

João Figueira de Sousa, Maria Teresa Serra

# Nautical Recreation and Development of Tourism in Cape Verde

## **Cabo Verde: náutica de recreio e desenvolvimento turístico**



Panorâmica da Praia da Laginha na Cidade do Mindelo (ilha de S. Vicente).  
Panoramic view of Praia da Laginha in Cidade do Mindelo (ilha de S. Vicente).



### Context, Present Situation and Perspectives for Evolution

Cape Verde is an archipelago of volcanic origin lying in the Atlantic about 450 km off the African coast in front of the promontory of the same name in Senegal, from which it takes its name. Made up of ten islands and five islets with a total area of only 4,033 km<sup>2</sup>, it has, on the other hand, an exclusive maritime area that surpasses 600,000 km<sup>2</sup>. The islands are divided into two groups, according to their position in relation to the prevailing northeasterly winds: the Barlavento (windward) islands – Santo Antão, São Vicente, Santa Luzia, São Nicolau, Sal and Boavista, and the Sotavento (leeward) islands – Maio, Santiago, Fogo and Brava.

First-time visitors to the islands find Cape Verde to offer dazzling landscapes, with the sea and the sun and the rich culture of a people of likeable manners, who are hospitable and take pride in being well-versed in the art of welcoming visitors. Santiago is the mother island of the old Cape Verdian culture, due to its strategic geographical position halfway on the route between the African continent, Europe, the Americas and the Ori-

ent. For several centuries, the capital of the archipelago was the City of Ribeira Grande, known today as Cidade Velha, an obligatory point of reference in the historical context of the Cape Verde Islands. Recently it was again elevated to the category of city.

On 13 December 1769, the seat of government was transferred to Vila de Praia de Santa Maria, because it was exceptionally well sheltered, being less vulnerable to the attacks of pirates and corsairs that passed through the area and sacked the capital. In 1858, Vila da Praia de Santa Maria was elevated to the category of City and remains the capital of the country to this day. The city was born and grew around its port.

The whole history of the archipelago and the life of its inhabitants is associated with the sea and its Atlantic setting.

The waterfronts and bays of Cape Verde are privileged spaces with great potential as locations for receiving infrastructures dedicated to nautical recreation, making the improvement in the quality of life of the residents compatible with the full use of the natural and tourist resources.

In fact, Cape Verde's favourable natural

### Contexto, Situação Actual e Perspectivas de Evolução

Cabo Verde é um arquipélago de origem vulcânica situado no Atlântico a cerca de 450 km da costa africana, em frente ao promontório do mesmo nome no Senegal, de onde lhe vem o nome. Formado por dez ilhas e cinco ilhéus com uma superfície total de apenas 4.033 km<sup>2</sup>, tem, em contrapartida, um espaço marítimo exclusivo que ultrapassa os 600.000 km<sup>2</sup>.

As ilhas formam dois grupos, segundo a sua posição em relação aos ventos dominantes do nordeste: as ilhas de Barlavento - Santo Antão, São Vicente, Santa Luzia, São Nicolau, Sal e Boavista, e as ilhas de Sotavento - Maio, Santiago, Fogo e Brava.

Para quem pela primeira vez as visita, as Ilhas de Cabo Verde oferecem paisagens deslumbrantes, de mar e sol e a riqueza da cultura de um povo de modo de ser afável, hospitaleiro, conhecedor de toda a arte e orgulho de bem receber. Santiago é a ilha-mãe da cultura cabo-verdiana antiga devido à sua posição geo-estratégica, a meio caminho entre o continente africano, a Europa, as Américas e o Oriente. Durante vários séculos a capital do Arquipélago foi a Cidade de Ribeira Grande, hoje conhecida por Cidade Velha, referência obrigatória no contexto histórico das ilhas de Cabo Verde, que recentemente foi de novo elevada à categoria de cidade. A 13 de Dezembro de 1769 a sede do governo foi transferida para a Vila da Praia de Sta Maria, devido às condições de abrigo excepcionais, menos vulnerável aos ataques dos piratas e corsários que por ali passavam e saqueavam a capital.

Em 1858 a Vila da Praia de Sta Maria foi elevada à categoria de Cidade e permaneceu até hoje a capital do país. A cidade nasceu e cresceu em volta do seu porto.

Toda a história do Arquipélago e a vida dos seus habitantes está associada ao mar e à sua localização Atlântica.

