

4.MODELO TERRITORIAL NACIONAL

O arquipélago de Cabo Verde é constituído por ilhas de grande diversidade em termos de tamanho e condições naturais. Esta diversidade tem determinado as características da ocupação e aproveitamento de cada uma delas pelo homem ao longo da história. Isso faz com que hoje encontremos ilhas com diferentes níveis de projecção do futuro, tanto pelas condições físicas, sociais e de infra-estruturas, como por sua vocação no contexto de um modelo nacional. No entanto, os desequilíbrios territoriais que podem criar esta situação actual podem e devem ser compensados através de medidas que visem o pleno aproveitamento do potencial territorial e uma adequada distribuição de dotações e equipamentos no território, procurando o maior equilíbrio entre as diferentes partes do território nacional de acordo com critérios de equidade. Estas medidas baseiam-se fundamentalmente na melhoria do sistema de transportes, num número suficiente de equipamentos e serviços públicos e no fortalecimento das potencialidades económicas de forma que o conjunto promova sinergias, complementaridade e intercâmbios mutuamente vantajosos e benéficos para o conjunto da Nação.

O modelo territorial nacional é composto dos seguintes elementos:

- **AS OPERAÇÕES ESTRATÉGICAS DE INTERESSE SUPRAINSULAR**
- **O SISTEMA DE TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES**
- **A ESTRUTURA DOS NÚCLEOS URBANOS**
- **A DISTRIBUIÇÃO DO MODELO TURÍSTICO**
- **AS ÁREAS LOGÍSTICAS**
- **A DEFINIÇÃO DO MODELO AMBIENTAL**
- **AS ESTRATÉGIAS TERRITORIAIS INSULARES**

4.1 Operações estratégicas de interesse suprainacular

O Governo de Cabo Verde se propôs realizar três grandes operações estratégicas que, aproveitando da situação de Cabo Verde no Oceano Atlântico, a meio caminho entre a Europa, a América e a África, atraia o estabelecimento de empresas relacionadas e transforma o país num centro internacional de prestação de serviços; trata-se dos chamados *clusters* do mar, do céu, financeiro e da informação. O modelo territorial antecipa as áreas logísticas relacionadas com essas operações, dando-lhes um carácter prioritário pela sua importância primordial para o desenvolvimento económico nacional. As acções relacionadas a esses clusters são as seguintes:

4.1.1 Cluster do mar

- a) Porto de transbordo de contentores na baía do Porto Grande.
- b) Criação de uma área logística ligada ao novo porto de Mindelo na zona do Lazareto.
- c) Adequação do Aeroporto do Mindelo às necessidades logísticas do Cluster do Mar.

4.1.2 Cluster do céu

- a) Desenvolvimento de uma área de logística anexa ao Aeroporto de Sal.
- b) Implementação da infra-estrutura aeroportuária para atender o papel de trocas em grande escala.

4.1.3 Cluster financeiro e da informação

a) Potenciação dos canais de telecomunicações com o objectivo de colocar Cabo Verde como um ponto de alta capacidade para qualquer tipo de comunicações e transacções remotas.

b) Criação de um Parque Tecnológico para alojar os serviços associados às empresas ligadas a este cluster.

1º.- O desenho e a programação do Cluster do Mar serão realizados mediante um Plano Especial de Ordenamento que inclui conjuntamente as ampliações e melhorias necessárias no Porto Grande do Mindelo, e na área de logística que deverá albergar as actividades administrativas, financeiras, comerciais, armazenagem e distribuição necessárias para o seu funcionamento. Esta área logística deverá integrar as distintas funções regionais que lhe seja requerida desempenhar para a área, a nível internacional, supra insular e insular, estabelecendo o seu dimensionamento específico, relações e localizações específicas, se necessário.

