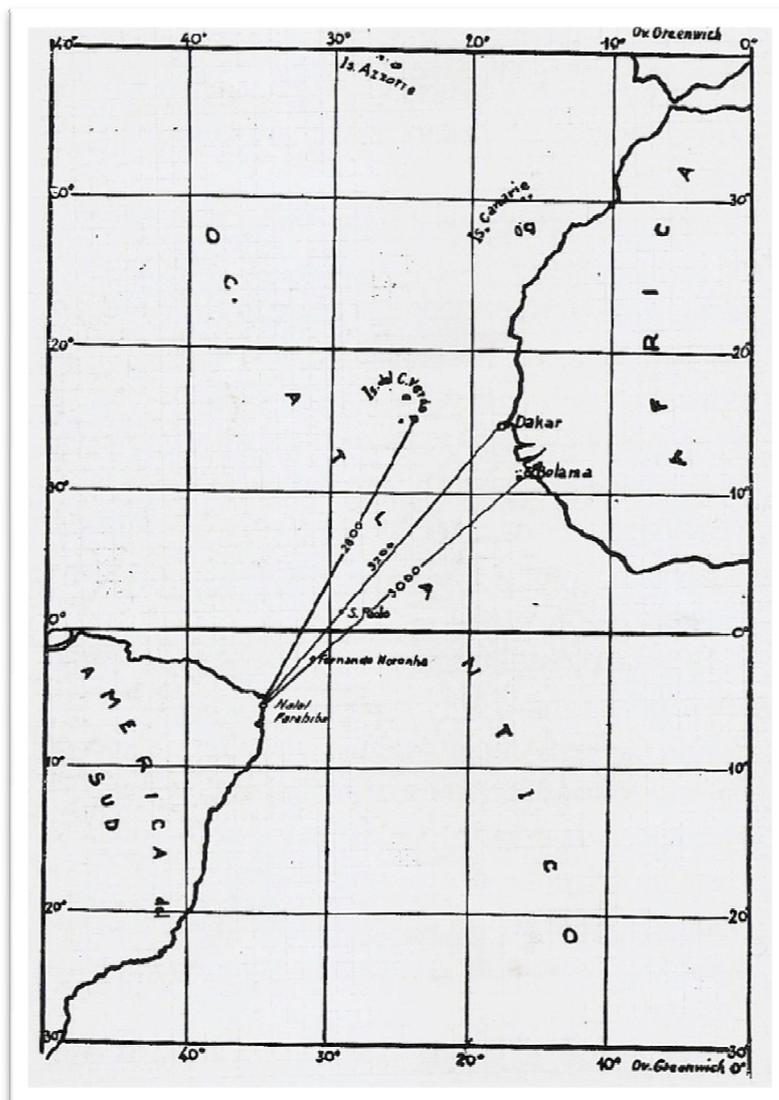
O Papel do Aeroporto

A evolução dos meios de transportes, tem tido influência directa na história das viagens e do próprio turismo. Ao longo dos tempos, as grandes invenções, neste sector, têm permitido o alcance de distâncias cada vez maiores. As ambições de outrora, conquistadas pelo homem, são substituídas por outras. A conquista do planeta, em tempos, representava uma miragem hoje tornada realidade. O espaço é o novo desafio e o próximo destino de «férias»⁴⁵. Mas este caminho percorrido até o presente conhece avanços e recuos significativos, que reflecte o enriquecimento da própria história.

A história do turismo em Cabo Verde, de um modo geral, inicia-se com o próprio descobrimento do arquipélago, pelo carácter aventureiro das viagens realizadas pelos navegadores. Esta história confunde-se com a própria história

⁴⁴ ALMEIDA, Germano - **Cabo Verde: viagem pela história das ilhas**. Lisboa : Caminho, 2004, p. 87.

⁴⁵ Em 2001 foi realizado a primeira viagem turística ao espaço e, hoje, já é uma realidade as primeiras operadoras turísticas espaciais.



16.

Fig. 16- Estudo para a ligação com continente Sul-Americano, com escala no oceano atlântico, de 1932.

Fonte: LAZZERI, Gherardo; PELLEGRINO, Adalberto – **Sal: A ilha de Cabo Verde que entrou na história da Aviação Comercial Italiana.** Florença : Logisma editore, 2002. pág. 16.

do país. Muitas são as viagens realizadas à volta do globo que, nos seus trajectos, encontram as ilhas como ponto de referência na imensidão do Oceano Atlântico. Mas a verdadeira história do turismo das ilhas, como o definimos hoje⁴⁶, tem as suas bases lançadas com a construção do aeroporto na ilha do Sal.

Numa Europa conturbada, no prelúdio de uma II Guerra Mundial, em que nações se batem pela conquista do «vizinho» e do próprio poder económico, surgem novas oportunidades de exploração económica de novos territórios, como os do Oriente, e em especial, os do continente Sul-Americano.

Com os avanços da indústria da aeronáutica muitas são as expectativas para este sector em crescimento. Neste contexto, o governo italiano ambiciona a exploração da rota Europa - América do Sul, que já conta com ligações asseguradas por companhias estatais “*geridas respectivamente pela França, através da Air France, e pela Alemanha, por meio da Lufthansa*”⁴⁷. Mas a ambição italiana de uma ligação entre estes dois continentes é frustrada pelo facto de os aparelhos não possuírem autonomia suficiente para o desejado percurso. São realizados estudos, pela companhia estatal ALI Littoria, com o objectivo de obter a melhor rota oceânica, mas as fragilizadas relações políticas entre a Itália e os principais países colonizadores na África Ocidental (França e Inglaterra), como rotas alternativas, não permite grandes escolhas. Com melhor relacionamento com Portugal, fruto de uma proximidade político-ideológico, é concedida ao governo italiano a permissão para a realização de testes para a localização de um ponto de escala na Guiné e nas ilhas de Cabo Verde. Pela melhor localização no Atlântico, entre os continentes, é sobre as ilhas de Cabo Verde que recai a decisão da construção do ponto de escala para a linha transatlântica Roma-Buenos Aires, com escalas nas cidades brasileiras de Natal e do Rio de Janeiro.

⁴⁶ Aqui entende-se o turismo como “uma combinação de atividades, serviços e indústria que se relacionam com a realização de uma viagem: transportes, alojamento serviços de alimentação, lojas espectáculos, instalações para actividades diversas e outros serviços receptivos disponíveis para indivíduos ou grupos que viajam para fora de casa.” IGNARRA, Luiz Renato - **Fundamentos do turismo**. 2ª ed. São Paulo : Pioneira Thomson Learning, 2003. pág. 14.

⁴⁷ LAZZERI, Gherardo; PELLEGRINO, Adalberto – **Sal: A ilha de Cabo Verde que entrou na historia da Aviação Comercial Italiana**. Florença : Logisma editore, 2002. p. 11.

“Depois de avaliar algumas ilhas, nomeadamente a Boa Vista, acabariam por mais especialmente se interessar pela ilha do Sal, e passados três anos, mais propriamente a 13 de Agosto de 1939, desembarcaria o material destinado ao início das obras da construção do aeroporto”⁴⁸. Com a chegada das embarcações com material de construção e técnicos especializados, dá-se início ao projecto à muito ambicionado. A planura da ilha facilita a escolha do local para a implantação da infra-estrutura, que situar-se-á ao largo dos Espargos. Para a sua construção, é recrutada mão-de-obra local e de outras ilhas, procurando-se uma maior rapidez na operacionalidade do ponto de escala. Num curto período de tempo são construídas a pista e várias instalações de apoio, como dois hangares em metal “para os aviões, oficina, rádio, meteorologia, armazéns, escritórios, hotel, locais de habitação, hospital”⁴⁹. As infra-estruturas existentes, como estradas e caminhos, são melhoradas ou reconstituídas. A utilização de materiais pré-fabricados permite o avanço rápido da construção, pelo que, em meados de Dezembro, as novas instalações são inauguradas oficialmente ainda com o decorrer das obras⁵⁰.

Esta linha transatlântica garantida pela recém-criada LATI⁵¹ (*Linee Aeree Transcontinentali Italiane*), subsidiada pela companhia estatal Ala Littoria, funciona até Dezembro de 1941, período de entrada da Itália na Segunda Guerra Mundial. Num período de grande frenesim político e militar as forças aliadas, comandadas pelos Estados Unidos, temem a utilização das instalações construídas na ilha do Sal, por parte dos italianos, para espionagem e para fins militares⁵². Pelas grandes dificuldades em conseguir equipamento para a manutenção, bem como o próprio combustível, a companhia é forçada a suspender esta rota. “Como consequência a Lati dispôs

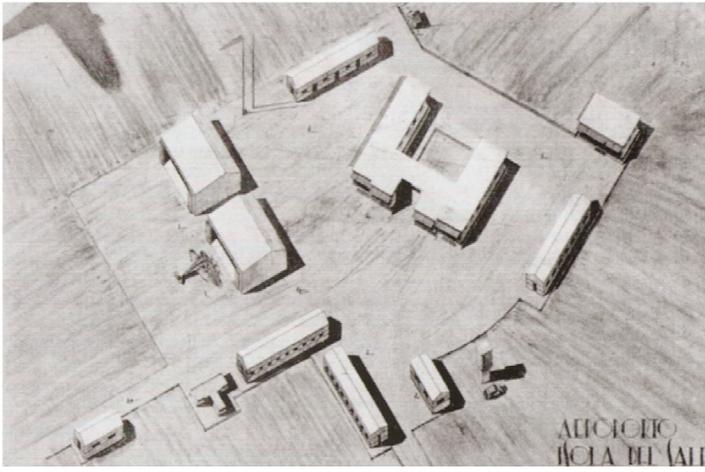
⁴⁸ ALMEIDA, Germano - **Cabo Verde: viagem pela história das ilhas**. Lisboa : Caminho, 2004. p. 88.

⁴⁹ *Idem, ibidem*.

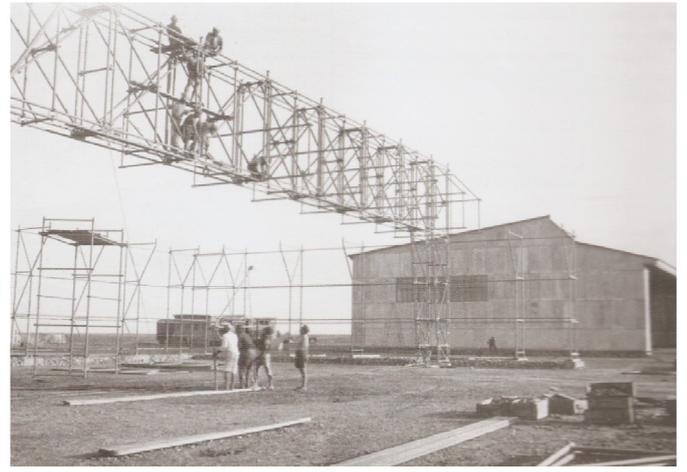
⁵⁰ LAZZERI, Gherardo; PELLEGRINO, Adalberto – **Sal: A ilha de Cabo Verde que entrou na historia da Aviação Comercial Italiana**. Florença : Logisma editore, 2002. p. 49.

⁵¹ QUINTANEIRO, Tânia - A LATI e o projecto estadunidense de controle do mercado de aviação no Brasil. *Varia Historia*. Belo Horizonte. ISSN 0104-8775. 23:27 (2007) 223-234. p.225

⁵² *Idem, ibidem*.



19.



20.



21.

Fig. 19 – Imagem tridimensional do projecto para o aeroporto.

Fonte: LAZZERI, Gherardo; PELLEGRINO, Adalberto – **Sal: A ilha de Cabo Verde que entrou na história da Aviação Comercial Italiana**. Florença : Logisma editore, 2002. p. 22.

Fig. 20– A construção do aeroporto.

Fonte: *idem*, pág. 40.

Fig. 21– Instalações do aeroporto, em 1948.

Fonte: Imagem cedida pela Câmara Municipal do Sal [CMS].

*imediatamente depois da cessação dos voos a desmobilização da base da ilha do Sal e a repatriação do pessoal*⁵³.

Durante este período conflituoso na Europa, o aeroporto permanece desactivado e é interdita a realização de qualquer escala na ilha. Só em 1947 são efectivados esforços para sua reabertura. Entre os governos italianos e português é negociado o resgate da infra-estrutura que se encontra abandonada. Sofre várias transformações sendo reinaugurada a 15 de Maio de 1949, o que permite nova abertura do país ao mundo. No entanto, o aeroporto da ilha do Sal representa para a aviação internacional apenas um ponto de referência no Atlântico para o reabastecimento das aeronaves com pouca autonomia para uma travessia directa. Com o progresso da tecnologia aeronáutica, surgem novos aparelhos com capacidade para realização de voos com maior alcance, e o próprio estado de conservação das instalações leva a uma nova fase de decadência, nas décadas de 1950 e 1960⁵⁴. O aeroporto só conhece nova revitalização com a restrição da companhia South African Airways, pelos membros das Nações Unidas, da utilização dos respectivos espaços aéreos, como uma das principais sanções, a par das diplomáticas, em reacção ao regime do apartheid⁵⁵. São efectuadas melhorias nas instalações pela companhia sul-africana e, em 1962, é realizado o primeiro voo experimental. Passa a ser realizado um voo regular entre a África do Sul e França com escala na ilha, surgindo a necessidade de alojar as tripulações que aí têm de permanecer. Na ausência de infra-estruturas hoteleiras, são disponibilizados aposentos por uma família belga (os Vynckier) estabelecida em Santa Maria, que cedo se aperceberam da oportunidade para empreendedorismo que a situação representava. Para a recepção da tripulação, o casal belga constrói seis *bungalows* pré-fabricados, em 1970⁵⁶. A

⁵³ LAZZERI, op. cit., p. 63.

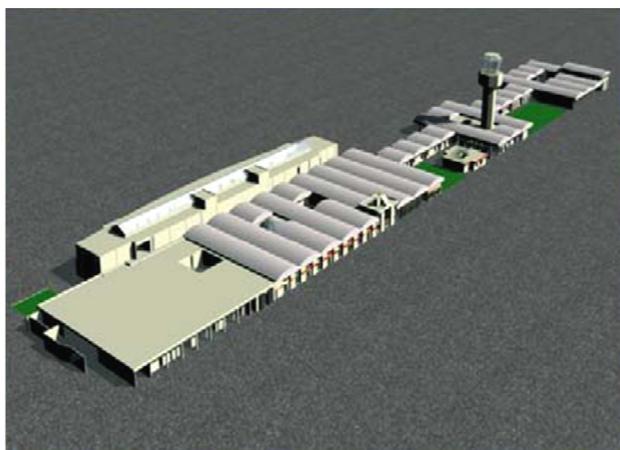
⁵⁴ ASA – EMPRESA NACIONAL DE AEROPORTOS E SEGURANÇA AÉREA, SA - Histórico da Empresa [Em linha] Praia. [Consult. Janeiro 2009]. Disponível em: WWW: <URL: <http://www.asemana.publ.cv/PDF/3fe059f61a776.pdf>>

⁵⁵ CHRISTOPER, Anthony John - **Atlas of changing South Africa**. 2ª ed. Londres : Rotledge, 2001. p. 174. ISBN 0-415-21177-8

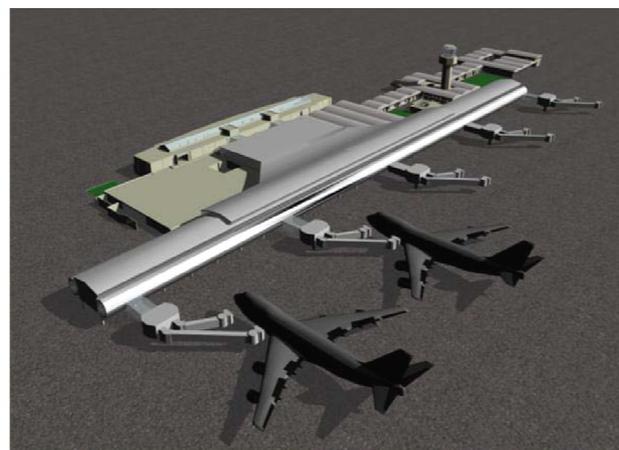
⁵⁶ Hotel Morabeza - The history of the hotel [Em linha]. [Consult. Fevereiro 2009]. Disponível em: WWW: <URL: <http://www.hotelmorabeza.com/index.php/History.html>>



22.



23.



24.

Fig. 22 - Foto aérea do aeroporto, em 1948.

Fonte: Imagem cedida pela Câmara Municipal do Sal [CMS].

Fig. 23 - Imagem tridimensional a infra-estrutura, na actualidade.