As frentes de água e baías de Cabo Verde, são espaços privilegia-

conditions – namely its landscape, environment and climate, and a favourable geographical location on the route of the currents of international traffic – allow it to become a support point for crossing the Atlantic, especially from East to West, in which there is a strong development of nautical tourism.

However, the fragile economy of this new country, which is only thirty years old, in which nature was prodigious only in the rugged beauty of the volcanic landscapes that contrast with the turquoise waters of the sea and in the unequalled kindness of her people, has not yet allowed the construction of infrastructures to support the nautical tourism activities, recreation and water sports in Cape Verde, most of all, those that could offer conditions suitable for harbouring vessels and sheltering their crews and developing the tourist activity in general. In the last few years there has been a notable development in tourism, especially for “sun and beach”, and the bays of Cape Verde have begun to be filled with sailboats and yachts that, even without the conditions of support, insist on staying around for several days,

anchored offshore or at the few piers that exist on some of the islands.

This reality has awakened the interest of national and foreign investors to the business potentialities in a country that is virgin territory in the sector, and they have been making successive proposals to the country's Government to build a wide variety of infrastructures to support nautical recreation, namely large marinas, as in the case of the proposals for the city of Mindelo, on the island of S. Vicente, and the city of Praia, capital of the country on the island of Santiago. However, the concern for the preservation of the environmental conditions and the consciousness of the need to ensure a sustainable and sustained development have conditioned the negotiation of all the proposals until a Master Plan could be drawn up to establish the locations, and the number and type of infrastructures that the country needs, based on a market study.

#### **The Master Plan for the Network of Support Infrastructures for Nautical Recreation in Cape Verde**

The preparation of the Master Plan for

the network of support infrastructures for nautical recreation in Cape Verde was aimed principally at defining the network and the different types of infrastructures, as well as establishing the criteria for their implementation.

Secondary goals for the drawing up of the Plan included defining:

→ The increase in the attraction of the country as a tourist destination in capturing specific segments of the international market, linked to nautical recreation for tourism, leisure, and water sports;

→ The valorisation of the landscape of the port areas and degraded seafronts;

→ The creation of jobs, directly and indirectly, and the subsequent improvement in the quality of life of the people, and the increase in the public revenues resulting from the attraction of private investors.

Presently it is estimated that about 10 to 15 thousand vessels cross the Atlantic each year, making this an interesting potential market even if only a small percentage of this market is captured.

The Archipelago of Madeira was the first port of call for many of the vessels that

cross the Atlantic headed for the Americas, while the Canaries, with their greater capacity and diversity in available support infrastructures and lying further away in latitude, are an “obligatory” stop, in that they are presently the last support point before beginning the Atlantic crossing.

In this context, the geographic location of Cape Verde provides great opportunities to capture a significant part of that traffic, namely the vessels that cross the Atlantic headed for the Caribbean or South America, since questions of greater comfort in navigation make it advisable to make the crossing at latitudes close to 20° North.

Among the potential markets that can be captured for Cape Verde or developed in the country itself, as long as good conditions for reception/provision of services to recreational sailors and their vessels are created and duly publicised, the following are worth mentioning:

→ The permanent stationing of national vessels;

→ Nautical recreation and water sports activities carried out by Clubs or Sports Associations;

dos com grande potencial para acolherem infraestruturas dedicadas à náutica de recreio, compatibilizando a melhoria da qualidade de vida dos residentes com o aproveitamento dos seus recursos naturais e turísticos. De facto, condições naturais propícias, nomeadamente paisagísticas, ambientais e climáticas, uma localização geográfica favorável, na rota de correntes de tráfego internacionais, permitem-lhe constituir-se como um ponto de apoio à travessia do Atlântico, nomeadamente no sentido Este-Oeste, onde se regista um forte desenvolvimento do turismo náutico.

No entanto, a economia frágil deste novo país com trinta anos de existência, onde a natureza apenas foi pródiga na beleza agreste das paisagens vulcânicas em contraste profundo com a cor turquesa do mar e na simpatia impar das suas gentes, não permitiu até agora a construção de infraestruturas de apoio às actividades náuticas de turismo, recreio e desporto em Cabo Verde, sobretudo que possam oferecer condições adequadas ao abrigo de embarcações e ao acolhimento das suas tripulações e ao desenvolvimento da actividade turística em geral.

Nos últimos anos verificou-se um desenvolvimento notório do turismo, sobretudo na vertente de “sol e praia” e as baías de Cabo Verde, começaram a encher-se de veleiros e iates que mesmo sem condições de apoio insistem em por ali ficar vários dias, fundeados ao largo ou nos raros pontões existentes em algumas ilhas.