2º.- O Governo de Cabo Verde formulará mediante um Plano Especial de Ordenamento o Cluster do Céu. Este Plano abrangerá o actual aeroporto do Sal e sua eventual expansão, tendo em conta o Porto de Palmeiras e a área logística ligada a ambas as infra-estruturas que deverá albergar as actividades administrativas, financeiras, comerciais, de armazenamento e distribuição necessárias para o funcionamento deste cluster e para o abastecimento das ilhas do Sal e da Boavista.

3º.- O planeamento de nível insular e, no seu desenvolvimento, o municipal, deverá prever as reservas de solo para localizar as infra-estruturas e áreas logísticas anteriormente assinaladas. Tais espaços devem ser projectados considerando a função estratégica que atende a inserção de Cabo Verde no contexto internacional.

4.2 Sistema de transportes e comunicações

As infra-estruturas de comunicações aéreas e marítimas das ilhas de Cabo Verde se estruturam de acordo com as funções que desempenham no contexto internacional e nacional. As comunicações internacionais se canalizam através de uma série de infra-estruturas de grande envergadura localizadas nas ilhas de Santiago, São Vicente, Sal e Boa Vista.

O sistema nacional de comunicações deve funcionar como uma rede policêntrica, para a qual as ilhas foram agrupadas em três grupos ou conjuntos suprainsulares em função da sua proximidade e das relações tradicionais que estabelecem entre si.

Por um lado, o grupo de ilhas do Barlavento, constituído por Santo Antão, São Vicente, que actua como centro logístico e administrativo deste grupo e Santa Lúcia.

O grupo de ilhas constituído pelas ilhas orientais do Sal e Boavista, muito próximas entre si e que compartilham características físicas e vocação turística e pela Ilha de S. Nicolau, com fortes e tradicionais ligações socioeconómicas à Ilha do Sal.

Finalmente um terceiro grupo de ilhas do Sotavento, constituído por Maio, Santiago, que actua como centro logístico e administrativo do grupo, Fogo e Brava.

4.2.1 Infra-estruturas de comunicações aéreas

No que refere às infra-estruturas de comunicação aérea, a DNOT diferencia três categorias: Aeroportos Internacionais, Aeroportos insulares e Infra-estruturas de evacuação aérea.

4.2.1.1 Aeroportos internacionais.

Compreendem os da Praia, Sal, São Vicente e Boavista.

O Aeroporto Internacional da Praia, porquanto Santiago é a ilha onde fica a Capital do Estado, desempenha o papel de elemento central na comunicação do arquipélago para o exterior e entre as ilhas. Sua capacidade e imagem devem estar de acordo com a função de aeroporto de uma capital.

O Aeroporto Internacional do Sal está destinado a desempenhar um duplo papel na estrutura de comunicações de Cabo Verde, tanto como um receptor de turistas que visitam a ilha, como por sua anexa área logística do Cluster do Céu.

O Aeroporto Internacional de São Pedro, em São Vicente, deve adequar também as suas estruturas em relação às necessidades decorrentes do Cluster do Mar em matérias de conexões aéreas.

O Aeroporto Internacional da Boavista receberá voos charters internacionais ligados com a oferta turística da ilha, mas não se espera que receba voos internacionais regulares.

4.2.1.2 Aeroportos insulares.

São os de Santo Antão, São Nicolau, Maio, Fogo e caso venha a ter, o da Brava.

Completam a rede de infra-estruturas aeroportuárias, facilitando o acesso a estas ilhas e favorecendo a coesão territorial do Arquipélago. Para completar esta estrutura é necessário construir o aeroporto de Santo Antão e, a menos que seja tecnicamente impossível, o da ilha da Brava. Também é tarefa necessária melhorar as condições de serviço dos aeroportos insulares, cujas instalações são em alguns casos, precárias.

4.2.1.3 Infra-estruturas de evacuação aérea

Para facilitar as evacuações de emergência nas ilhas mais isoladas e longe das instalações sanitárias de referência serão executadas infra-estruturas de evacuação, dotadas de heliporto com sinalização adequada.