Fonte: ASA – EMPRESA NACIONAL DE AEROPORTOS E SEGURANÇA AÉREA, SA - Histórico da Empresa [Em linha] Praia. [Consult. Janeiro 2009]. Disponível em: WWW: <URL: <http://www.asemana.publ.cv/PDF/3fe059f61a776.pdf>>

Fig. 24 – Imagem tridimensional da futura expansão do termina aéreo.

Fonte: Idem, pág. 2.

ampliação do complexo surge como uma necessidade para albergar um número crescente da tripulação, resultante do aumento das escalas na ilha.

A casa de visitas passa a Pousada e, mais tarde, a Hotel. Este representa o início da história da hotelaria e do próprio turismo no país. A influência do aeroporto neste sector passa a ser directa com a entrada em cena de novas companhias, como a russa Aeroflot, que pretende fazer a ligação entre Moscovo e Buenos Aires. Com esta escala para reabastecimento no Sal⁵⁷, torna-se necessária a construção de um Hotel (com o mesmo nome da companhia) para a albergar a tripulação. Estrutura inaugurada em 1989.

A história da construção do aeroporto na ilha do Sal desde cedo que conhece várias motivações, ligadas principalmente aos interesses de outras nações, e não necessariamente aos da metrópole ou, mesmo depois da independência (1975), aos do país. Esta situação confere ao aeroporto certa dependência da conjuntura internacional que, ao longo dos tempos, pauta o seu funcionamento, conhecendo períodos intermitentes da sua utilização. Construído com o objectivo de servir unicamente de ponto de escala no Atlântico, pela localização estratégica do país⁵⁸, o aeroporto constitui um importante impulso para o início da exploração do sector turístico em Cabo Verde, passando, eventualmente, a constituir-se como ponto de chegada.

⁵⁷ BATALHA Luis; CARLING, Jørgen - **Transnational archipelago: perspectives on Cape Verdean migration and diaspora**. Amsterdam : Amsterdam University Press, 2008. p. 52.

⁵⁸ Silva, António Leão Correia e - **Nos tempos do Porto Grande do Mindelo**. 2ª ed. Mindelo : Centro Cultural Português, 2005. p. 96.

A hotelaria, o turismo e os Vynckier

Nas décadas seguintes, à sua reabertura, o aeroporto não conhece grande fluxo de escalas efectuadas na ilha. Em 1963, chega à ilha a família belga Vynckier (Gaspar e Marguerite), que visita Cabo Verde com a aspiração de encontrar um “*lugar saudável e agradável para as estadas prolongadas*”⁵⁹, propício para o repouso e com condições climatéricas mais favoráveis para o tratamento da asma⁶⁰. Decididos a instalarem-se na ilha do Sal, em 1956 iniciam a construção de uma segunda habitação em Santa Maria, para alternar com o rigoroso inverno da Europa. Na sua estada na ilha, a família participa activamente na vida da localidade e desenvolve várias acções no intuito de proporcionar melhores condições à população, como a instalação de uma central de dessalinização de água⁶¹.

Com o início das escalas da companhia South African Airways, numa ilha com uma deficiente estrutura para o alojamento temporário, a família Vynckier é contactada pela tripulação da companhia, com o objectivo de obter abrigo. Com o aumento das escalas na ilha, as instalações inicialmente projectadas são ampliadas para albergar um número crescente de tripulantes. Numa primeira fase, são construídos os *bungalows* em material pré-fabricado, criando a “*Guest House que se transformaria na Pousada Morabeza*”⁶². Com o tempo, muitas são as companhias que fazem escala na ilha, como a TAP (Transportes Aéreos Portugueses), a TAAG (Linhas Aéreas de Angola), Cubana (Cuba) e a Aeroflot (Rússia)⁶³. A entrada destas novas companhias obriga à ampliação

⁵⁹ LOBO, Patone - As primeiras vontades para a criação de um novo município: breve resumo histórico de Santa Maria do Sal. *O Liberal* [Em linha]. [Consult. Janeiro 2010]. Disponível em: WWW: <URL: <http://liberal.sapo.cv/noticia.asp?idEdicao=50&id=26950&idSeccao=533&Action=noticia>>

⁶⁰ Hotel Morabeza - *The history of the hotel* [Em linha]. [Consult. Fevereiro 2009]. Disponível em: WWW: <URL: <http://www.hotelmorabeza.com/index.php/History.html>>

⁶¹ *Idem*.

⁶² LOBO, op. cit.

⁶³ Hotel Morabeza - *The history of the hotel* [Em linha]. [Consult. Fevereiro 2009]. Disponível em: WWW: <URL: <http://www.hotelmorabeza.com/index.php/History.html>>



25.



26.



27.



28.

Fig. 25 e 26 - Construção da Pousada Morabeza, 1966

Fonte: Morabeza Hotel; ***the History of the hotel***; Disponível em: <http://www.hotelmorabeza.com/index.php/History.html> [Consult. Fevereiro 2009]

Fig. 27 – Pousada finalizada.

Fonte: *idem*.

Fig. 28 – Localização da pousada entre a praia, a ponte, e as salinas, 1972.

Fonte: *Idem*.

da pousada, que se transformaria no Hotel Morabeza, com 140 quartos.

Durante o período da interdição feita à companhia sul-africana, o hotel recebe na sua maioria os seus tripulantes, que faziam escala no Sal entre Joanesburgo e destinos como Londres ou Nova York⁶⁴. Este período de grande afluência, e conseqüente prosperidade económica, dura até meados dos anos oitenta, altura em que houve uma diminuição das escalas na ilha. Com uma oferta superior à procura, no que diz respeito ao alojamento, surge a necessidade da ocupação do Hotel. Assim, em 1986, os Vynckier viajam pela Europa no sentido de divulgar as potencialidades deste destino para o turismo balnear, recebendo, pouco tempo depois, os primeiros turistas provenientes de Portugal e Alemanha, pelas agências de viagens Abreu e Neckerman, respectivamente⁶⁵.

O turismo surge como uma alavanca para o desenvolvimento do país, *“que teve de enfrentar um grave problema estrutural herdado da colonização: a pobreza”*⁶⁶. Esta oportunidade para a promoção internacional de Cabo Verde com destino turístico, leva o Governo a construir novos empreendimentos hoteleiros, como o Hotel Belohorizonte, em Santa Maria, em 1986, e a apoiar um grupo constituído por empresas privadas ligadas aos desportos náuticos, *“com o objectivo de promover Santa Maria como destino para a prática de windsurf, mergulho e pesca desportiva”*⁶⁷.

Porém, até meados dos anos noventa, o Turismo não é uma prioridade na estratégia de desenvolvimento do país⁶⁸. Este período é marcado pela construção do hotel Aeroflot, no sudoeste da ilha, para a instalação da companhia aérea russa.

⁶⁴ *Idem.*

⁶⁵ *Idem.*

⁶⁶ NUNES, Irene - Turismo, desenvolvimento e dependência em Cabo Verde. Coimbra : Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra; Instituto de Estudos Politécnicos de Bordeaux. 2009. Relatório de Estágio p. 34.

⁶⁷ ALMEIDA, Ray - A history of ilha do Sal [Em linha]. Dartmouth. [Consult. Fevereiro 2009]. Disponível em: WWW: <URL: <http://www.umassd.edu/SpecialPrograms/caboverde/salhist.html>>

⁶⁸ NUNES, op. cit. p. 51.

É só com a mudança política de 1991⁶⁹ que se equaciona uma liberalização económica, e pela abertura da economia do país ao investimento externo.⁷⁰ Esta abertura ao mercado internacional permite a entrada de investidores exteriores, inicialmente de Portugal e de Itália, que construíram novos empreendimentos hoteleiros na ilha e potenciaram o seu desenvolvimento enquanto destino turístico.

Assim, *“pode-se dizer que o turismo em Cabo Verde teve o seu início ainda na década de 60 do século passado, após a construção do aeroporto internacional da ilha do Sal. A construção da então Pousada Morabeza (hoje Hotel com o mesmo nome) pela família belga Vynckier, em 1967, marca o arranque da ilha do Sal como destino turístico, sobretudo do turismo balnear (devido às extensas praias abundantes na ilha) e dos desportos náuticos, que viria a acelerar-se com a estadia dos tripulantes da South African Airways que escalava a ilha, com muitos vôos em direcção à Europa e a EUA”*⁷¹. Estes acontecimentos tiveram influência directa na formação e desenvolvimento dos principais centros urbanos da ilha. A formação da vila de Espargos, ligada a construção do aeroporto, e o desenvolvimento da vila de Santa Maria, aliado à exploração turística.

⁶⁹ Realização das primeiras eleições multipartidárias no país, com a vitória do recém-criado partido político, Movimento para a Democracia (MPD).

⁷⁰ NUNES, op. cit. *pág.* 36.

⁷¹ CABO VERDE. Direcção Geral do Turismo - **Plano Estratégico para o Desenvolvimento do Turismo em Cabo Verde 2010/2013**. Praia : DGT, 2010. p. 49.

3.A vila de Santa Maria – Caso de Estudo

Evolução urbana da Vila

Oficialmente fundada em 1830, a formação da vila de Santa Maria está directamente ligada à extracção salineira iniciada pelo empresário Manuel António Martins⁷², que abandona a exploração de Pedra de Lume, estabelecida na ilha desde meados de 1808, para procurar, em Santa Maria, sal com melhor qualidade, para futura exportação. Face às enormes dificuldades no transporte do mineral nas salinas de Pedra Lume, da cratera até ao porto, o empresário decide criar no Portinho de Santa Maria (actual Vila de Santa Maria) salinas artificiais. Inicialmente, a vila conhece grande dificuldade em estabelecer um núcleo populacional residente, tendo o fundador instigado a vinda da própria família da ilha da Boavista para a Ilha do Sal. Assim, recorre a mão-de-obra escrava, proveniente da costa africana, para a exploração do sal e instala um pequeno povoado, com casas prefabricadas importadas dos Estados Unidos⁷³, sendo que em 1836 a vila já conta com mais de uma dezena de famílias residentes. Sobre tal assentamento não se conhece nenhum elemento gráfico, mas cremos que aqui foram lançadas as bases para ocupação deste pedaço de território.

A localização deste povoado na praia de Santa Maria, deve-se essencialmente à facilidade de transporte do sal até aos pequenos portos, onde é comercializado e embarcado, maioritariamente em navios europeus que aí vinham adquirir tal mineral. Para a sua exploração são construídas, no solo, as *panelas*, para a evaporação da água, e os moinhos, para a repor. Neste

⁷² Governador de Cabo Verde, entre 1834 e 1835.

⁷³ ALMEIDA, Ray - *A history of ilha do Sal* [Em linha]. Dartmouth. [Consult. Fevereiro 2009]. Disponível em: WWW: <URL: <http://www.umassd.edu/SpecialPrograms/caboverde/salhist.html>>

período, é construído, também pelo empresário, um pequeno cais/ponte para o embarco do sal extraído. Protegido das correntes marítimas, o pequeno cais/ponte situa-se na baía do Portinho de Santa Maria, no centro do extremo Sul da ilha, equidistante da principal salina, localizada à Este da ilha, e das pequenas salinas (Salininha) construídas a Oeste.

Com o aumento da produção e exportação do sal, as atenções recaem sobre esta actividade comercial, numa ilha sobre o qual pouco se conhecia. O Governador-Geral, Joaquim Pereira Marinho, constrói, no seu primeiro mandato (1835-1836), a Alfândega, no sentido de garantir um maior controlo da actividade desenvolvida na ilha. Em 1837, M. A. Martins constrói um sistema de transporte em vagões sobre caris puxado pela força do vento, através de velas, desde as salinas até ao povoado, para facilitar o transporte do mineral. Este método de transporte veio permitir uma maior capacidade no manuseamento desta matéria-prima e o aumento da sua exportação. Em 1857, é construída a igreja paroquial, pelo Governador-Geral António Maria Barreiros Arrobas, localizada na frente mar, para substituir a pequena capela existente.

Esta época representa um período de prosperidade económica para o povoado, que atrai o estabelecimento de companhias ligadas à exploração do mineral. Em 1859, é concedido a João José da Vera Cruz a permissão para a construção de um novo caminho-de-ferro para exploração das suas concessões salineiras. A infra-estrutura é estabelecida, em 1860, no lado Este do povoado, estendendo-se até às docas, onde constrói dois portos/pontes, ramificando a linha. O povoado é atravessado por estas linhas, que o delimitam nos extremos. Até 1887 é atravessado, no centro, pela linha construída pelo conselheiro M. A. Martins, entretanto desmantelada, sendo que no lado Oeste a vila é delimitada pela linha construída pelos netos de M. A. Martins, em 1869.

Com a separação da administração conjunta das ilhas da Boavista e do Sal, em 1885, é construída, um ano depois, a Câmara Municipal, conferindo ao povoado a capacidade administrativa da ilha. Entretanto, a indústria salineira sofre um rude golpe com as medidas introduzidas pelo Brasil na importação do sal, tendo o comércio do sal na ilha entrado em decadência até aos finais do século.

É do início do século XX, a primeira representação do povoado que se conhece (Planta I), na qual se percebe a localização dos principais equipamentos, ligados à exploração do sal. Estes equipamentos vão-se fixar numa primeira linha de implantação, na qual se reconhece uma função administrativa, e, numa segunda linha de ocupação, uma função essencialmente residencial. O povoado está demarcado pela construção das linhas de caminho de ferro, que definem “fronteiras” laterais, cingindo o seu crescimento em direcção à salina principal. Ainda que se trate de um levantamento pouco rigoroso, é possível identificar, na planta, o princípio de um traçado urbano regular, marcado por dois eixos que se cruzam, sendo um paralelo à orla marítima, e outro orientado em direcção à salinha principal.

No início do século XX, como vimos, seguem-se várias tentativas no sentido da recuperação desta actividade, mas o desenvolvimento do povoado conhece alguma estagnação, resultado das incertezas criadas à volta da indústria do sal e a consequente emigração da população residente.

A exploração salineira renasce em 1920, com a aquisição das salinas pela Companhia do Fomento, que se vai instalar a Oeste da vila, ao lado da igreja, e ocupa as docas construídas por M. A. Martins. Com a edificação da fábrica de conservas, em 1930, a vila ganha uma nova dinâmica, que se reflecte na fixação de novos habitantes, e no aparecimento de novas construções, de função essencialmente residencial. Este período coincide com a elevação da vila a sede do concelho do Sal. Os anos que se seguem são de crise e fome em quase todo o país, mas na ilha do Sal os efeitos são menores, pela prosperidade das indústrias do sal e de pescado, e, ainda, pela construção do aeroporto em Espargos, iniciada em 1939.

No plano do urbanismo, este período é marcado por uma maior preocupação com o espaço público. São calcetadas três ruas principais onde se concentram os equipamentos públicos representativos, como a Igreja, os Correios, a Alfândega e a Câmara Municipal. Até meados do século (Planta II), o crescimento físico da vila está limitado ao pequeno aglomerado inicial, sobre o qual se desenvolvem novas construções, continuando a ocupação da primeira linha com instalações de cariz industrial e uma pequena expansão de



31.



32.

Fig. 31- Vila de Santa Maria em 1943.

Fonte: Imagem cedida pelo Sr. António Lobo

Fig. 32- Arruamento da Vila em 1953, com a Câmara Municipal à direita.