Esta realidade despertou o interesse de investidores nacionais e estrangeiros para as potencialidades de negócio num país virgem no sector, os quais têm vindo sucessivamente a apresentar ao Governo do país, propostas para a construção dos mais variados tipos de infraestruturas de apoio à náutica de recreio, nomeadamente de grandes marinas, como é o caso das propostas para a cidade do Mindelo, na ilha de S. Vicente, e da cidade da Praia, capital do país na ilha de Santiago.





Os eventos náuticos na promoção turística das ilhas. Late em competição no campeonato do arquipélago da Madeira.

Sports events are relevant for tourism in the islands. Sailing races in the Madeira Archipelago.

No entanto, a preocupação com a preservação das condições ambientais e a consciência da necessidade de assegurar um desenvolvimento sustentável e sustentado, condicionaram a negociação de todas as propostas até à elaboração de um Plano Director que, com base num estudo de mercado definiu os locais, o número e a tipologia de infraestruturas que o país necessita.

### **O Plano Director da Rede de Infraestruturas de Apoio à Náutica de Recreio em Cabo Verde**

A elaboração do Plano Director da rede de Infraestruturas de apoio à náutica de recreio em Cabo Verde teve como objectivo principal definir a rede e as diferentes tipologias de infraestruturas, assim como estabelecer os critérios para a sua implementação. Como objectivos secundários para a elaboração do Plano definiram-se:

- o aumento da atractividade do país enquanto destino turístico pela captação de segmentos específicos da procura internacional, ligados à náutica de recreio, nas vertentes turística, de lazer e desportiva;
- a valorização paisagística das zonas portuárias e frentes marítimas desqualificadas;
- a criação de emprego, de forma directa e indirecta e a consequente melhoria da qualidade de vida dos cidadãos, e o aumento das receitas públicas resultantes da atracção de investidores privados.

Actualmente estima-se que anualmente atravessem o Atlântico cerca de 10 a 15 mil embarcações, o que constitui um mercado potencial interessante mesmo que se consiga captar apenas uma pequena percentagem destas embarcações.

O Arquipélago da Madeira constituiu o primeiro ponto de escala

de muitas das embarcações que efectuem a travessia do Atlântico em direcção ao continente Americano enquanto as Canárias, com uma maior capacidade e diversidade de oferta de infraestruturas de apoio e mais distante em latitude, constituem uma escala “obrigatória” já que são actualmente o último ponto de apoio antes de entrar na travessia do atlântico.

Neste contexto, a localização geográfica de Cabo Verde traz-lhe grandes oportunidades para captar uma parte significativa destes tráfegos, nomeadamente das embarcações que cruzam o Atlântico em direcção às Caraíbas ou América do Sul, uma vez por questões de maior conforto da navegação é aconselhável o atravessamento a latitudes perto dos 20º Norte.

Entre a procura potencial que pode ser captada para Cabo Verde ou constituída no próprio país, desde que sejam criadas boas condições de acolhimento/prestação de serviços aos navegadores de recreio e suas embarcações e divulgação, destaca-se:

- o estacionamento permanente de embarcações nacionais;
- as actividades de recreio e desporto náutico, desenvolvidas por Clubes ou Associações Desportivas;
- o estacionamento de embarcações dedicadas às actividades marítimo-turísticas e aos charters náuticos;
- o estacionamento de longa duração (anual ou plurianual) de embarcações estrangeiras;
- o estacionamento de média duração (mensal, bimestral ou trimestral) de embarcações nacionais ou estrangeiras (por motivo de férias, participação em eventos desportivos, escala de viagem repartida...);
- o estacionamento de curta duração (semanal) de embarcações passantes;
- os “MegaYates” (que têm vindo a aumentar a sua importância nos últimos anos).