4.2.2 O sistema nacional de transportes aéreos.

Está estruturado a partir dos aeroportos das ilhas de São Vicente, Sal e Santiago, que se conectarão com voos de frequência adequada. A partir deles se organizarão as rotas para as ilhas de cada grupo. O sistema nacional de transportes aéreos deve funcionar como uma rede policêntrica, de acordo com as funções atribuídas a cada aeroporto. É configurado assim um triângulo de aeroportos principais ligados com os centros de serviços regionais do Mindelo, Espargos e Praia, e com as áreas logísticas estratégicas ligadas a esses núcleos. A partir destas se organizarão as rotas às ilhas de cada grupo:

Santo Antão será ligada, através de São Vicente e S. Nicolau será ligada através do Sal.

Boa Vista será ligada, preferencialmente, através do Sal

Fogo e Maio (e caso venha a ter aeroporto, Brava), para além de Sal e São Vicente nas ligações internas, serão conectadas, preferencialmente, a partir de Santiago.

4.2.3 Infra-estruturas portuárias e sistema de comunicações marítimas.

Pela sua própria condição arquipelágica, os portos de Cabo Verde ocupam uma posição estratégica ao possibilitar o transporte de pessoas e

mercadorias a preços acessíveis entre as ilhas para e desde o exterior. Constituem-se, deste modo, em instrumentos de coesão territorial e unificação dos mercados e em elementos-chave, sobretudo o Porto de Mindelo, para desempenhar o papel de centro logístico que Cabo Verde pretende ocupar pela sua posição central no Atlântico, entre Europa, América e África. Outro projecto prioritário, neste caso a nível nacional, é a conexão mediante duas linhas de fast-ferry que liguem, respectivamente, as ilhas de Barlavento e de Sotavento. Um outro projecto é o da criação de uma rede de portos pesqueiros, adequadamente dotados para facilitar a conservação dos produtos da pesca e compatíveis com as actividades desportivas. Coerentemente, se estabelece uma estrutura funcional de portos constituída pelos seguintes elementos:

- a) Porto internacional estratégico do Porto Grande.
- b) Portos internacionais da Praia e da Palmeira.
- c) Portos insulares de Santo Antão, São Nicolau, Boavista, Maio, Fogo e Brava.
- d) Rede de portos pesqueiros artesanais e desportivos.

4.2.3.1 Porto Internacional do Porto Grande no Mindelo

Porto Grande, na baía do Mindelo, será um porto de águas profundas destinado ao tráfego internacional de importação - exportação de mercadorias, ligado à operação estratégica do Cluster do Mar e de sua área logística. Estará preparado para a prestação de todo o tipo de serviços de amaragem e de estiva (armazenamento e movimentação de contentores, aprovisionamento de combustível, suprimentos, reparações navais, etc.) O porto comercial se complementa com molhes destinados ao tráfego de cruzeiros, doca de pesca e uma Marina com amarrações e serviços para embarcações desportivas e de recreio.

O Plano Especial do Porto Grande deverá prever as obras pertinentes nas linhas de amarração, terraplenos para o armazenamento e movimentação de contentores, área de oficinas de reparação naval, edifícios de escritórios administrativos e consignatárias, serviços de vigilância e polícia e demais serviços auxiliares. O Plano deverá propor uma solução à acessibilidade e conexão das áreas portuárias com o resto das comunicações terrestres que passam pela Cidade do Mindelo.

4.2.3.2 Portos internacionais da Praia e da Palmeira

Os centros logísticos regionais necessitam, para o abastecimento das ilhas que servem e para dar saída aos bens produzidos, de portos dotados com as infra-estruturas e serviços necessários. Assim, os portos das Ilhas de Santiago e Sal devem estar preparados para servir o tráfego internacional, além do seu papel como central de tráfego interinsular, complementando-se com molhes destinados à frota pesqueira, ao tráfego de cruzeiros e para as embarcações desportivas e de recreio.