Fonte: Imagem cedida pelo Sr. António Lobo

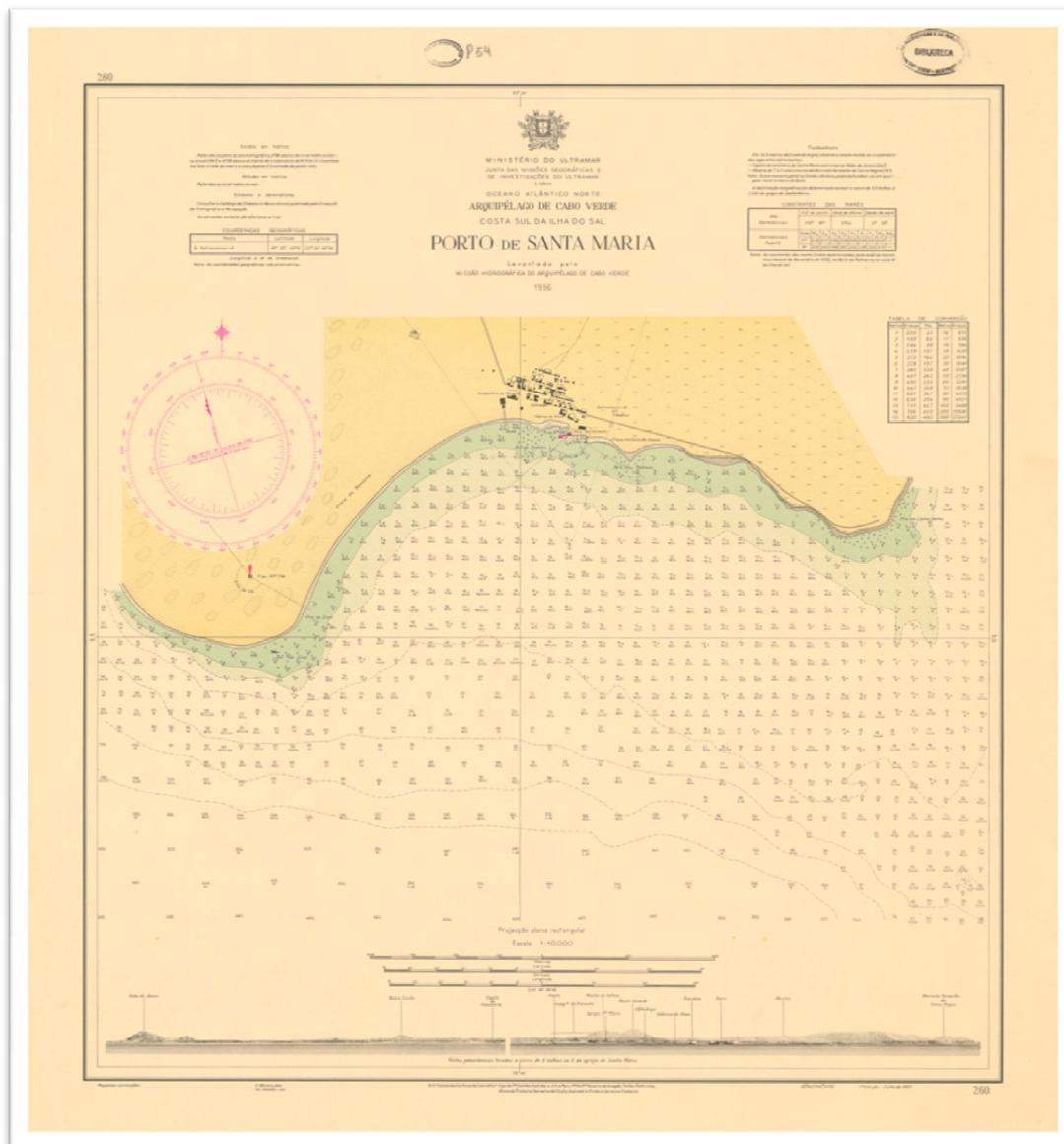
cariz residencial, em direcção ao interior da ilha. No plano das infra-estruturas, são construídas a Central Eléctrica e a rede de distribuição de água.

O traçado urbano da vila estrutura-se ao longo do eixo paralelo à praia, no qual se reconhece a rua principal (Rua Direita Martins), que atravessa o aglomerado. O desaparecimento do eixo perpendicular, desde a salina até à vila, reflecte a perda de importância que a indústria do sal assume nesta época para o desenvolvimento local, conjecturando-se o termo da sua exploração.

Entretanto, com a independência da República Democrática do Congo, a 30 de Junho de 1960, seguida de grande instabilidade política, a indústria salineira conhece grande período de estagnação, com consequências directas na exploração e exportação do mineral, sendo aquele país o principal destino do sal produzido em Santa Maria.

Até à data, o desenvolvimento da vila assentava sobre a exploração dos recursos minerais existentes, sendo o sector secundário a fonte principal de rendimentos. Esta década marca um ponto de viragem, uma vez que com a reabertura do aeroporto, em 1949, criam-se novas perspectivas económicas para o povoado, que, como veremos, assentará agora na prestação de serviços. Neste período, a vila é administrada por João de Deus Maximiano, conhecendo a implementação de algumas infra-estruturas importantes, como o melhoramento da rede urbana, o calçetamento de algumas ruas, e a construção de novos caminhos, a construção da central de dessalinização, localizada ao lado das docas, e o melhoramento das redes de distribuição de energia e de água.

Observando a planta do final da década de 1960 (Planta III), verificamos que o crescimento físico da vila não é acelerado, notando-se a consolidação de um pequeno núcleo urbano, sobre o qual pensamos haver, nesta época, maior preocupação com o ordenamento do espaço e do mobiliário urbano (como podemos constatar pela construção da praça na rua principal), ainda que nas costas da vila (sentido Sul/Norte) se verifique a dispersão de algumas construções. À Oeste destaca-se a construção da Pousada Morabeza, inaugurada em 1967, que marca o início do fim da indústria transformadora do sal.



32.

Fig. 32- Levantamento Hidrográfico da Vila, 1956.

Fonte: <http://www.tvciencia.pt/tvccat/pagcat/tvccat02.asp?varcota=CDI-1877-1957>

Com a independência de Cabo Verde, em 1975, e com a consequente reorganização administrativa de um território que até então estava sob domínio português, a Vila de Santa Maria conhece novo período de paralisação, tanto do ponto de vista económico, como social. A indústria salineira já não é o principal impulsionador do desenvolvimento local, patenteando as dificuldades sentidas pelo país nos primeiros anos da sua independência. No plano urbanístico, nos anos que seguem, não se conhece nenhuma transformação no tecido urbano consolidado, o que demonstra a perda de influência da vila a nível local, tendo mesmo perdido para Espargos, em 1985, o centro administrativo da ilha, localidade cujo desenvolvimento está directamente ligado à instalação do aeroporto e onde se vão concentrar, agora, os principais serviços administrativos. Este acontecimento é agravado pelo término da exploração das salinas, dois anos mais tarde, conhecendo a vila uma época de incertezas, não só quanto à sua sustentabilidade económica, mas também como espaço de vivência de um pequeno aglomerado.

Mas, ainda que seja o aeroporto a principal causa da perda da função administrativa do concelho, são as actividades ligadas à exploração desta nova infra-estrutura, como a oferta de alojamento, que lançam a vila numa nova época de prosperidade, agora associada à actividade turística, com impacto directo sobre a estrutura urbana da vila. O crescimento desta nova actividade é o motivo de uma forte migração interna em direcção à Ilha do Sal, registando-se um aumento da população nos dois principais aglomerados da ilha - Espargos e Santa Maria⁷⁴-, com consequências sobre a sua forma urbana.

Na vila de Santa Maria a ocupação do espaço acentua-se para o interior, no sentido Norte, onde se implantam as novas construções, de função essencialmente residencial, associadas ao pequeno núcleo urbano central (Planta IV), desenvolvendo-se em quarteirões paralelos ao eixo principal, onde as traseiras das novas construções são as frentes das posteriores. No lado Este da vila nota-se o início de uma ocupação desordenada com construções pertencentes, na maior parte, a emigrantes ou a estrangeiros residentes, caracterizadas pelos valores arquitectónicos dos países de origem,

⁷⁴ Em 1990 contavam com cerca de 7715 habitantes. Censo 1990.



33.



34.

Fig. 33- Baía de Santa Maria, 1965.

Fonte: LOUREIRO, João; ***Postais Antigos de Cabo Verde***; Lisboa: João Loureiro e Associados, Lda., 1998, pág. 82.

Fig. 34- Baía de Santa Maria, actualmente.

Fonte: Fotografia do autor.

confrontando a vila com uma dicotomia de linguagens, que viria caracterizar esta zona, no que se refere à sua imagem urbana.

Nesta década são construídas as primeiras unidades hoteleiras em Santa Maria, como o Hotel Morabeza (antes Pousada), o Hotel Belohorizonte, de 1986, e o Hotel Aeroflot, inaugurado em 1989. São construídos, ainda, diversos equipamentos colectivos, como o Recinto Desportivo, o Cinema (de 1988, actualmente desactivado), o Centro de Saúde, e são introduzidas melhoramentos no sistema viário de acesso à vila, ainda que estas novas áreas de expansão não disponham de infra-estruturas viárias adequadas.

Com a mudança política e a liberalização económica do início da década de noventa (tema desenvolvido em capítulo próprio), a Vila de Santa Maria é alvo de especial atenção por parte dos investidores, que são atraídos pelas suas condições naturais, favoráveis à prática do turismo nesta zona. Os anos que se seguem são de grande frenesim à volta deste sector, conferindo à vila uma nova dinâmica social e, principalmente, económica, com enorme influência sobre a organização do território. A estratégia seguida passa pela exploração do sector do Turismo, com a implantação de diversos complexos hoteleiros na extensa praia da baía de Santa Maria, localizados no lado Oeste da vila (Planta V).

No final da década já estão instalados seis hotéis na frente de mar, incluindo o Hotel Morabeza e o Hotel Belohorizonte, ocupando uma área sensivelmente análoga ao do núcleo da vila. Estes edifícios propagam-se pela orla marítima contornando a Ponta do Sinó e criando uma nova zona de ocupação independente da vivência urbana local, uma vez que estes complexos, amuralhados, são completamente autónomos em relação ao aglomerado existente. O único hotel construído, neste período, no centro urbano da vila é o Hotel Odjo d'Água, localizado na zona da doca e do antigo farol. Ainda que se possa delimitar uma zona de fronteira entre estas construções e o núcleo existente, são elas que vão potenciar o crescimento da vila.

No âmbito urbanístico, neste período conhece-se a consolidação do núcleo central de Santa Maria, ao nível das infra-estruturas viárias, ao mesmo tempo



35.



36.

Fig. 35- Fotografia aérea da vila.

Fonte: [http://www.odjodagua.net/img/fotosAR/fotoAR%20\(14\).jpg](http://www.odjodagua.net/img/fotosAR/fotoAR%20(14).jpg).

Fig. 36- Fotografia aérea a Oeste da vila.

Fonte: Cedida pelo Sr. José João Duarte Silva.

que continua a dispersão das novas construções em direcção a Nordeste. Nesta zona de expansão, as construções são na sua maioria de função residencial, enquanto que no centro se vão concentrar as novas actividades comerciais e de serviços ligadas à exploração turística, como restaurantes, bares, lojas, etc. A intensificação da actividade turística e a consequente pressão sobre a ocupação do solo provoca, na estrutura urbana, uma “explosão” seguida de uma “fragmentação”, expondo os problemas existentes ao nível das infra-estruturas básicas.

No sentido de resolver tais problemas, em 2009, é desenvolvido, pela Câmara Municipal e a empresa privada AGP (Ambiente Gestão e Projectos), o plano para a implementação das infra-estruturas necessárias e a requalificação urbana de Espargos e Santa Maria, no qual são previstas as futuras zonas de expansão, em várias fases. Para Santa Maria, o plano (Planta VI) prevê a regularização da zona fragmentada e a futura expansão para interior da ilha (no sentido Norte), no intento de resolver o problema da carência de habitação, à muito, identificado.

Desde a sua fundação que a vila não conhece uma política concertada de planeamento do território, sendo que o desinteresse registado ao nível do investimento público no arquipélago⁷⁵, muito se deve ao período colonial, quando as prioridades recaíam sobre os principais centros urbanos (Praia e Mindelo), ainda que exista referência a um plano urbanístico para a vila, dos anos 1930, ao qual não tivemos acesso. A independência, também, não traz grandes mudanças. O ordenamento do território ainda não é tido como uma prioridade, situação agravada pela falta de capacitação técnica dos funcionários da administração⁷⁶. Ainda assim, a vila conhece a principal mudança na sua estrutura urbana na década de oitenta, com a *colonização* da sua orla marítima pela instalação de grandes complexos hoteleiros.

⁷⁵ QUERIDO, Carlos António de Pina Querido dos Reis - **Do Platô à cidade: evolução da forma urbana da cidade da Praia, Cabo Verde**. Coimbra : [s. n.], 2007. 61 p. Prova Final de Licenciatura apresentada ao Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra. p. 29.

⁷⁶ *Idem, Ibidem.*

Os empreendimentos turísticos

A partir da década de noventa instalaram-se na ilha do Sal, e em particular na Vila de Santa Maria, diversos empreendimentos hoteleiros, que, num curto espaço de tempo, alteraram a configuração urbana do aglomerado existente. Estas novas construções desenvolveram-se a Sudoeste da ilha, num enfileiramento, ao longo da Praia da Bancona até à Ponta do Sinó, seguindo em direcção ao Norte, pela Praia da Ponta Preta. Essencialmente, Santa Maria cresceu ao longo da sua extensa praia, partindo de um pequeno núcleo histórico, nas direcções Oeste e Este, com predominância para a hotelaria e habitação, respectivamente.

Como já se viu, o aeroporto desempenha um papel de charneira entre a exploração de um ponto de escala para a aviação e a consagração da Ilha do Sal como destino turístico, ou seja, como ponto de chegada. As primeiras instalações hoteleiras da ilha surgem para a acomodação das tripulações das diversas companhias que ali fazem escala. Deste período, destacam-se o Hotel Morabeza e o Hotel Aeroflot. Com a descoberta do potencial da ilha para o turismo de “sol-e-praia”, são erigidas novas instalações hoteleiras para responder à grande demanda de turistas que se verifica, fruto da publicitação das potencialidades turísticas do país, internacionalmente.

Assim, no que se refere à génese destes empreendimentos, podemos identificar duas fases: uma primeira fase, com a construção de “hotéis de viagens” associadas às escalas aeroportuárias; e, uma segunda fase, de hotéis, essencialmente, para férias e para repouso. No entanto, estas duas fases de construção não representam uma continuidade na sua transição, mas sim uma sobreposição, ainda que durante um curto período de tempo. Um percurso pelos principais hotéis de Santa Maria pretende clarificar as relações existentes entre aqueles equipamentos e a estrutura urbana da vila, a sua localização e a sua inserção na paisagem, criando novas imagens de um

território marcado pelo desenho destas infra-estruturas. Nesta perspectiva, destacam-se a construção de três hotéis: o Hotel Morabeza, Hotel Belohorizonte e Hotel Aeroflot, construídos em diferentes épocas e com objectivos distintos, representando as principais fases de desenvolvimento hoteleiro na ilha.

Pela insuficiência de elementos gráficos, não se pretende uma análise detalhada da organização funcional e programática dos empreendimentos, mas sim uma caracterização genérica dos modelos tipo-morfológicos que lhes deram origem e da sua evolução.

O Hotel Morabeza

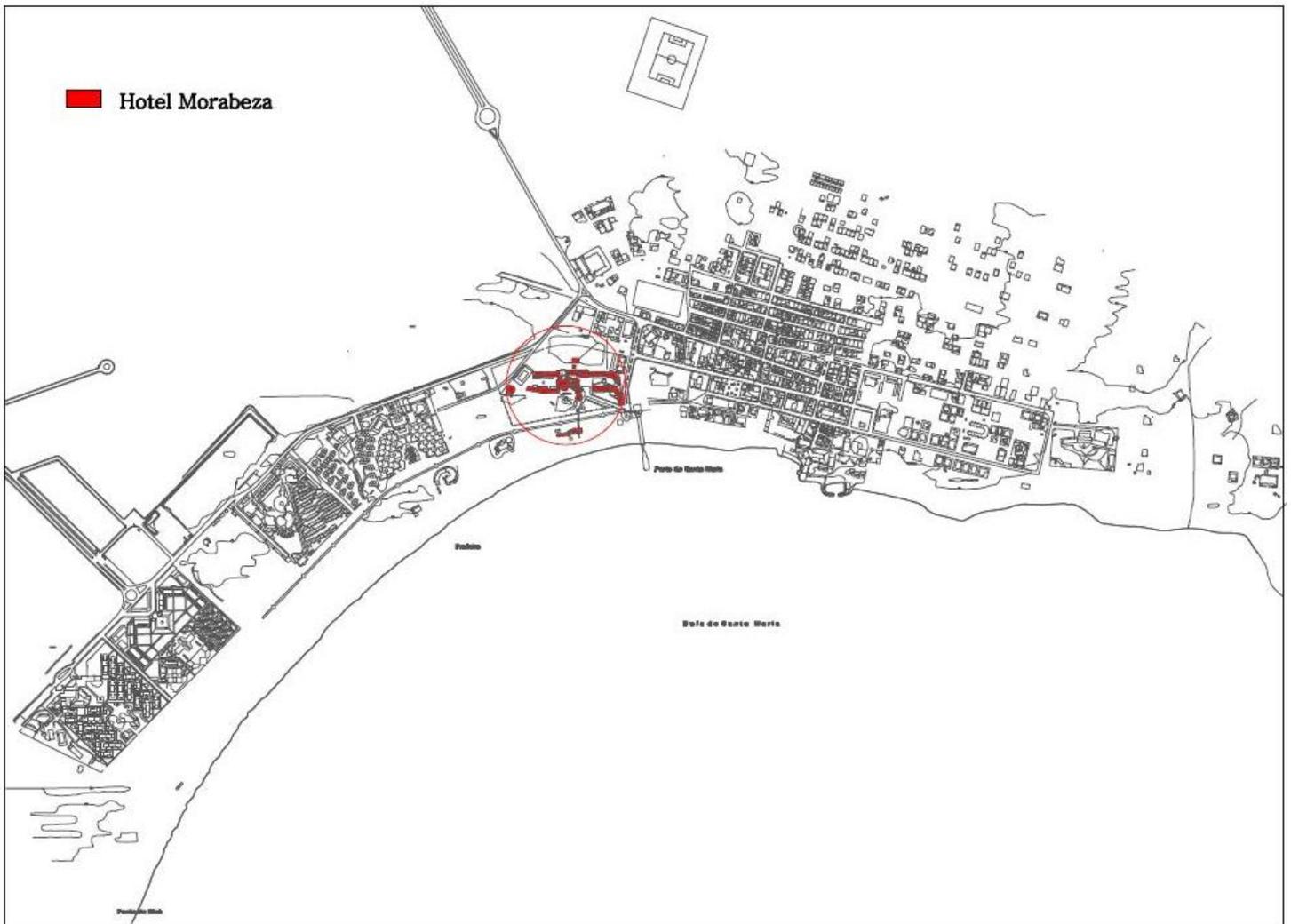
Data de Inauguração da Pousada: 13 de Maio de 1970

O início da construção do Hotel Morabeza não está directamente ligado à instalação do aeroporto na ilha, mas a sua presença exerce forte influência na evolução da sua estrutura tipológica.