**Aspectos relevantes para a elaboração do Plano e o estabelecimento da rede de infraestruturas náuticas**  
**Important Aspects in the Preparation of the Plan and the Establishment of the Network of Nautical Infrastructures**

Potencialidades	Localização geográfica. Condições naturais
Potentialities	Geographic location Natural conditions
Pontos Fortes	A aposta no turismo como motor de desenvolvimento económico do país. Boas condições de clima. Estabilidade política e social. Localização geográfica, na rota de importantes fluxos de navegação de recreio. Atractividade das ilhas (derivada dos recursos naturais, riqueza cultural, gastronomia e morabeza)
Strong Points	The commitment to tourism as an engine of economic development in the country. Good climatic conditions. Political and social stability. Geographic location on the route of important flows of recreational navigation. Attractiveness of the islands (derived from their natural resources, cultural richness, gastronomy, and "morabeza").
Oportunidades	Construção de uma rede de infraestruturas de apoio. Captação de uma parcela do mercado de travessia do Atlântico. Criação de oferta de postos de amarração para o mercado excedentário europeu. Captação de quota do mercado das Canárias. Captação do emergente mercado do continente africano. Afirmção de Cabo Verde como destino de eleição para os praticantes de desportos náuticos, para o turismo e recreio náuticos, cruzeiros na costa, mergulho, vela, etc...
Opportunities	Construction of a network of support infrastructures. Capture of a portion of the Atlantic crossing market. Creation of mooring posts for the excess European market. Capture of a quota of the Canaries market. Capture of the emerging market of the African continent. Affirmation of Cape Verde as a choice destination for those who are involved in nautical sports, for nautical tourism and recreation, coastal cruises, diving, sailing, etc...
Ameaças	Dificuldade em captar o mercado europeu devido sobretudo ao afastamento de Cabo Verde em relação à Europa e insucesso da promoção do destino. Dificuldade em captar o mercado da frota que atravessa o Atlântico (que poderá continuar a optar por apanhar os Alísios mais a Norte). Dificuldade em atrair as embarcações visitantes às ilhas do grupo de Sotavento (afastamento das rotas de atravessamento do Atlântico).
Threats	Difficulty in capturing the European market, mainly due to Cape Verde's distance from Europe and the failure to promote the destination. Difficulty in capturing the market of the fleet that crosses the Atlantic (which may continue to opt for catching the trade winds further north). Difficulty in attracting visiting vessels to the Sotavento (leeward) islands (distance from the routes used in crossing the Atlantic).

- The stationing of vessels dedicated to maritime tourist activities and to nautical charters;
- Long-term stationing (annual or multi-annual) of foreign vessels;
- Medium-term stationing (monthly, bi-monthly, or quarterly) of national or foreign vessels (used for holidays, participating in sporting events, or stopping over on a voyage of several legs...);
- Short-term stationing (weekly) for passing vessels;
- The “Mega-Yachts” (which have been increasing in importance in recent years).

### Basic Premises and Guiding Criteria for the Establishment of a Network of Infrastructures

The basic premise for the definition of the network took into account the locations with the greatest demographic, socio-economic and tourist potential, as being privileged sites for receiving the main support infrastructures for nautical recreation.

The definition of the network was based on three guiding criteria:

- *Safety and ease of navigation*, in the sense that the network should be made up of a set of infrastructures that allows recreational boats to sail the entire shore line of Cape Verde in good conditions of safety and ease. (Ex: the maximum distance between two points of support or shelter (protected bays/ anchorages) is 13.5 nm (25 km).
- The *urban, tourist, and environmental potential* having as a required condition the presence of a critical mass capable of making the construction of an infrastructure feasible, as gauged through the potential of the urban and tourism factors involved. (Ex: the demand induced by tourism – tourist offerings and special tourist projects – in areas with quality environment and landscape).
- The *main objectives of safeguarding the principles of social equity* associated with the creation of conditions to induce the growth of the national market, at the same time seeking to capture various segments of the international market (Ex: the construction of different types of infrastructures, from simple nautical aids to privately managed marinas).

### Type of Support Infrastructures for Nautical Recreation

In accordance with the foregoing premises, various types of infrastructures were designed for construction and their characteristics were defined:

*Marina*: a set of infrastructures designed exclusively for water sports and nautical recreation, complemented by a hotel complex or other lodging facilities, integrated in a sheltered area of water and provided with floating fingers for mooring vessels and a wide land-based offering of services to the vessels and their crews;



*Ocean Marina*: designed to receive vessels that sail along the coast or on the open sea;

*Tourist Marina*: included in the hotel complex and designed to receive vessels that sail locally or along the coast;

*Recreational Port*: a set of infrastructures designed exclusively for water sports and nautical recreation, included in a sheltered area of water and providing the necessary land-based support services for the vessels and their crews;

*Recreational Centre*: a set of infrastructures in a sheltered area of water, integrating simple facilities for stationing and hoisting, with the minimum land-based support services for the vessels. It may be a dock or anchorage within the confines of a port;

*Nautical Support*: infrastructures for the support of specific forms of water sports and nautical recreation (sailing, wind-surf, kite-surf, diving, etc.), integrated in a sheltered area of water, having simple means of access to the water.