4.2.3.3 Portos insulares

Os portos de nível insular do Porto Novo (Santo Antão), Tarrafal (São Nicolau), Sal Rei (Boavista), Porto Inglês (Maio), Vale dos Cavaleiros (Fogo) e Furna (Brava) destinam-se ao tráfego interinsular através de fast-ferrys, para os quais as suas infra-estruturas de amarração e zonas de serviço devem ser objecto das adaptações necessárias. Para o caso do Maio propõe-se uma mudança do actual abrigo.

4.2.3.4 Portos pesqueiros artesanais e desportivos

A totalidade dos portos anteriormente referidos, excepto o Porto Grande porto de interconexão do Mindelo podem e devem ser preparados, e ampliados se necessário, para acolher actividades pesqueiras e desportivas.

A estrutura se completará com a construção de refugios, quebra-mares e estruturas de apoio a pesca nos núcleos com uma forte presença da actividade pesqueira tradicional. As instalações devem contar com infra-estruturas de conservação das capturas e admitir usos de carácter recreativo.

4.2.4 Infra-estruturas viárias de nível nacional e insular

No modelo territorial desenhado pela DNOT, há estradas e troços de estrada que têm um interesse estratégico singular. Trata-se das que unem os portos e aeroportos entre si, com os centros logísticos e com os principais aglomerados urbanos e zonas turísticas. Devido à sua importante função, estas estradas devem estar bem pavimentadas e com largura suficiente para proporcionar velocidade e comodidade. Deste ponto de vista são consideradas parte da rede básica nacional de estradas as que ligam os seguintes pontos:

Santo Antão: Aeroporto – Cidades do Porto Novo – Ponta do Sol.

São Vicente: Aeroporto de São Pedro – Cidade do Mindelo.

São Nicolau: Aeroporto da Preguiça – Cidades da Ribeira Brava e do Tarrafal. Dadas as condições orográficas e a localização dos três pontos de ligação de lados opostos da ilha, surge a opção de conectar Tarrafal com o Aeroporto e Ribeira Brava através de um túnel que ligará Calejão a Cabecalinho.

Sal: Aeroporto - Porto de Palmeira - Santa Maria.

Boavista: Vila de Sal Rei – Aeroporto - Santa Mónica.

Maio: Aeroporto - Cidade de Porto inglês - as ZDTI.

Santiago: Aeroporto – Cidade da Praia - Tarrafal.

Fogo: Aeroporto – Cidade de São Filipe – Igreja (Mosteiros).

Brava: Porto de Furna – Cidade de Nova Cintra – futuro Aeroporto.

Terão um carácter de estradas insulares as que conectam os centros de serviço insulares com as sedes dos municípios:

Em Santiago: Praia – Ribeira Grande de Santiago; Praia - Pedra Badejo – Achada Igreja; Pedra Badejo – S. Miguel - Tarrafal; S. Miguel - Assomada.

No Fogo: São Filipe – Cova Figueira – Chã das Caldeiras; Cova Figueira – Igreja (Mosteiros).

S. Vicente: Cidade do Mindelo - Baia das Gatas.

Em Santo Antão: Porto Novo - Pombas – Povoação (Ribeira Grande).

4.3 Estrutura de núcleos urbanos

Os núcleos urbanos, além de reunir a maior parte da população do país, concentram um conjunto de funções (administrativas, comerciais, logísticas, dotacionais) indispensáveis ao funcionamento do modelo territorial. De acordo com sua localização e importância, e dos serviços mínimos que devem proporcionar, distinguem-se os seguintes grupos:

a) Capital do Estado: Praia

b) Núcleos de serviços suprainsulares: Praia, Mindelo, Espargos.

c) Núcleos de serviços insulares: Porto Novo, Mindelo, Ribeira Brava, Espargos, Sal Rei, Porto Inglês, Praia, São Filipe e Nova Cintra.

d) Núcleos de serviços concelhios: As restantes sedes de municípios.