Localizada naquela que seria a principal entrada da vila, e enquadrada pelo Pontão⁷⁷, o hotel desenvolve-se dentro de um grande lote de terreno, ao longo da praia, o que tem permitido sucessivas ampliações das instalações existentes.

O hotel começa como “casa de férias” construída, pela família Vynckier, em 1965-66, em material pré-fabricado importado. Por se localizar numa ilha com escassos recursos hídricos e energéticos, a casa é concebida numa perspectiva de auto-sustentabilidade, com instalações preparadas para a produção de água e energia, criando um modelo para a futura exploração

⁷⁷ Pequeno cais utilizado para o desembarque de pequenas embarcações pesqueiras, que outrora servia para o embarque do sal produzido nas salinas da vila.



37.



38.



39.

Fig. 37- Localização do Hotel Morabeza.

Fonte: Planta cedida pela Câmara Municipal do Sal [CMS].

Fig. 38- Pátio interior do hotel.

Fonte: Fotografia do autor.

Fig. 39- Esquema tridimensional do hotel.

Fonte: <http://www.capeverdeexperience.co.uk/sharedresources/images/capeverde/product/floor-plans/hotel-floor-plans/morabeza-hotel-floorplan-1~Expanded.jpg>

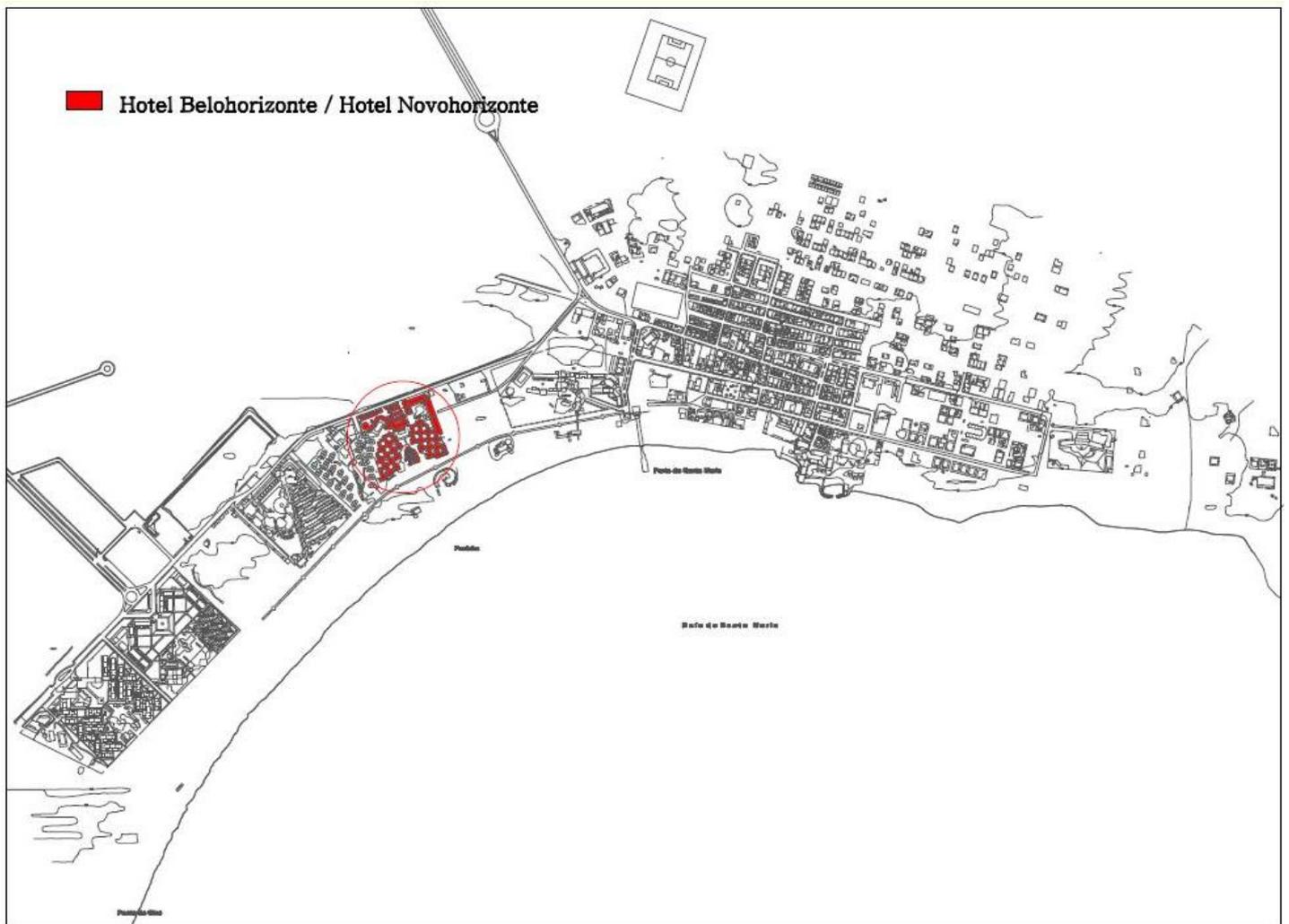
económica de um território inóspito. No entanto, esta construção não tem ainda como finalidade a exploração económica, mas sim a segunda residência de uma família estrangeira que decide viver certos períodos de tempo no Sal.

Com o crescente número de escalas efectuadas pelas companhias aéreas na ilha e uma procura cada vez maior, por parte das tripulações, de espaços para hospedagem, a família decide criar uma pequena pousada, com 16 quartos individuais, divididos por dois pisos. De planta rectangular, esta construção assenta sobre um embasamento em pedra, na tentativa de identificação com uma cultura arquitectónica local, até então marcada pela influência colonial. A utilização da pedra local remete para a procura de uma referência cultural do sítio e para uma arquitectura vernacular, ainda que inexistente. Esta aproximação à uma expressão local, em termos arquitectónicos, representa apenas uma intenção, mas, no plano social e do próprio desenvolvimento da vila, assume papel preponderante na integração de uma infra-estrutura que se expandiu ao longo dos anos.

A pousada rapidamente deu lugar à construção do Hotel, com cento e quarenta quartos, numa primeira fase, e com sucessivas ampliações do complexo com novos “blocos” de quartos e equipamentos recreativos, que, num desenho premiado principalmente pela funcionalidade, ocuparam resto do lote, ainda que pontualmente. Esta evolução dinâmica do complexo e a própria amplitude do terreno permitiu a adição de novos edifícios, como é o caso do bloco situado a Este, que se encontra actualmente em construção, aumentando a capacidade do hotel em mais trinta quartos. A ocupação gradual do terreno fez-se no sentido Este/Oeste, concentrando as instalações de apoio no centro do conjunto edificado.

Ao longo da sua construção, o hotel foi sempre gerido pela família Vynckier⁷⁸, que desde o início estabeleceu uma relação de proximidade com a vila, no sentido de uma integração a nível social e cultural. Esta singularidade confere ao complexo Morabeza um papel importante na urbanidade da vila, desmaterializando a barreira física entre o espaço público e privado.

⁷⁸ Actualmente o hotel é gerido pela neta de Gaspar e Marguerite, Sophie Vynckier Marsellesi, que assumiu a direcção e a gestão do complexo em 1997.



40.



41.



42.

Fig. 37- Localização do Hotel Belohorizonte/ Hotel Novohorizonte.

Fonte: Planta cedida pela Câmara Municipal do Sal [CMS].

Fig. 38- Fachada Norte do hotel.

Fonte: Fotografia do autor.

Fig. 39- Fachada, Sul do hotel, de contacto com a praia.

Fonte: Fotografia do autor.

O Hotel Belohorizonte

Data de Inauguração: 1986

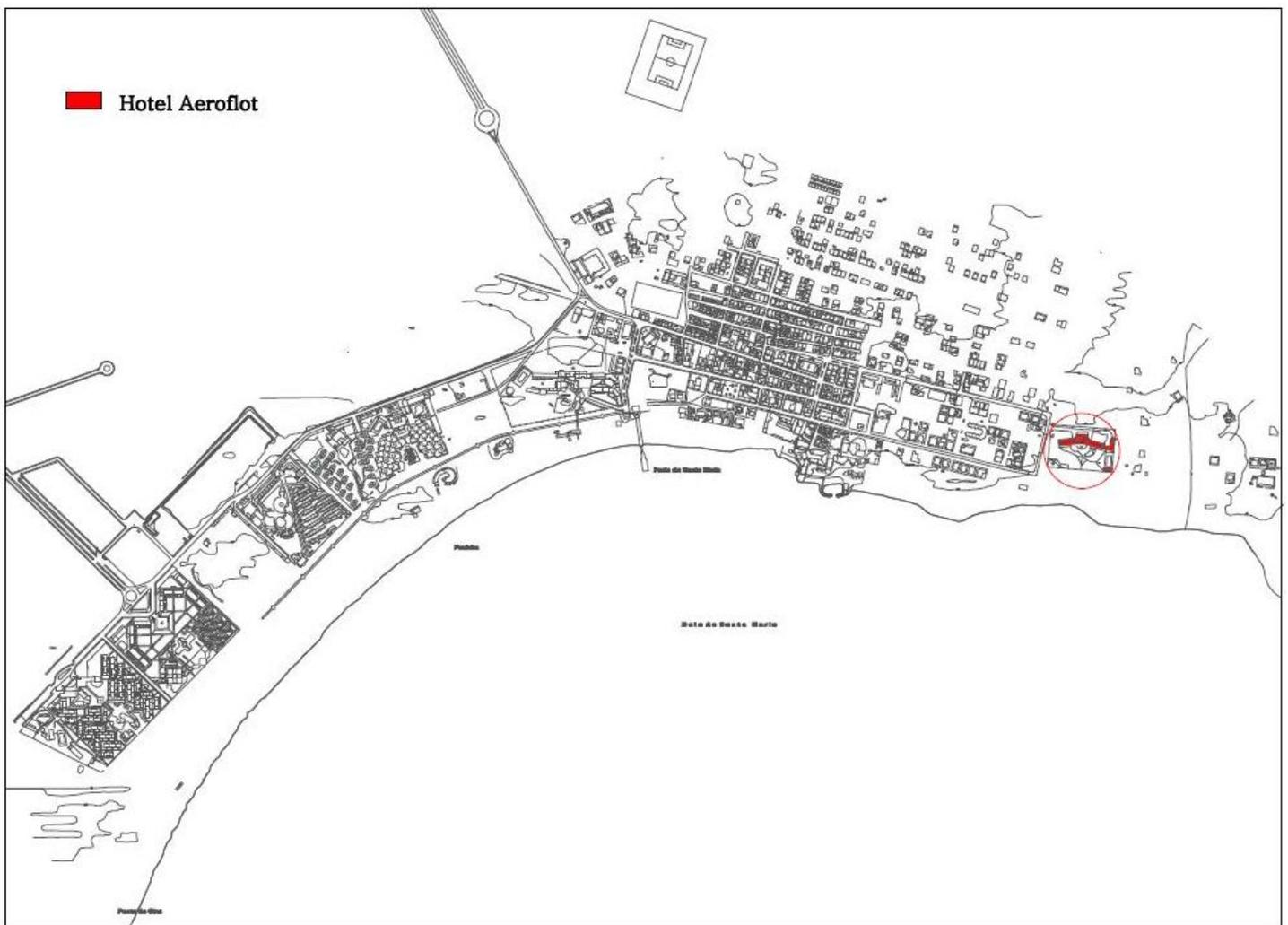
Construído na linha de costa a Oeste do Hotel Morabeza, o Hotel Belohorizonte representa o despertar para uma nova oportunidade de desenvolvimento de um país que, dez anos após a independência, dependia da forte ajuda internacional. O próprio Estado investe na construção desta unidade hoteleira que, gerida pela rede Novohotel do grupo francês Accord, “*viria a funcionar como um viveiro de quadros médios e baixos para toda a hotelaria e restauração de então*”⁷⁹.

Inicialmente é constituído por um bloco central, que alberga todos serviços como a recepção e a restauração, e um bloco de quartos em L, com um total de noventa quartos. Este complexo é adquirido, em 1997, pelo grupo empresarial português Oásis Atlântico-Hotels & Resorts, que, um ano depois, investe na construção de novas instalações (restaurante e espaço de animação) e na própria ampliação do hotel, com a construção de oitenta e três *Bungalows*, localizados entre o edifício existente e a praia.

Impulsionado pelo forte crescimento do sector hoteleiro no país, o Grupo Oásis adquire novos empreendimentos no arquipélago, nomeadamente em Santiago, São Vicente e Fogo, e, em 1999, constrói o Hotel Novohorizonte, adjacente ao Hotel Belohorizonte. Esta nova edificação, de implantação análoga ao seu vizinho, também funcionalmente é constituído por um bloco central de serviços e um por conjunto de cento e trinta *Bungalows* disseminados pelo lote de terreno contido na frente mar.

A construção destes edifícios marca o início da ocupação da praia por empreendimentos hoteleiros, que se propagarão pela baía de Santa Maria,

⁷⁹ CABO VERDE; Ministério de Economia Crescimento e Competitividade - Direcção Geral do Turismo; **Plano Estratégico para o Desenvolvimento do Turismo em Cabo Verde 2010/2013**, Praia, 2010, pág. 49.



43.



44.



45.

Fig. 37- Localização do Hotel Aeroflot.

Fonte: Planta cedida pela Câmara Municipal do Sal [CMS].

Fig. 38- Fachada Norte do hotel.

Fonte: Fotografia do autor.

Fig. 39- Fachada, Sul do hotel, de contacto com a praia.

Fonte: Fotografia do autor.

no sentido Este/Oeste, contornando a costa e seguindo para Norte, em direcção à Praia da Ponta Preta.

À medida que se vão distanciando do núcleo urbano principal, estes empreendimentos não estabelecem quaisquer relações de urbanidade com a vila, no sentido de uma maior permeabilidade ou sociabilidade entre o “interior da ilha” e a costa marítima. Antes criam “*espaço-ilha*”⁸⁰ dentro da estrutura urbana, enfatizando uma barreira física com o existente. A ligação à vila é feita por uma via/rua, paralela à costa, ligada à entrada principal de Santa Maria, que vai acompanhando as sucessivas construções.

Assim, o Hotel Belohorizonte pode ser considerado como o modelo adoptado para a exploração hoteleira futura, com a implantação de novos empreendimentos turísticos justificados unicamente pelas qualidades naturais do lugar.

O Hotel Aeroflot

Data de Inauguração: 22 Novembro 1990

Localizado a Este do centro urbano da vila de Santa Maria, ao contrário dos restantes complexos hoteleiros, o hotel Aeroflot, foi construído pelo estado russo para albergar a tripulação da companhia aérea nacional com o mesmo nome, que fazia a ligação entre Moscovo e as principais cidades da América do Sul, como o Rio de Janeiro e Buenos Aires.

Durante os primeiros oito anos o hotel recebeu, na sua maioria, tripulantes da companhia russa, que acabaria por abandonar esta escala.

⁸⁰ Não existe praticamente miscigenação com a componente natural, social e económica exterior ao empreendimento. LOMBARDO, Magda; MONTEIRO, Ana - *Turismo, ordenamento territorial e sustentabilidade: a realidade do litoral e o Nordeste Brasileiro e da ilha do Sal (Cabo Verde)*, p. 7.

A partir de 1998, funciona como hotel essencialmente vocacionado para o lazer, ligado a várias agências de viagens, com o nome propagandístico de Albatroz. Em 2001, o hotel é alugado à sociedade Cabo Campo Limitada, formada por sócios provenientes da Itália e da Rússia, que publicitam o hotel com o nome Sab Sab Sal Hotel.