The foregoing premises and criteria made it possible to strictly define the relationship between each of the types of fleets to be served, in accordance with their origins.

Lates Fundiados na Baía do Mindelo (ilha de S. Vicente).

The Baía do Mindelo (ilha de S. Vicente).

### Pressupostos de base e critérios orientadores para o estabelecimento da rede de infraestruturas

Como pressuposto de base para a definição da rede considerouse as localidades com maior potencial, demográfico, socio-económico e turístico, como privilegiadas para acolher as principais infraestruturas de apoio à náutica de recreio.

A definição da rede teve por base três critérios orientadores:

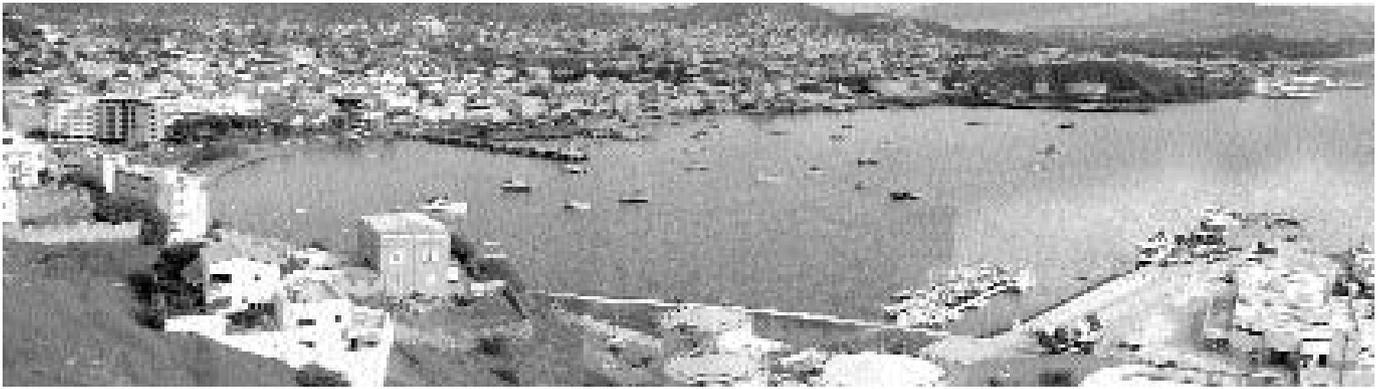
- *A segurança e comodidade da navegação*, no sentido em que a rede deve ser composta por um conjunto de infraestruturas que permita que a navegação de recreio possa percorrer toda a orla costeira de Cabo Verde em boas condições de segurança e comodidade. (Ex: distância máxima entre dois pontos de apoio ou abrigo (baías protegidas/fundeadouros) de 13,5 MN (25 Km).

→ *O potencial urbano, turístico e ambiental* tendo como condição necessária a existência de massa crítica capaz de viabilizar a construção de uma infraestrutura, aferida através do potencial da envolvente urbano-turística. (Ex: procura induzida pelo turismo - oferta turística e projectos turísticos especiais – em zonas de qualidade ambiental e paisagística).

*Os objetivos centrais da salvaguarda de princípios de equidade social* associados à criação de condições para induzir o crescimento da procura nacional, ao mesmo tempo que se procura captar vários segmentos do mercado internacional, conseguido (Ex: construção de diferentes tipologias de infraestruturas desde o simples apoio náutico, às marinas de gestão privada).

### Tipologia de Infraestruturas de Apoio à Náutica de Recreio

De acordo com os pressupostos anteriores, foram estabelecidas várias tipologias de infraestruturas a construir, e definidas as características que teriam de possuir:



Panorâmica geral na baía do Mindelo (ilha de S. Vicente).

Lates fundiados na baía da Palmeira (ilha do Sal)

Baía da Praia (ilha de S.Tiago).

Lates fundiados na praia de Santa Maria (ilha do Sal).

Panoramic view of the Baía do Mindelo (ilha de S. Vicente).

View of the Baía da Palmeira (ilha do Sal).

Baía da Praia (ilha de S.Tiago).

The beach in Santa Maria (ilha do Sal).