4.3.1 Núcleo I. Capital do Estado

Como capital do Estado, a Praia é a sede das máximas instituições que exercem o poder legislativo (Parlamento), executivo (Chefia do Governo, Ministérios) e judicial (Tribunal Supremo, Tribunal Constitucional, Procuradoria Geral da República). Também deve ser sede de dotações de referência nacional como:

Saúde: Hospital Central (de referência nacional).

Desportivo: Estádios e instalações desportivas nacionais.

Ensino: Sede da Universidade Pública.

Cultural: Teatro e Auditório nacionais.

4.3.2 Núcleos II. Centros de serviços suprainsulares

Cada um deles concentrará dotações que, pela sua magnitude e importância, não se justificam em todas as restantes ilhas, e se prestam melhor e com maior eficiência a partir de âmbitos suprainsulares. Estes centros são:

Mindelo que actuará como centro de serviços para as ilhas de Santo Antão e São Vicente;

Praia, que, pelo seu papel como capital estatal, liga o centro de serviços para as ilhas de Santiago, Fogo, Brava e Maio;

Espargos, que actuará como centro de serviço para Sal, São Nicolau e Boavista.

As dotações que devem localizar-se nesses núcleos são as seguintes:

Saúde: Hospitais Regionais.

Ensino: Centros e faculdades descentralizadas da Universidade Pública.

Cumulativamente, esses aglomerados urbanos devem contar com todos os serviços dos centros de serviços insulares.

4.3.3 Núcleos III. Centros de serviços insulares

Esses núcleos devem atender às necessidades de âmbito insular, fornecendo dotações que embora em alguns casos não seria justificada pela população que habita em cada ilha, mas que são imprescindíveis pela sua situação de isolamento. Constituem esse grupo Porto Novo, Ribeira Brava, Sal Rei, Porto Inglês, São Filipe e Nova Cintra.

As dotações que devem albergar são as seguintes:

Saúde: Hospital Regional ou Centro de Saúde com Serviços de Urgência e infra-estrutura de evacuação aérea.

Ensino: Centro de Ensino Técnico e Secundário adequado e dimensionado para a população da parte da ilha servida.

Desportivo: Estádio de futebol e atletismo; Polidesportivo.

Administrativa: Representação de serviços desconcentrados do Estado para atendimento de proximidade, que permitem realizar a totalidade dos procedimentos administrativos do estado nas áreas de maior vocação da ilha.

Cultural: Teatro e Auditório insular.

Transportes públicos: Estação insular de transportes públicos.

Além disso, esses aglomerados urbanos deverão contar com todos os serviços dos centros de serviços inter-municipais.

4.3.4 Núcleos IV. Centros de serviços inter-municipais

Nas ilhas de maior dimensão, onde os aglomerados urbanos se encontram mais distantes, há a necessidade de prestar outros serviços básicos, especialmente os de utilização mais frequente. Os centros de serviços inter-municipais são os seguintes:

Na ilha de Santo Antão: Ribeira Grande

Na ilha de Santiago: Assomada.

Esses Centros devem contar com os seguintes serviços:

Saúde: Hospital Regional e infra-estrutura para evacuação aérea.

Ensino: Centro de Ensino Técnico e Secundário adequado e dimensionado para a população da parte da ilha servida.

Transporte público: Estação de transportes públicos.

Além disso, estes núcleos urbanos devem contar com todos os serviços dos centros de serviços municipais.

4.3.5 Núcleos V. Centros de serviços municipais

As sedes dos municípios concentrarão as instituições e serviços administrativos de nível municipal. O nível de dotações deverá ser o adequado para a satisfação da sua própria população.

Esses centros devem contar com os seguintes serviços.

Saúde: Centro de Saúde e Consultório médico.