O edifício é composto por dois blocos de quartos, de três pisos de altura, articulados por um bloco central de serviços (recepção e restaurante) que formam um único corpo orientado em direcção à praia (Sul). Este hotel implanta-se num lote de terreno com uma área de 15.000m², no qual se encontram os espaços de lazer (jardim, bar, piscina) entre a praia e a fachada principal (Sul) circundados por um muro que acompanha o perímetro do terreno.

Construído inicialmente como “Hotel de Aeroporto”, com a finalidade de albergar tripulantes e transeuntes das rotas do Atlântico, a sua localização, ainda que distante do aeroporto (aproximadamente 18km), e o próprio desenho funcionalista do edifício, não lhe conferem a flexibilidade necessária para a sua adaptação a hotel de lazer, apesar de se localizar a poucos metros da praia. A sua implantação distanciada do pequeno núcleo urbano da vila contribui também para esta dicotomia. Apesar de a vila ter crescido num raio maior que o hotel, este continua sendo uma fronteira física na leitura contínua do desenho urbano reticulado da vila.

O hotel não se enquadra na vida urbana de Santa Maria, escondendo-se, mesmo, desta, ainda que não represente um *espaço-ilha* à imagem dos *Resorts* que se instalaram no lado oposto da baía. Esta dificuldade de identificação com o lugar, acentuou a descontextualização do complexo, situação, que nos últimos anos teve efeitos directos na gestão do empreendimento e que hoje se encontra em decadência.

Os Investidores, o investimento e a institucionalização do Turismo

A construção dos hotéis Morabeza, Belo Horizonte e Aeroflot impulsionou a ocupação da baía de Santa Maria por novos complexos turísticos, que, num curto espaço de tempo (menos de duas décadas), preencheram toda a orla marítima. Estas novas construções são, na sua maioria, patrocinadas por empresas estrangeiras, destacando-se o Hotel Dja D´Sal e o Hotel Crioula, do Grupo Stefanina (Itália), o referido Hotel Novohorizonte, do Grupo Oásis (Portugal), o Hotel Bravo Club Vila do Farol, do Grupo Blumarín Hotels (Cabo Verde), e os Hoteis Riu Funana e Riu Garopa, da multinacional Riu Hotels & Resorts (Espanha).

A implantação de complexos hoteleiros no país, de um modo geral e particularmente na ilha do Sal, prende-se essencialmente com a localização do primeiro aeroporto internacional⁸¹ e com as políticas de ordenamento adoptadas pelo governo cabo-verdiano no período pós-independência.

“Com a independência do país em 1975, a economia cabo-verdiana passou a depender fortemente dos fluxos externos, nomeadamente das remessas dos emigrantes e da ajuda pública ao desenvolvimento. Perante a escassez de recursos naturais e as cíclicas secas que fustigaram o país, tiveram que se encontrar alternativas, o que reflectiu num forte contingente migratório”⁸². Ainda que, hoje, as remessas dos emigrantes contribuam significativamente para a economia do país, esta estratégia de desenvolvimento não fixa garantias para a sustentabilidade económica de um território insular e com poucos recursos naturais. “Conscientes dos limites e do esgotamento deste modelo de desenvolvimento, no final dos anos 80, as autoridades procederam à reorientação da estratégia até então seguida

⁸¹ Note-se que, actualmente, o país conta com quatro aeroportos internacionais localizados nas ilhas da Boa Vista, São Vicente e Santiago, distribuindo o fluxo de passageiros e de turistas pelo território.

⁸² DAUN, Maria do Carmo Farias; SANTOS, Lorena - Turismo em Cabo Verde: um estudo exploratório. Lisboa : Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa. 2009. Dissertação de Mestrado, p. 29.

*promovendo a abertura política e a liberalização dos preços e do comércio externo*⁸³.

As estratégias seguidas para a resolução dos problemas estruturais do país, como a pobreza, aliada à falta de infra-estruturas básicas, são delineadas nos Planos Nacionais de Desenvolvimento (PND), criados pelos sucessivos governos, que vão orientar as políticas de investimento nas diversas áreas.

O primeiro PND (1982-1985) *“insere-se na primeira etapa do processo de desenvolvimento, cujos objectivos foram definidos como de liquidação da herança colonial e de criação de condições favoráveis à passagem a uma etapa futura de desenvolvimento extensivo*⁸⁴. Neste plano, o Turismo não representa uma prioridade para o desenvolvimento económico interno, ainda que se reconheçam as potencialidades de Cabo Verde neste sector⁸⁵. No segundo Plano de Desenvolvimento (1986-1990), apesar de identificarem as fragilidades do país em áreas como a dos transportes e da produção interna (dependência das importações), estabelecem-se já como objectivos prioritários a cumprir a longo prazo: *“a promoção do turismo interno; aumento da capacidade hoteleira e melhoria da qualidade dos serviços através da aposta na formação profissional; organização da animação turística através da implementação de estruturas ligadas aos desportos náuticos, musica e artesanato.*⁸⁶

No sentido de concretizar tais objectivos, em 1990, é criado o Centro de Promoção Turística do Investimento e das Exportações (PROMEX), vocacionado para a promoção do investimento e da imagem do país como destino turístico. O PROMEX tinha como tarefas a avaliação do investidor

⁸³ LOURENÇO, Jaime; FOY, Colm (2003); **Cabo Verde: governação e desenvolvimento. Importância das parcerias público privadas**; [Em linha]. Lisboa : Instituto de Estudos Estratégicos e Internacionais, 2004. [Consult. Dezembro 2009]. pág. 2. Disponível em: WWW : <URL: http://www.ieei.pt/files/Governacao_desenvolvimento_parcerias_publico_privadas_Jaime_Lourenco_Colm_Foy.pdf>

⁸⁴ MORAIS, Joaquim Jorge Monteiro - Cabo Verde: um projecto de país e a ideologia da educação como estratégia para o desenvolvimento – estudo da constituição do ensino técnico. Paraná : Universidade Federal do Paraná. 2009. Dissertação de Mestrado. p. 33.

⁸⁵ DAUN, op. cit., p. 32.

⁸⁶ *Idem, Ibidem.*

externo e facilitar-lhe a aproximação às entidades nacionais, acelerando o processo de investimento⁸⁷.

“A partir de 1991, as estratégias de desenvolvimento são: a liberalização e a abertura à iniciativa privada e ao investimento estrangeiro”⁸⁸. É neste contexto de transição política que se lançam as bases para a verdadeira exploração turística do arquipélago, com a aprovação da Lei de Base do Turismo (Decreto Lei Nº 21/IV/91), que tinha como objectivo coordenar as políticas locais de desenvolvimento do Turismo, criando os instrumentos legais para a exploração do sector, tendo sido publicada, em 1992, sob o título de “Lei de Utilidade Turística”⁸⁹. Esta lei concede aos investidores benefícios fiscais, tais como isenções no pagamento de impostos, durante os primeiros anos de actividade, incentivando o investimento no sector.

Para a implementação das políticas de desenvolvimento, já regulamentadas, são criadas, em 1993, as Zonas Turísticas Especiais (ZTE), com o objectivo de identificar e organizar o espaço nacional segundo as suas potencialidades para o desenvolvimento do Turismo, uma vez que o terceiro PND (1992-1995) reconhece este sector como uma das prioridades para o desenvolvimento das ilhas, continuando com a política de liberalização económica e de abertura ao investimento privado. As ZTE são constituídas pelas Zonas de Desenvolvimento Turístico Integral (ZDTI), com *“excelentes condições geográficas e valores paisagísticos”⁹⁰* para a prática do Turismo, e as Zonas de Reserva e Protecção Turística (ZRPT), adjacentes às ZDTI, com um *“alto valor natural e paisagístico e cuja preservação é necessária para a competitividade do produto turístico”⁹¹*.

⁸⁷ LOURENÇO, op. cit. p. 31.

⁸⁸ NUNES, op. cit., p. 36

⁸⁹ MORAIS, Joaquim Jorge Monteiro - Cabo Verde: um projecto de país e a ideologia da educação como estratégia para o desenvolvimento – estudo da constituição do ensino técnico. Paraná : Universidade Federal do Paraná. 2009. Dissertação de Mestrado. p. 100.

⁹⁰ Câmara do Comercio Indústria e Turismo Portugal Cabo Verde (CCITPCV) [Em linha]. [Consult. Março 2010]. Disponível em: WWW: <URL: <http://www.portugalcaboverde.com/main.php>>

⁹¹ *Idem*.

A administração destas áreas é atribuída ao Instituto Nacional do Turismo (INATUR), que tinha como incumbência a fiscalização, a promoção e o disciplinar do sector no país⁹². No âmbito do planeamento, deverá ser criado para cada ZDTI um Plano de Ordenamento Turístico (POT), o qual deve conter as normas e a forma de ocupação do solo (parcela do território municipal), compreendendo elementos como as redes viárias, os equipamentos sociais e de lazer, ou, ainda, espaços verdes.

A extinção do INATUR, em 1995, deixa a cargo do PROMEX a administração das Zonas Turísticas Especiais, que, quase uma década depois, se debate com problemas relacionados com a gestão destes espaços, tais como a inexistência dos Planos de Ordenamento Turístico (POT); a falta de estudos cadastrais e de levantamentos topográficos; a fiscalização deficiente; e o próprio descontrolo e desconhecimento dos lotes de terreno disponíveis⁹³. Assim, em 2004, com o objectivo de conferir um maior acerto nas políticas da administração e promoção do investimento, funde-se o PROMEX com o Instituto de Apoio ao Desenvolvimento Empresarial (IADE)⁹⁴, criando a Cabo Verde Investimentos (CI), que herda as competências e direitos legais do PROMEX⁹⁵.

As ZDTI são administradas indirectamente pelo Estado, através da CI, enquanto não se constituírem as Sociedades de Desenvolvimento Turístico (SDT), que serão encarregadas da gestão e do planeamento físico destas zonas. O objectivo das Sociedades de Desenvolvimento Turístico (anónimas de capitais públicos) prende-se com a *“gestão, planeamento, licenciamento, fiscalização, execução e transacção dos terrenos integrados nas Zonas*

⁹² SOCIEDADE DE DESENVOLVIMENTO TURÍSTICO DAS ILHAS DA BOA VISTA E (SDTBM) - Código de Procedimentos[Em linha]. [Consult. Maio 2009]. p. 3. Disponível em: WWW: <URL: http://www.sdtibm.cv/index.php?option=com_docman&task=doc_view&gid=27&Itemid=41>

⁹³ CABO VERDE. Ministério do Ambiente Agricultura e Pescas - **Livro Branco sobre o Estado do Ambiente em Cabo Verde**. Praia : Direcção Geral do Ambiente, 2004. p. 125.

⁹⁴ A fim de promover o desenvolvimento da capacidade empresarial nacional e a melhor utilização da capacidade produtiva instalada, particularmente das pequenas e médias empresas, foi em 1992 o instituto de Apoio ao Desenvolvimento Empresarial (IADE). LOURENÇO, op. cit., p. 31.

⁹⁵ SOCIEDADE DE DESENVOLVIMENTO TURÍSTICO DAS ILHAS DA BOA VISTA E (SDTBM) - Código de Procedimentos[Em linha]. [Consult. Maio 2009]. p. 3. Disponível em: WWW: <URL: http://www.sdtibm.cv/index.php?option=com_docman&task=doc_view&gid=27&Itemid=41>

*Turísticas Especiais*⁹⁶ nas diversas ilhas, e, ainda, a “*gestão e exploração de infra-estruturas e equipamentos e serviços que sirvam as aludidas zonas*”⁹⁷.

A primeira SDT é criada em 2005, para as Ilhas da Boa Vista e Maio (Sociedade de Desenvolvimento do Turismo das Ilhas de Boavista e Maio – SDTIBM)⁹⁸, de fundos públicos, constituída pelo Estado e pelos municípios respectivos, na prossecução dos objectivos traçados no âmbito do desenvolvimento do sector turístico, tendo a Sociedade realizado quatro Planos de Ordenamento Turístico (POT), com particular incidência na Ilha da Boavista⁹⁹.

A realização destes primeiros POT representa a concretização física das políticas seguidas pelos diversos governos, num período de quase duas décadas, e dos mecanismos legais criados durante este período, na exploração do Turismo como principal impulsionador do desenvolvimento do país. A prioridade do sector para o desenvolvimento económico interno é reafirmada no IV PND (1997-2000) e no V PND (2002-2005), que tem como prioridade promoção da capacidade empreendedora¹⁰⁰. Este plano prevê medidas para melhoria do sector, como a criação da SDTIBM, a construção da Escola de Hotelaria e de um Instituto Superior de Turismo e Hotelaria, e a elaboração de um Plano Nacional Estratégico.

No entanto, muitos foram os constrangimentos verificados na evolução deste ramo, como a sua monitorização, o desacerto institucional, ou, mesmo, na área da infra-estruturação do território. Assim, em 2004, é apresentado o Plano Estratégico de Desenvolvimento Turístico (PEDT), pela Direcção Geral do Turismo (DGT), que pretende “*ser um instrumento de orientação geral na materialização das políticas do sector*”¹⁰¹ em Cabo Verde, sendo sobretudo

⁹⁶ SOCIEDADE DE DESENVOLVIMENTO TURÍSTICO DAS ILHAS DA BOA VISTA E MAIO (SDTIBM) [Em linha]. [Consult. Fevereiro 2010]. Disponível em WWW: <URL: www.sdtibm.cv>

⁹⁷ *Idem.*

⁹⁸ Até a presente data é a única SDT constituída. Para os próximos anos o Estado prevê constituição das SDT da ilha do Sal (prevista para a mesma data da STDIBM), Santo Antão, São Nicolau e São Vicente.

⁹⁹ Em 2008 são aprovados os POT de Chave e Morro de Areia (na Boavista), e em 2009 os POT de Santa Mónica (na Boavista) e Sul da Vila do Maio (no Maio).

¹⁰⁰ DAUN, op. cit., p. 34.

¹⁰¹ CABO VERDE; Direcção Geral do Turismo - **Plano Estratégico para o Desenvolvimento do Turismo em Cabo Verde 2010/2013**. Praia : DGT, 2010. p. 3.

um plano de “*comunicação, de orientação e de coordenação*”¹⁰² dos vários intervenientes no sector. Este plano é delineado para o período de doze anos, mas devido às “*discordâncias e às polémicas geradas*”¹⁰³ só é aprovado, em Conselho de Ministros, em Dezembro de 2009 e para um período de apenas três anos (2010-2013).

Os seus principais objectivos prendem-se com a definição do tipo de Turismo defendido para o país, a identificação das potencialidades e das melhorias alcançadas no sector e a sua monitorização. Para a prossecução de tais objectivos são previstas medidas a curto prazo¹⁰⁴, como a da imagem de marca do país e o plano de marketing; a revisão da legislação; a inventariação dos recursos turísticos; a criação do Sistema de Informação do Turismo (SIT), que funcionará como base de dados disponível às diversas instituições (Câmaras Municipais, SDT, DGA, CI); e o Observatório do Turismo de Cabo Verde (OTCV), com a tarefa de monitorizar a actividade turística existente e avaliar as políticas adoptadas.

A elaboração e aprovação do primeiro PEDT demonstra a importância que o sector turístico tem para o desenvolvimento do país, mas, por outro lado, o período de tempo entre a sua elaboração e a sua aprovação, é reflexo das grandes dificuldades sentidas na obtenção dos resultados ambicionados pelas políticas implementadas, particularmente no âmbito do planeamento. Ao longo das duas décadas de exploração do sector, conhecem-se avanços e recuos, quer na área institucional, quer na criação da legislação específica, no sentido em que muitos organismos foram criados e desactivados, havendo sobreposição de competências entre as diversas instituições ligadas ao turismo. Muitas medidas adoptadas para mitigar tais problemas foram de complementaridade, suscitando novos problemas. Como resultado, urge clarificar o papel e as competências dos diversos governos (Central, Regional e Municipal) na elaboração dos instrumentos de planeamento¹⁰⁵.

¹⁰² *Idem*, p. 14.

¹⁰³ DAUN, op. cit., p. 35.

¹⁰⁴ Estas medidas incluem-se nos dezassete programas estabelecidas pelo PEDT, nas áreas da infraestrutura geral e turística, institucional, monitorização e sustentabilidade do sector.

¹⁰⁵ Os Planos de Ordenamento Turístico (POT) imperam sobre os planos municipais (Plano Director Municipal (PDM), Plano Desenvolvimento Urbano (PDU) e o Plano Detalhado (PD)).