*Marina*: conjunto de infraestruturas, exclusivamente destinadas à náutica de recreio e desporto, enquadradas por complexo hoteleiro e/ou residencial, integradas em plano de água abrigado, dotadas de passadiços flutuantes para atracação das embarcações e dispendo, em terra, de uma oferta alargada de serviços às embarcações e tripulações;

*Marina Oceânica*: vocacionada para receber embarcações de navegação costeira e de alto-mar;

*Marina Turística*: inserida em complexo hoteleiro e vocacionada para receber embarcações de navegação local e costeira;

*Porto de Recreio*: conjunto de infraestruturas, exclusivamente destinadas à náutica de recreio e desporto, integrado em plano de água abrigado e dispendo, em terra, dos apoios necessários às embarcações e tripulações;

*Núcleo de Recreio*: conjunto de infraestruturas em plano de água abrigado, integrando dispositivos simples de estacionamento e alagem, dispendo, em terra, de apoios mínimos às embarcações. Pode tratar-se de uma doca ou de um fundeadouro, confinada(o) no interior de um porto;

*Apoio Náutico*: infraestruturas de apoio a modalidades específicas de recreio e desporto náutico (vela, windsurf, kite-surf, mergulho, etc.), integradas em plano de água abrigado, dotadas de meios simples de acesso à água.

Os pressupostos e os critérios anteriores permitirão definir com rigor a relação entre cada uma das tipologias de frota a servir de acordo com as suas origens.

		Marina oceânica Ocean marina	Marina turística Tourist marina	Marina urbana/portuária Urban/Port marina	Porto de Recreio Recreational Port	Núcleo de Recreio Recreational Centre	Apoio Náutico Nautical Support
Frota a servir Fleet to be served	Embarcações pequenas Small vessels	●	●	● ● ●	● ● ●	● ● ●	● ● ●
	Embarcações médias Medium vessels	● ● ●	● ● ●	● ● ●	● ●	●	●
	Embarcações grandes Large vessels	● ●	●	●	●		
Origem Origin of fleet	Residente nacional National resident	●		● ● ●	● ● ●	● ● ●	● ● ●
	Residente estrangeira Foreign resident	● ● ●	● ● ●	●	●		
	Visitante Visitor	● ●	●	●	● ●	●	●
		Frota Principal (vocacional) Main Fleet (fleet for which infrastructure is specifically designed)		Frota Secundária (freq. significativa) Secondary Fleet (significant use)		Frota Acessória (freq. reduzida) Additional Fleet (occasional use)	
		● ● ●		● ●		●	

## A Rede de Infraestruturas The Network of Infrastructures

Tipologia das infraestruturas Type of Infrastructures	Factores de Localização Factors in their placement	Características Features
Portos Base Base Ports	Grupo de Ilhas de Sotavento e em Cada um dos Sub-grupos de Ilhas de Barlavento. Marinas Oceânicas nas Ilhas do Sal, de São Vicente e de Santiago. Sotavento (Leeward) Group of Islands and in Each of the Sub-groups of the Barlavento (Windward) Islands. Ocean Marinas on the Islands of Sal, São Vicente and Santiago.	Infraestruturas de média/grande dimensão, com 250 a 500 postos de amarração. Medium- to large-size infrastructures, with 250 to 500 mooring posts.
Portos de Escala Ports of Call	Em cada Ilha Habitada: Marinas Turísticas/Portos de Recreio: Nas ilhas com maior potencial urbano-turístico - Sal, Boavista, São Vicente, Santiago e Maio. Núcleos de Recreio nas restantes ilhas, São Nicolau, Santo Antão, Fogo e Brava. On Each Inhabited Island: Tourist Marinas/Recreational Ports: on the islands with the greatest urban and tourism potential - Sal, Boavista, São Vicente, Santiago and Maio. Recreational Centres on the remaining islands, São Nicolau, Santo Antão, Fogo and Brava.	Infraestruturas de média dimensão, com 100 a 150 postos de amarração. Infraestruturas de média dimensão com 150 a 200 postos de amarração. Medium-size infrastructures, with 100 to 150 mooring posts. Medium-size infrastructures, with 150 to 200 mooring posts.
Pontos de Apoio ou Abrigo Points for Support or Shelter	Núcleos Urbanos de Maior Dimensão e Baías Abrigadas. Larger Urban Centres and Sheltered Bays.	Pequenas infraestruturas para incentivo à prática de desportos náuticos pela população caboverdiana e apoio a actividades marítimo-turísticas. Small infrastructures to encourage the involvement of the local population in nautical sports and to support maritime tourist activities.