Os Instrumentos de planeamento e gestão territorial

No que se refere aos instrumentos de planeamento e gestão territorial, o país só conhece medidas no sentido de regulamentar as políticas de ordenamento do território, que antes da independência se regia pela legislação portuguesa, na década de noventa, com a aprovação da legislação que define as bases para a organização e ordenamento do território e o planeamento urbanístico (Lei nº 57/II/85 de 22 de Junho). O diploma prevê a elaboração de novos instrumentos de gestão do território, nomeadamente os Instrumentos de Desenvolvimento Territorial¹⁰⁶, de âmbito nacional e regional, ou, ainda, de Planeamento Territorial, de âmbito municipal, como o Plano Director Municipal (PDM), o Plano de Desenvolvimento Urbano (PDU) e o Plano Detalhado (PD)¹⁰⁷. Contudo, a elaboração destes instrumentos não representa, na pós-independência, uma prioridade para uma estratégia global de ordenamento¹⁰⁸, no sentido da concertação do crescimento desordenado ocorrido nos principais centros urbanos do país.

A regulamentação destes planos urbanísticos só acontece em 1990, com a aprovação do Decreto-Lei nº88/90, de 13 Outubro, que garante a sua

¹⁰⁶ A Directiva Nacional de Ordenamento do Território (DNOT) e o Esquema Regional de Ordenamento do Território (EROT) que estabelecem as estratégias para a organização do território.

¹⁰⁷ O PDM abrange a totalidade do território municipal, delimitando as áreas urbanas e peri-urbanas, qualificando as áreas urbanizada, urbanizáveis e não urbanizáveis e delimitando as áreas de inserção do PDU e PD.

O PDU abrange parcialmente ou na totalidade as áreas urbanas e peri-urbanas de um mais núcleos de povoamento, definindo as áreas urbanizadas, urbanizáveis e peri-urbanas, com especial atenção ao traçado dos espaços públicos, equipamentos colectivos e das redes de infra-estruturas urbanísticas e ainda prever as áreas de inserção do PD.

O PD prevê a inserção da edificação no contexto urbano, a localização e o dimensionamento dos equipamentos colectivos, as infra-estruturas e o arranjo dos espaços públicos.

¹⁰⁸ No período que se segue à independência não surgiu nenhum instrumento orientado da transformação do uso do solo. O ordenamento do território foi relegado para segundo plano, em termos de prioridade, justificado pela necessidade de se resolverem problemas prementes e a incapacidade das autoridades lerem os sinais de desordenamento do País recém-nascido. GARCIA, Carina; FONSECA, Sanny - As Redes de Equipamentos educativos e o Ordenamento de Território em Cabo Verde – O caso da Ilha de Santiago [Em linha]. [Consult. Maio 2009]. p. 40. Disponível em WWW: <URL: <http://www.apdr.pt/congresso/2009/pdf/Premio%20Bartolomeu/237A.pdf>>

utilização no planeamento do território¹⁰⁹. Este período, marcado por alguma inquietação para com os fenómenos de ocupação anárquica do solo, principalmente nos centros urbanos, desperta nas autoridades a necessidade de um maior controlo na ocupação do solo.

Assim, criada a Direcção Geral de Ordenamento e Território, em 1991, dois anos depois é aprovada a Lei de Bases do Ordenamento do Território e do Planeamento Urbanístico (LBOTPU) que *“dá conteúdo jurídico à política de ordenamento do território. Segundo o diploma, o ordenamento territorial e urbano visa melhorar a qualidade de vida individual e colectiva dos cidadãos, a protecção do meio ambiente e o desenvolvimento equilibrado das regiões mediante a elaboração e execução de planos que disciplinem a organização espacial das actividades com impacto na ocupação, uso e transformação do solo”*¹¹⁰.

No que se refere ao ordenamento, o início da década de noventa representa um período promissor e de grandes expectativas¹¹¹, com base nas medidas legais criadas para um planeamento territorial regulamentado. Mas, até meados de 2000, o *“Ordenamento do Território enquanto sector ou unidade orgânica do Governo, perdeu por completo identidade própria, tendo mesmo ficado sem paradeiro e a deambular de um lado para outro a procura de abrigo”*¹¹². Neste período de ineficácia, no que se refere às políticas do ordenamento e sua concretização, muitos são os problemas diagnosticados no seio dos principais centros urbanos do país. No primeiro fórum sobre Ordenamento e Território, realizado em 2001, são destacados problemas como *“o crescimento anárquico das cidades, deficiências habitacionais e de equipamentos públicos, aceleração do crescimento populacional e grande dificuldade de gestão da urbanização”*¹¹³.

¹⁰⁹ MORAIS, Manuela Lopes - Subsídios para o planeamento da cidade do Mindelo, São Vicente – Cabo Verde. Revista da Faculdade de Letras – Geografia. Porto ISSN 08711666. 1:19 (2003) 319-329 p. 321.

¹¹⁰ *Idem*, pág. 321.

¹¹¹ TAVARES, Carlos - O Ordenamento do Território em Cabo Verde: constrangimentos e desafios. Revista de Estudos Cabo-verdianos, Praia. ISSN 2073-9109. 1:1 (2007) 151-164. p. 158.

¹¹² *Idem*, *Ibidem*.

¹¹³ *Idem*, *Ibidem*.

Muitos destes problemas estão relacionados com factores como a capacitação técnica, a escassez de recursos, a legislação confusa e contraditória¹¹⁴, que influenciam directamente na implementação das políticas estabelecidas sobre o território.

Prevista desde 2001, com base nos fóruns¹¹⁵ e encontros realizados, em 2006 é revista a Lei de Bases de Ordenamento e Território e Planeamento Urbanístico (LBOTPU) que se encontrava desactualizada, com excessiva regulamentação e ineficácia no quadro das sanções previstas¹¹⁶. O novo diploma estabelece como um dos seus objectivos a facilitação das políticas locais de ordenamento territorial que ajudam na requalificação dos centros urbanos ou dos aglomerados urbanos. Para o cumprimento dos objectivos propostos, a LBOTPU determina um *“sistema de gestão territorial que se concretiza pela existência de instrumentos de gestão que adoptam uma estratégia para a organização do espaço, organizam a ocupação humana e da utilização dos solos, permitem a protecção dos ecossistemas e promovem o desenvolvimento, de acordo com as funções que desempenham”*¹¹⁷.

No programa do Governo da actual legislatura (2006-2011) está prevista a elaboração destes instrumentos de planeamento, com especial incidência sobre os Instrumentos de Desenvolvimento do Território, como a Directiva Nacional de Ordenamento de Território (DNOT)¹¹⁸ e os Esquemas Regionais de Ordenamento do Território (EROT), estando em elaboração as EROT das ilhas de Santiago, Fogo e Santo Antão. No âmbito dos Instrumentos de Planeamento Territorial (PDM, PDU, PD), já foram realizados os PDM para as ilhas de São Vicente, Boavista e do Sal, sendo que para as restantes ilhas a previsão das autoridades é de que, até 2011, estejam concluídos todos os instrumentos de planeamento, no intento de capacitar as autoridades locais com as ferramentas necessárias para a gestão do seu território.

¹¹⁴ *Idem, Ibidem.*

¹¹⁵ Fórum sobre o Ordenamento do Território e Planeamento Urbanístico, realizado em 2001, e o Fórum sobre a Problemática das Terras.

¹¹⁶ B.O. nº 1/2006 de 13 de Fevereiro.

¹¹⁷ GARCIA, op. cit., p. 41.

¹¹⁸ Em elaboração, com o apoio técnico da Direcção-geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano (DGOTDU – Portugal).

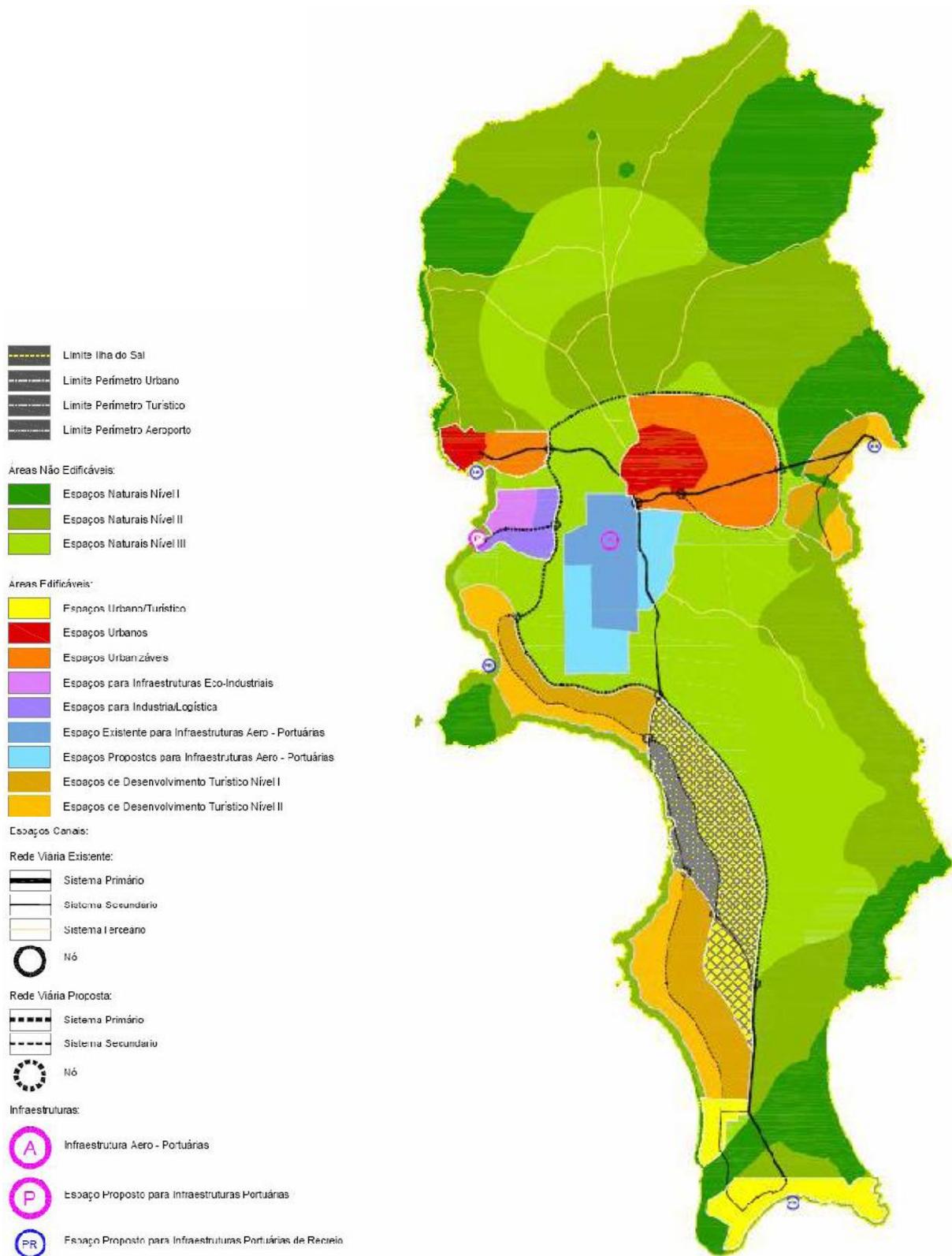
Importa salientar que para atingir os objectivos definidos nestes planos é preciso criar condições para a sua implementação, não se limitando à sua elaboração. É preciso estabelecer políticas de desenvolvimento concertadas que se articulem com os propósitos destes instrumentos de planeamento e determinar com clareza o plano de actuação de cada figura do plano, sem nunca perder o sentido de conjunto.

Santa Maria: Plano Director Municipal (PDM)

No sentido de capacitar a autoridade local com os instrumentos de planeamento necessários, definindo as estratégias para o desenvolvimento do município, é prevista, em 1991, a sua elaboração, entre eles o Plano Director Municipal (PDM). Contudo, o PDM da Ilha do Sal só é elaborado em 2007, com a iniciativa da Câmara Municipal e a execução, do plano, pelo consórcio CESE & DIAMETRO ASSOCIADOS. Aprovado pela Assembleia Municipal, em Setembro de 2007, o PDM é submetido à homologação do poder central em 2009, e, uma vez autorizada a sua implementação, terá a validade de 12 anos. Para este horizonte o plano prevê o crescimento da população em 220.000 habitantes.

Neste plano são estabelecidas as estratégias de desenvolvimento da ilha, que têm como principal objectivo o desenvolvimento sustentável do Turismo, numa relação proporcional entre a oferta hoteleira e o imobiliário turístico, flexibilizando o investimento no sector, assim como a capacitação do território com espaços canais e infra-estruturas, a valorização do ambiente e dos sistemas biofísicos que o compõem, e, ainda, a identificação das áreas urbanizáveis, prevendo o crescimento planeado dos aglomerados.

Para o cumprimento destes objectivos, são definidas diversas zonas, sobre as quais são estabelecidas as condicionantes para a intervenção ou para a



46.

Fig. 46- Planta de Ordenamento da ilha do Sal.

Fonte: Plano Director Municipal (PDM) do Sal.

preservação das mesmas. Estas estão classificadas em Espaços Naturais (Nível I, II e III)¹¹⁹; de Desenvolvimento Turístico (Nível I e II)¹²⁰; Urbano - Turísticos; Urbanos e Urbanizáveis; para Infra-estruturas Eco - Industriais; para Infra-estruturas Aeroportuárias; Industriais e Logística; e, ainda, os Espaços Canais destinados à protecção das infra-estruturas. A Zona de Desenvolvimento Turístico Integral (ZDTI) de Santa Maria está inserida na categoria de Espaços Urbano - Turístico, vocacionada para a ocupação turística mista e para usos mistos, como o comércio e a habitação.

O PDM ambiciona transformar a vila de Santa Maria no centro turístico de maior importância da ilha, sobre o qual devem incidir preocupações no ordenamento e na requalificação das zonas balneares, públicas ou associadas à oferta hoteleira, ordenando a ocupação das ZDTI, com predilecção para a instalação de unidades hoteleiras na primeira linha da costa marítima. No que se refere ao ordenando destas zonas costeiras, o mar é encarado como recurso turístico e de lazer, devendo ser criadas as condições para a prática do desporto e do recreio náutico. Para o cumprimento destes objectivos, o plano prevê a criação de infra-estruturas como o Centro de Apoio a “kite surf” na Costa da Fragata, o Centro de Apoio ao “surf”, na Ponta Preta, e o Centro de Interpretação/Núcleo Museológico das Salinas da vila. No âmbito urbano, o plano prevê a requalificação do Centro Histórico, com especial incidência sobre as infra-estruturas urbanas, como a rede viária e a articulação do espaço urbano, uma vez que se prevê a expansão da vila para Nascente.

Como vimos, as estratégias adoptadas para Vila de Santa Maria no PDM são no sentido do seu desenvolvimento em torno do sector turístico, enquadrado, a nível nacional, no produto turístico “Rotas pelas ilhas de Cabo Verde”, localmente apoiado num Modelo Misto Turístico Imobiliário (Residencial) que será gerido por um Modelo de Gestão que optimize os recursos existentes. Ainda que o PDM seja um instrumento de planeamento com estratégias definidas para um longo período temporal, para alcançar os objectivos traçados é preciso resolver os problemas estruturais sobre os quais

¹¹⁹ Áreas protegidas de valor ecológico, no sentido da preservação dos recursos naturais.

¹²⁰ Áreas das ZDTI vocacionadas para a construção (privilegiando as unidades hoteleiras), excluindo a ZDTI de Santa Maria.

essas estratégias dependem directamente. Muitos são os problemas já identificados, como a falta infra-estruturas básicas (saneamento, energia, água) e a falta de equipamentos públicos e colectivos (saúde, lazer, desportivos, negócios, etc.). Situação agravada pela decadência dos poucos equipamentos existentes, e, ainda, por uma infra-estruturação viária em más condições ou inexistente, contribuindo para a degradação do espaço urbano, principalmente no núcleo histórico da vila. Estas são as principais condicionantes ao desenvolvimento da vila de Santa Maria e o certo é que, para alcançar os objectivos definidos a longo prazo, devem ser criadas condições para as solucionar.

Estratégias para o Futuro

Actualmente, a malha urbana da Vila de Santa Maria é caracterizada pelo seu pequeno núcleo histórico, que cresceu tendencialmente para Este, e pela zona turística, constituída pelo conjunto de empreendimentos hoteleiros implantados a Oeste da vila. Estas duas áreas compõem a estrutura urbana da vila, que cresceu de forma desorganizada e desarticulada, principalmente a partir da década de oitenta, situação acentuada, no início da década de noventa com a liberalização económica do país. O crescimento destas duas zonas dá-se de forma diferenciada, conferindo à vila uma imagem bipolarizada. O pequeno núcleo histórico conhece um crescimento disperso de novas habitações na sua periferia, para o interior, enquanto que no lado Oeste a ocupação é feita junto a costa, determinada pela construção de grandes empreendimentos hoteleiros. A fragmentação do espaço urbano é visível em ambas as formas de ocupação, com consequências sobre o desenho do espaço físico e sobre a funcionalidade enquanto espaço de vivência, que deve proporcionar, a quem nele habita, bem-estar social. Mas, devido às carências registadas no plano da legislação e ordenamento do território, aliada à pressão imobiliária e à inexistência de programas eficientes no sentido de resolver o problema da habitação, tal não acontece, e a vila encontra-se num profundo e continuo estado de degradação urbana, agravado pela inexistência de



48.



49.



50.



51.

Fig. 48 - Rua da vila da vila de Santa Maria

Fonte: Fotografia do autor.

Fig. 49 – Novas construções na zona Este.

Fonte: *idem*.

Fig. 50 e 51 – Novos loteamentos imobiliário - turístico.

Fonte: *Idem*.

equipamentos colectivos e espaços públicos capazes de mitigar tais problemas. A vila debate-se, ainda, com deficiências ao nível das infra-estruturas viárias e infra-estruturas básicas, como água, energia e saneamento. Factores que têm influência directa nas condições de habitabilidade local, com maior impacto, no núcleo histórico da vila.

Outros dos problemas, que se prende com o ordenamento da vila, é a proliferação de loteamentos imobiliários – turísticos, funcionalmente autónomos e isolados do contexto urbano, que têm ocupado grandes parcelas de terreno nas imediações da vila. A ausência de um plano de conjunto que articule estas novas intervenções, entre si e com o existente, irá certamente, condicionar o desenho urbano de Santa Maria, sendo que, num futuro próximo este será o resultado da mera aglutinação de episódios isolados, sem continuidade de uns para os outros.

Os desequilíbrios no plano da infra-estruturação, entre estes loteamentos e o núcleo urbano existente, são evidentes, com claras deficiências para o centro histórico, estabelecendo modos de vida desiguais e diferenciados entre residentes de um mesmo espaço.

Assim, a estrutura urbana da Vila de Santa Maria conhece três formas de crescimento e expansão, desconexas. Por um lado, o núcleo histórico que cresceu de forma dispersa para Este, por outro, os hotéis que se implantaram ao longo da praia de Santa Maria, e, ainda, os loteamentos imobiliário - turísticos que ocuparam o interior da vila, no Oeste. Estas formas de crescimento resultarão numa malha urbana desequilibrada, desordenada e disfuncional, caso não se avancem com políticas e estratégias adequadas para o desenvolvimento e ordenamento de um território sustentável e se promova a coordenação entre as diversas instituições capacitadas, o poder central e o local, quanto a implementação destas mesmas estratégias sobre o território.

É com base nos problemas identificados que tentaremos delinear algumas estratégias ou linhas de orientação no sentido de pensar a organização funcional deste território.



52.



53.



54.



55.

Fig. 52, 53, 54 e 55 - Vila da vila de Santa Maria, com deficientes infra-estruturas viárias e básicas (água, energia e saneamento).

Fonte: Fotografia do autor.

A fundação, o crescimento e a evolução da Vila de Santa Maria estão directamente ligados a exploração dos seus recursos naturais. O mar representa um elemento chave na sua formação como espaço urbano de vivência de um aglomerado. Primeiro com a exploração das salinas, e, mais tarde, com a exploração do Turismo, ligado à prática balnear. Os recursos naturais desempenham, assim, um papel fundamental na sua afirmação como um dos principais aglomerados do arquipélago. Mas, estes recursos não abundam nesta ilha “deserta”, com características ambientais próprias e de frágil ecossistema.

Neste sentido, as principais estratégias de futuro passam pela preservação e valorização dos poucos recursos naturais existentes, dos quais depende directamente o desenvolvimento económico e social da ilha, sob pena do seu esgotamento e do conseqüente abandono (da vila de Santa Maria), e ainda pela requalificação e consolidação do núcleo histórico e da zona costeira, pela melhor integração urbana da vila, e o respeito pelas áreas protegidas.

Para a Vila de Santa Maria a preservação de zonas como as salinas e a orla costeira (praias) e a sua valorização, como parte integrante da estrutura urbana, são medidas essenciais para a sua afirmação como espaço urbano de referência no país. A valorização destes espaços passa pela criação de uma rede urbana, estruturada por equipamentos colectivos interligados por uma infraestrutura viária permeável e funcional, e articulados por um sistema de espaços públicos qualificados. São identificadas sobre o território cinco “áreas” principais para a implementação de tais equipamentos, com conteúdos programáticos ajustados à realidade local. Assim, definem-se a Área Habitacional, de expansão para o núcleo histórico; a Área Museológica e Desportiva, associada às salinas; a Área Cultural, Comercial e de Serviços na entrada principal da vila, associada à Salinhinha; a Área Turística e Habitacional, na zona Oeste; e uma Área de Lazer Urbano, de remate à expansão a Este. A Área Museológica e Desportiva contará com o Núcleo Museológico da Salina, prevista no Plano Director Municipal, e um Centro Desportivo (Estádio, Piscinas, Escola Desportiva e apoio náutico). Associado à Área Cultural, Comercial e de Serviços, prevê-se um Centro Cultural, com conteúdos programáticos voltado para a música, o teatro e a dança, indispensável para a



56.



57.



58.



59.

Fig. 56 e 57 – Entrada da vila enquadrada, pela Salinhinha à esquerda.

Fonte: Fotografia do autor.

Fig. 58 e 59 - Salina principal, com a vila ao fundo.

Fonte: *Idem*.

recreação local e para a produção de uma identidade do país. Dada a descaracterização urbana desta zona como principal porta de entrada, ou “porta urbana”, da vila, nesta área prevê-se, também, a implantação de um interface de transportes, no sentido de resolver os problemas de circulação e de regulamentação dos transportes públicos.

Esta “porta urbana” não só servirá como ponto de entrada e chegada, mas também como elemento estruturante de articulação entre o núcleo histórico e a extensão de empreendimentos turísticos localizados na zona Oeste, associando ao Centro Cultural e ao Interface com programas como o cinema e zonas comerciais, organizados em torno de um sistema de espaços verdes associados a Salinha, configurando uma zona de Recreio e Lazer, e ainda um Centro de Convenções necessário a ilha pela sua localização estratégica, para, por exemplo, assegurar a realização de cimeiras internacionais, que actualmente tem lugar nos espaços privados dos hotéis da ilha.

O núcleo histórico será caracterizado como Área Residencial, prevendo-se a sua expansão até a cintura de protecção das Salinas, conectado a um Parque Urbano de Lazer, localizado a Este da vila, animado por diversos equipamentos. No extremo Oeste está localizada a Área Turística e Habitacional, na qual a estratégia passa pela requalificação da zona balnear, como espaço público de excelência, com, a criação de espaços recreativos e de lazer, segundo um modelo de gestão pública.

A ligação entre as diferentes áreas apresentadas far-se-á através de uma rede viária que estruture a circulação interna, actualmente congestionada pela inexistência de infra-estruturas adequadas e hierarquizadas, limitando a circulação automóvel no núcleo histórico e privilegiando a circulação pedonal.

Ainda que lançadas algumas ideias, de forma esquematizada e pragmática, para a criação de um modelo de espaço urbano, os tempos que seguem são de extrema importância para a definição e concretização das estratégias para um futuro planeado de Santa Maria, uma vez que a vila ambiciona a criação do seu próprio município e a passagem da vila à cidade, os quais terão impacto directo sobre a ocupação do seu território.

Considerações finais

Confiado ao seu próprio destino em 1975, o arquipélago de Cabo Verde assiste na década de 1980, à explosão urbana dos seus os principais centros populacionais, a cidade da Praia e o Mindelo, com uma ocupação desregrada e espontânea do solo face à inexistência de políticas de ordenamento do território eficazes. Este fenómeno terá os seus reflexos também nos pequenos aglomerados, ainda que pouco perceptível pela sua dimensão física.

A par deste crescimento, muitos aglomerados vêm a sua estrutura urbana redesenhada pela influência de factores como a localização de infra-estruturas portuárias e aeroportuárias, a exploração dos recursos naturais paisagísticos do arquipélago, ligada à emergência de uma indústria turística, e a conseqüente migração interna a eles associada, com forte impacto sobre determinadas áreas do território. Entre estes factores destaca-se o Turismo, como um fenómeno recente na história das ilhas. Inicia-se por volta da década oitenta, com foco principal na ilha do Sal, influenciado pela localização do primeiro aeroporto internacional do país. As condições naturais e paisagísticas da ilha propiciam a implantação de complexos hoteleiros na vila de Santa Maria, configurando a vivência deste pequeno povoado que, até então, tinha como fundamento da sua existência a exploração da indústria salineira.

No entanto, esta nova forma de ocupação, que de certa forma veio revitalizar a economia de um país pobre com graves problemas económicos, não se processou de forma articulada com a realidade da urbe local, evidenciando e criando novos problemas estruturais no aglomerado. Os investimentos privados efectuados nesta vila não foram acompanhados pelo investimento público necessário em sectores fundamentais para o seu funcionamento equilibrado, principalmente em infra-estruturas básicas e equipamentos colectivos.

Pelo facto de os sucessivos Governos terem assumido o Turismo como uma das principais estratégias para o desenvolvimento do país, torna-se imperativo



a análise e o confronto das opções assumidas para o desenvolvimento desta actividade, uma vez que novas localidades do país estão ou vão ser alvo de grandes investimentos neste sector, objectivando acções concretas para uma melhor gestão do impacto turístico sobre o território quer no plano físico, quer no plano social.

No âmbito do ordenamento do território é preciso uma consciencialização da importância dos instrumentos de planeamento como principal meio para a condução das estratégias delineadas, bem como para uma administração equilibrada e concertada do território, não sendo suficiente a simples criação destes instrumentos, mas também sendo necessária a sua aplicação física e concreta. A coordenação entre os diversos instrumentos de planeamento, sejam eles quais forem, é fundamental, não só para a prossecução dos objectivos propostos, mas também para um desenvolvimento equitativo das diversas localidades e aglomerados que compõem o país. Para tal, é preciso uma melhor coordenação entre as diversas instituições legalmente capacitadas para o fazer, sejam elas de âmbito nacional, regional ou municipal. A actuação do poder central e local deve espelhar uma única estratégia, pensada num sentido de conjunto, concertando os interesses económicos, imediatos e a longo prazo, juntamente com os das populações, com especial reparo à actuação do poder central que tem ignorado as consequências, incontáveis num futuro próximo, de não se promover tal forma de intervenção.

A dissecação das áreas urbanas ou localidades em zonas de actuação, sob a jurisdição do poder central ou local, tem vindo a provocar, pelas disparidades na sua gestão, a criação de fronteiras conflitantes, que contribuem para a desarticulação do espaço urbano. Assim, é imperativo a adopção de um modelo de gestão sustentável, que proporcione melhor qualidade de vida aos residentes, não só no plano do edificado, com melhores condições de habitabilidade, como também, no espaço público envolvente, conferindo a estes espaços, uma identidade de referência, seja no plano social, cultural ou mesmo económico, combatendo a sua segregação funcional.

Neste sentido, a gestão do território deve ser consciente das realidades físicas e sociais em jogo, pugnando por um desenvolvimento equitativo das diferentes partes que as compõem em prol do bem-estar geral, quer dos residentes, quer dos visitantes ou turistas, onde estes possam também ser entendidos como intervenientes neste processo de desenvolvimento.

Desta forma, ao considerar tal contexto, torna-se visível que o grande desenvolvimento da ilha do Sal, em torno da actividade turística, configurou as estruturas urbanas dos diferentes aglomerados e redefiniu as novas áreas de ocupação, com benefícios essencialmente económicos, desencadeando novas políticas que beneficiaram os investidores em detrimento das comunidades locais.

No entanto, percebemos que esta ocupação, de certa forma ambiciosa, tem como consequência a desintegração e o parcelamento destas estruturas urbanas, traduzida no isolamento das novas construções, com implicação sobre o modo de vida local, reflectido no sentimento de pertença dos residentes em relação as novas áreas ocupadas. Estes problemas são agravados, neste caso específico, pela inexistência de coordenação entre as instituições competentes, no que se refere ao planeamento e ordenamento territorial, com grande impacto sobre as áreas consideradas protegidas.

Longe de se fechar um círculo sobre a realização deste trabalho, este levantamento efectuado pode ser apreendido como ponto de partida para a compreensão e o conhecimento da vila de Santa Maria, no seu aspecto geográfico, económico, social e espacial, para a fundamentação de uma acção de projecto urbano, num futuro próximo.

Assim, foi com o objectivo de contribuir para este conhecimento mais aprofundado da realidade desta vila e dos seus problemas actuais, decorrentes, em grande parte, da continuada ausência de uma política concertada, a nível nacional e municipal, para a sua promoção turística e o seu desenvolvimento sustentável, que realizamos este trabalho, procurando reflectir sobre as implicações do lazer na organização deste território específico e apresentar algumas soluções de futuro.

Bibliografia

ALBUQUERQUE, Luís de [et al.] coord. - **História geral de Cabo Verde**. Lisboa : Instituto de Investigação Científica Tropical; Praia : Direcção Geral do Património Cultural de Cabo Verde, 1991.

ALMEIDA, Germano - **Cabo Verde: viagem pela história das ilhas**. Lisboa : Editorial Caminho, 2004. 271 p. ISBN 9722115448.

ALMEIDA, Ray - A history of ilha do Sal [Em linha]. Dartmouth. [Consult. Fevereiro 2009]. Disponível em: WWW: <URL: <http://www.umassd.edu/SpecialPrograms/caboverde/salhist.html>>

ALMEIDA, Geraldo - **Código da Terra**. Cabo Verde : Livraria Saber, 2002. 889 p.

AMARAL, Ilídio – Cabo Verde: introdução geográfica In Historia geral de Cabo Verde. Lisboa : Edição IICT e INPPCV, 1991-2002. pp.1-22. vol. 1.

AMARAL, Ilídio - **Santiago de Cabo Verde: a terra dos homens**. Lisboa : Junta de investigação do Ultramar, 1964. 444 p. ISBN 9789899542532.

ASA – EMPRESA NACIONAL DE AEROPORTOS E SEGURANÇA AÉREA, SA - Histórico da Empresa [Em linha] Praia. [Consult. Janeiro 2009]. Disponível em: WWW: <URL: <http://www.asemana.publ.cv/PDF/3fe059f61a776.pdf>>

AVELAR, Ana Paula [et al.] - **Portugal e o mundo: o futuro do passado: de Cabo Verde a São Tomé**. Lisboa : Centro Nacional de Cultura, 2002. 165 p. ISBN 9728945000

AZEVEDO, Paulo Ormindo de - Cabo Verde: uma nação em rede. ECDJ. Coimbra. ISSN 0874-6168 1:10 (2007) 57:58

BALENO, Ilídio Cabral – Povoamento e formação da sociedade In Historia geral de Cabo Verde. Lisboa : Edição IICT e INPPCV, 1991-2002. pp.125-177. vol. 1.

BARCELOS, Cristiano José de Sena - **Subsídios para a história de Cabo Verde e Guiné**. Lisboa : Academia real das Ciências, 1899-1911.

BARRENO, Maria Isabel - **O senhor das Ilhas**. 2ª ed. Lisboa : Editorial Caminho, 1998. 364 p. ISBN 9722109618

BATALHA Luis; CARLING, Jørgen - **Transnational archipelago: perspectives on Cape Verdean migration and diaspora**. Amsterdam : Amsterdam University Press, 2008. 298 p. ISBN 9789053569948.

BENÉVOLO, Leonardo - **As origens da urbanística moderna**. 3ª ed. Lisboa : Editorial Presença, 1994. 172 p. ISBN 9722317393

Boletim Informativo. Lisboa : Fundação Calouste Gulbenkian. 1963, nº 7.

“Boletim Oficial de Cabo Verde”. Praia. 2006, nº 1.

CABO VERDE. Direcção Geral do Turismo - **Plano estratégico para o desenvolvimento do turismo em Cabo Verde 2010/2013**. Praia : DGT, 2010. 132 p.

CABO VERDE. Ministério da Economia Crescimento e Competitividade - **Ilhas de Cabo Verde**. Praia : Contacto Virtual, 2009. 170 p.

CABO VERDE. Ministério das Finanças, Planeamento e Desenvolvimento Regional - **Plano Nacional de Desenvolvimento 2002-2005**. Praia : Direcção Geral do Planeamento, 2002. 65 p

CABO VERDE. Ministério do Ambiente Agricultura e Pescas - **Livro Branco sobre o Estado do Ambiente em Cabo Verde**. Praia : Direcção Geral do Ambiente, 2004. 228 p.

CABRAL, José - **O papel do turismo no desenvolvimento de Cabo Verde: turismo e combate à pobreza: nu djunta-mô**. Lisboa : Universidade Técnica de Lisboa, Instituto Superior de Economia e Gestão, 2005. 221 p. Tese de Mestrado.

CABRAL, Sacadura - **Relatório da viagem aérea Lisboa-Rio de Janeiro**. Lisboa : Centro de Estudos de Marinha, 1972. 139. p.

“Cadernos Coloniais”. Lisboa. 1935, nº3.

CÂMARA DO COMERCIO INDÚSTRIA E TURISMO PORTUGAL CABO VERDE (CCITPCV) - Turismo: Zonas Turísticas Especiais [Em linha]. [Consult. Abril 2009] Disponível em: WWW: <URL: http://www.portugalcaboverde.com/item2_detail.php?lang=1&id_channel=33&id_page=95&id=102>

CARREIRA, António - **Cabo Verde: a formação e extinção de uma sociedade escravocrata**. 2ª ed. Praia : Instituto Cabo Verdeano do Livro, 1983. 549 p.

CARREIRA, António - **Demografia cabo-verdiana: subsídios para o seu estudo, 1807 – 1983**. Praia : Instituto Cabo Verdeano do Livro, 1985. 56 p.

CAVACO, Carminda - **O turismo em Portugal: aspectos evolutivos e espaciais**. Lisboa : Pap. Fernandes, 1980. 52 f.

CHRISTOPER, Anthony John - **Atlas of changing South Africa**. 2ª ed. London : Rotledge, 2001. 260 p. ISBN 0-415-21177-8.

CORREIA, Elder Manuel Pinto - Subsídios para o correio aéreo de Cabo Verde - A ilha do Sal e Latí [Em linha]. [Consult. Janeiro 2010]. Disponível em: WWW: <URL: <http://www.hernanimatos.com/02ca1622ailhadosalealati.pdf>>

COSTA, Fernando Eduardo Lagos - **Notas gerais de geografia física das ilhas rasas do arquipélago de Cabo Verde**. Lisboa : [s. n.], 1996.

CRUZ, Antero Ulisses - **Três tempos, três portos, três portas: 1 mar urbano**. Coimbra : [s. n.], 2001. 103 p. Prova Final de Licenciatura apresentada ao Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra.

CRUZ, Eliseu Monteiro - **Análise da evolução urbana da cidade do Mindelo**. Coimbra : [s. n.], 2003. 40 p. Prova Final de Licenciatura apresentada ao Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra.

DAUN, Maria do Carmo Farias; SANTOS, Lorena - Turismo em Cabo Verde: um estudo exploratório. Lisboa : Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa. 2009. 93 p. Dissertação de Mestrado.

DESMOND, Adrian; MOORE, James - **Darwin: a vida de um evolucionista atormentado**. 4ª ed. São Paulo : Geração Editorial, 2001. 800 p. ISBN 8586028843.

DINIS, A. Castanheira; MATOS, G. Cardoso de - **Carta de zonagem agro-ecológica e da vegetação de Cabo Verde: Ilha do Sal**. Lisboa : [s. n.], 1993. p. 9-30.

DOMINGUES, Ângela – Administração e instituições: transplante, adaptação, funcionamento In Historia geral de Cabo Verde. Lisboa : Edição IICT e INPPCV, 1991-2002. pp.41-123. vol. 1.

“ECDJ: em cima do joelho”. Coimbra. 2007, vol. 10. ISSN 0874-6168.

FERNANDES, José Manuel - **Arquitectura e urbanismo na África portuguesa**. Casal de Cambra : Caleidoscópio, 2005. 116 p. ISBN 9728801653.

FERNANDES, José Manuel - **Cidades e casas da Macaronésia**. 2ª ed. Porto : FAUP, 1996. 420 p. ISBN 9729483205.

FONSECA, Branquinho da - **As grandes viagens portuguesas**. Sintra : Manuscrito Editores, 1984. 198 p.

FONSECA, Luís Adão da - **Vasco da Gama: o homem, a viagem, a época.** Lisboa : Comissariado da EXPO'98: Comissão de Coordenação da Região do Alentejo, 1997. ISBN 9728396996.

FUNDAÇÃO CALOUSTE GULBENKIAN - Literatura de Viagens [Em Linha]. 1963. [Consult. Fevereiro 2009]. Disponível em: WWW: <URL: <http://www.leitura.gulbenkian.pt/index.php?area=boletim&task=view&id=170>>

GALINA, Sandra Elisa Rodrigues - **De Dom Rodrigo a Mindelo: ensaio sobre a fundação de uma cidade.** Coimbra : [s. n.], 2004. 102 p. Prova Final de Licenciatura apresentada ao Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra.

GARCIA, Carina; FONSECA, Sanny - As Redes de Equipamentos educativos e o Ordenamento de Território em Cabo Verde – O caso da Ilha de Santiago [Em linha]. Praia : 2009. [Consult. Maio 2009]. Disponível em: WWW: <URL: <http://www.apdr.pt/congresso/2009/pdf/Premio%20Bartolomeu/237A.pdf>>

GUIA TURÍSTICO CABO VERDE. Praia : Directel Cabo Verde, [200-?]. 96 p.

GREENLE, William Brooks - **The voyage of Pedro Álvares Cabral to Brazil and Índia: from contemporary documents and narratives.** Londres : The Hakluyt Society, 1938. 228 p. ISBN 8120610407.

HENRIQUES, Eduardo Brito - **Lisboa turística, entre o imaginário e a cidade: a construção de um lugar turístico urbano.** Lisboa : Colibri, 1996. 193 p. ISBN 9728288298.

HERCULANO, Alexandre; CASTELO DE PAIVA, Barão de ed. - **Roteiro da viagem de Vasco de Gama em MCCCCXCVII.** 2ª ed. Lisboa : Imprensa Nacional, 1861. 180 p.

HOUGH, Michael - **Naturaleza y ciudad: planificacion urbana y procesos ecológicos.** Barcelona : Gustavo Gili, 1998. 315 p. ISBN 842521632X.

Hotel Morabeza - The history of the hotel [Em linha]. [Consult. Fevereiro 2009]. Disponível em: WWW: <URL: <http://www.hotelmorabeza.com/index.php/History.html>>

IGNARRA, Luiz Renato - **Fundamentos do turismo**. 2ª ed. São Paulo : Pioneira Thomson Learning, 2003. 205 p. ISBN 8522103

LAMAS, José - **Morfologia urbana e desenho da cidade**. 4ª ed. Lisboa : Fundação Calouste Gulbenkian; Fundação para a Ciência e Tecnologia, 2007. 590 p. ISBN 9723109034.

LIMA, Joaquim Lopes de - **Ensaio sobre a statistica das possessões portuguezas na Africa Occidental e Oriental, na Asia Occidental, na China, e na Oceania: escriptos de ordem do governo de sua magestade fidelissima a senhora D. Maria II por José Joaquim Lopes de Lima**. Lisboa : Imprensa Nacional, 1844-1862. 318 p.

LAZZERI, Gherardo; PELLEGRINO, Adalberto – **Sal: a ilha de Cabo Verde que entrou na historia da aviação comercial italiana**. Florença : Logisma editore, 2002. 112 p. ISBN 8887621179.

LOBO, Patone - As primeiras vontades para a criação de um novo município: breve resumo histórico de Santa Maria do Sal. *O Liberal* [Em Linha]. [Consult. Janeiro 2010]. Disponível em: WWW: <URL: <http://liberal.sapo.cv/noticia.asp?idEdicao=50&id=26950&idSeccao=533&Action=noticia>>

LOMBARDO, Magda; MONTEIRO, Ana - Turismo, ordenamento territorial e sustentabilidade: a realidade do litoral e o Nordeste Brasileiro e da ilha do Sal (Cabo Verde) [Em Linha]. [Consult. Fevereiro 2010] Disponível em: WWW: <URL: <http://web.letras.up.pt/anamt/Publica%C3%A7%C3%B5es/Turismo,%20ordenamento%20territorial%20e%20sustentabilidade%20-%20a%20realidade%20do%20litoral%20do%20nordeste%20brasileiro%20e%20da%20ilha%20do%20sal,%20em%20Cabo%20Verde.pdf>>

LOPES FILHO, João - **Cabo Verde: subsídios para um levantamento cultural**. Lisboa : Plátano Editora, 1982. 150. p.

LOUREIRO, João - **Postais antigos de Cabo Verde**. Lisboa : João Loureiro e Associados, 1998. 127. p.

LOURENÇO, Jaime; FOY, Colm - Cabo Verde: governação e desenvolvimento. Importância das parcerias público privadas [Em linha]. Lisboa : Instituto de Estudos Estratégicos e Internacionais, 2004. [Consult. Dezembro 2009]. Disponível em: WWW: <URL: http://www.ieei.pt/files/Governacao_desenvolvimento_parcerias_publico_privadas_Jaime_Lourenco_Colm_Foy.pdf>

Milani, Carlos R. S.; Droulers, Martine - **Desenvolvimento local e turismo em Tarrafal (Cabo Verde): lições metodológicas a partir de uma experiência local**. Praia : UNESCO: Programa Management of Social Transformations, 2002. 29 p.

MORAIS, Joaquim Jorge Monteiro - Cabo Verde: um projecto de país e a ideologia da educação como estratégia para o desenvolvimento – estudo da constituição do ensino técnico. Paraná : Universidade Federal do Paraná. 2009. Dissertação de Mestrado.

MORAIS, Manuela Lopes - Subsídios para o planeamento da cidade do Mindelo, São Vicente – Cabo Verde. Revista da Faculdade de Letras – Geografia. Porto. ISSN 08711666. 1:19 (2003) 319-329.

MOTA, A. Teixeira da - **Cinco séculos de cartografia das ilhas de Cabo Verde**. Lisboa : Junta de Investigações do Ultramar, 1991. p. 11-16. Separata.

NUNES, Irene - Turismo, desenvolvimento e dependência em Cabo Verde. Coimbra : Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra; Instituto de Estudos Políticos de Bordeaux. 2009. 90 p. Relatório de Estágio.

OLIVA, Miguel Maria Sampaio de Abreu de Serpa - **Arquitectura e turismo: evolução do modelo hoteleiro moderno português**. Coimbra: [s. n.], 2008. 139. p. Prova Final de Licenciatura apresentada ao Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra.

PAGE, Melvin Eugene; SONNENBURG, M. Penny - **Colonialism: an internacional social, cultural, and political ecyclopedia**. California : ABC-CLIO, Inc., 2003. 1208 p. ISBN 157607335.

PINTO, João Rocha - Houve diários de bordo durante os séculos XV e XVI?. Revista da Universidade de Coimbra. Coimbra. 34 (1988)

PORTAS, Nuno - **A cidade como arquitectura**. 2ª ed. Lisboa : Livros Horizonte, 2007. 212 p. ISBN 9722414631.

PORTAS, Nuno - **Os tempos das formas: a idade feita e refeita**. Guimarães : Departamento Autónomo de Arquitectura da Universidade do Minho, 2005. 312 p. ISBN 9729982201.

PORTUGAL. Comissariado do Turismo - **Planeamento e o sector do turismo**. Lisboa : Comissariado do turismo, 1967. 14 p.

QUERIDO, Carlos António de Pina Querido dos Reis - **Do Platô à cidade: evolução da forma urbana da cidade da Praia, Cabo Verde**. Coimbra : [s. n.], 2007. 61 p. Prova Final de Licenciatura apresentada ao Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra.

QUINTANEIRO, Tânia - A LATI e o projecto estadunidense de controle do mercado de aviação no Brasil. Varia Historia. Belo Horizonte. ISSN 0104-8775. 23:27 (2007) 223-234.

ROBERT, George - **The four years voyages of captain George Roberts**. London : Printed for A. Bettsworth, 1726. 458 p.

SAL. Câmara Municipal - **Plano director municipal do Sal: processo de inquérito público**. Espargos : CMS, 2007.

SAMPAIO, Catarina Maria Garção Serra Coelho - Habitação rural em Santo Antão. Coimbra : Departamento de Arquitectura da FCTUC. 2008. 125 p. Tese de Mestrado.

SANTOS, Analiza Chantre Silva - **Museu do Porto Grande de Mindelo**. Coimbra : [s. n.], 2005. 62 p. Prova Final de Licenciatura em Arquitectura apresentada à Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra.

SERRAO, Joel. [et al.] - **Nova história da expansão portuguesa**. Lisboa : Estampa, [199?]. 401 p.

SILVA, António Correia e - Dinâmicas de decomposição e recomposição de espaços e sociedades In Historia geral de Cabo Verde. Lisboa : Edição IICT e INPPCV, 1991-2002. pp.1-66. vol. 3.

SILVA, António Correia e - **Espaços urbanos de Cabo Verde: o tempo das cidades – Porto**. Lisboa : Comissão Nacional para as comemorações dos descobrimentos Portugueses, 1998. 65 p. ISBN 9728325649.

SILVA, António Leão Correia e - **Nos tempos do Porto Grande do Mindelo**. 2ª ed. Mindelo : Centro Cultural Português, 2005. 198 p.

SILVA, António Leão de Aguiar Cardoso Correia e - **A influência do atlântico na formação dos portos em Cabo Verde**. Lisboa : Instituto Investigação Científica Tropical, 1990. 14 p.

SOCIEDADE DE DESENVOLVIMENTO TURÍSTICO DAS ILHAS DA BOA VISTA E MAIO (SDTBM) - Código de Procedimentos [Em linha]. [Consult. Maio 2009]. Disponível em: WWW: <URL:

http://www.sdtibm.cv/index.php?option=com_docman&task=doc_view&gid=27&Itemid=41>

SOLÀ-MORALES, Manuel de - **Las formas de crecimiento urbano**. Barcelona : Edicions UPC, 1997. 196 p. ISBN 8483011972.

SOMEKH, Nádia; NETO, Cândido Malta Campos - Desenvolvimento local e projectos urbanos [Em linha]. [Consult. Abril 2010]. Disponível em: WWW: <URL:<http://www.vitruvius.com.br/index.php/revistas/read/arquitextos/05.059/470>>

TAVARES, Carlos - O ordenamento do território em Cabo Verde: constrangimentos e desafios. Revista de Estudos Cabo-verdianos. Praia. ISSN 2073-9109. 1:1 (2007) 151-164.

TEIXEIRA, André - A administração das ilhas In Nova história da expansão portuguesa: a colonização atlântica. Lisboa : Editorial Estampa, 2005. pp. 29-82. ISBN 972-33-2193-9

VALDEZ, Francisco Travassos - **África Ocidental: notícias e considerações dedicadas a Sua Magestade Fidelíssima El-Rei o Senhor Dom Luiz I**. Lisboa : Imprensa Nacional, 1864. 406 p.

Websites consultados:

Câmara do Comercio Indústria e Turismo Portugal Cabo Verde (CCITPCV) [Em linha]. [Consult. Março 2010]. Disponível em: WWW: <URL: <http://www.portugalcaboverde.com/main.php>>

CARTOTECA DIGITAL [Em linha]. [Consult. Maio 2009]. Disponível em WWW: <URL: <http://www.tvciencia.pt/cat/cat.asp>>

Enciclopaedia Britannica [Em linha]. [Consult. Fevereiro 2009] Disponível em WWW: <URL: <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/516438/Sahel#>>

ICONOTECA DIGITAL [Em linha]. [Consult. Maio 2009]. Disponível em WWW: <URL: <http://www.tvciencia.pt/icn/icn.asp>>

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICAS DE CABO VERDE [Em linha]. [Consult. Junho de 2009]. Disponível em WWW: <URL: www.ine.cv>

RÁDIO TELEVISÃO DE CABO VERDE [Em linha]. [Consult. Abril 2010]. Disponível em WWW: <URL: http://rtc.cv/index.php?paginas=47&id_cod=1119&nome_programa=Regiões&data=2010-03-01>

Richard Rogers Partnership [Em linha]. [Consult. Maio 2010]. Disponível em WWW: <URL: http://www.richardrogers.co.uk/rshp_home>

SAL. Câmara Municipal [Em linha]. [Consult. Maio 2009]. Disponível em WWW: <URL: <http://www.municipiodosal.cv/new/>>

SISTEMA DE INFORMAÇÃO AMBIENTAL DE CABO VERDE [Em linha]. [Consult. Abril 2009]. Disponível em WWW:< URL: http://www.sia.cv/index.php?option=com_content&view=article&id=88&Itemid=97&lang=pt>

Instituto do Emprego e Formação Profissional [Em linha]. [Consult. Fevereiro 2009] Disponível em WWW: <URL:http://www.iefp.cv/index.php?option=com_docman&task=cat_view&gid=18&&Itemid=53>

Observatório do Turismo de Cabo Verde(OTCV) [Em linha]. [Consult. Março 2010]; Disponível em: WWW: <URL: <http://www.observatoriodoturismocv.org/>>

O liberal [Em linha]. [Consult. Janeiro 2010]. Disponível em WWW: <URL: <http://liberal.sapo.cv/noticia.asp?idEdicao=64&id=26950&idSeccao=527&Action=noticia>>