Ensino: Escola Secundária e profissional adequado e dimensionado para a população que serve.

Desportivo: Campo de futebol e polidesportivo.

Cultural: Centro sociocultural multiuso.

4.4 Distribuição do modelo turístico

Em consonância com um modelo de turismo responsável que distribua adequadamente entre a população os seus benefícios e envolve os visitantes com a população local, conhecendo seus usos e costumes, gastronomia, cultura, etc., a DNOT aposta num modelo turístico de estabelecimentos de média dimensão, evitando os resorts fechados, onde estão incluídos todos os serviços e a cobrança é feita na origem.

De igual modo, procura-se evitar a formação de urbanizações turísticas centrípetas, que ocupem um contínuo de praia, separando-se do resto da ilha.

Assim, e tendo em conta as diferentes características das ilhas de Cabo Verde, os vários atractivos e capacidade para suportar as visitas, atribuem-se diferentes papéis turísticos a cada ilha ou, dentro de cada ilha, a diferentes áreas. Neste sentido foram previstas quatro categorias ou modelos de urbanizações e estabelecimentos turísticos:

Turismo de sol e praia,

Turismo de litoral,

Turismo urbano e

Turismo rural.

4.4.1 Turismo de sol e praia

As áreas de turismo de sol e praia admitem urbanizações turísticas ou turístico-residenciais mais ou menos extensas, integradas com equipamentos comerciais e recreativos. Os estabelecimentos são de alta qualidade, com uma capacidade não superior a 750 camas de alojamento, tipo hotéis integrados na trama turística urbana, procurando evitar os resorts isolados com tudo incluído. Qualquer projecto que supere os 750, até um máximo de 1000 camas, deverá estar vinculado a um equipamento complementar tipo campo de golfe, spa, porto desportivo, etc. Estas áreas são delimitadas nas ilhas com grandes praias: Sal, Boavista e Maio, e algumas zonas de São Vicente.

4.4.2 Turismo de litoral

O turismo de litoral, no entanto, refere-se àquele que se pratica em áreas próximas do mar, mas não apresentam recursos contínuos de praias, mas sim praias isoladas, enseadas ou costas não adequadas para o banho. A urbanização se integra, sempre que seja possível, na trama residencial preexistente. Os estabelecimentos deverão ser de tamanho médio, (inferiores 500 camas) e em todo o caso, proporcionais à capacidade de uso do ambiente e, sem perder de vista o contacto com a população local. Estes estabelecimentos são orientados para uma demanda que busca desfrutar dos atractivos da costa como um complemento para a caminhada e o conhecimento das riquezas naturais e culturais das ilhas, para prática de desportos náuticos e que utiliza os serviços comerciais e restauração próximos à população local. Será o tipo de estabelecimentos característicos das ilhas de S. Nicolau, Santo Antão, Santiago e, em parte, de São Vicente.

4.4.3 Turismo urbano

O turismo urbano realiza-se nos principais aglomerados das ilhas. Se desenrola em pequenos estabelecimentos (normalmente inferiores a 250 camas) e terá como público-alvo os visitantes que pretendem conhecer acima de tudo, o ambiente cultural da cidade, visitas de negócios ou institucionais. O turismo urbano é característico dos núcleos principais, especialmente São Filipe, Nova Cintra, Mindelo, Assomada e Ribeira Grande, Porto Novo e Ribeira Brava de Santo Antão.

4.4.4 O turismo rural

O turismo rural, finalmente, estabelece-se em comunidades rurais ou em centros históricos, directamente ligados aos recursos do território em que se situa e constitui uma forma de melhorar o rendimento das famílias. Aproveita edifícios com valor arquitectónico ou antropológico. Os estabelecimentos poderão ser de dois tipos: os hotéis rurais (≤ 50 camas) e casas rurais (≤ 12 camas) e podem ser agrupados em conjuntos rurais quando ocupam conjuntos edificados com capacidade superior. Na regulamentação deste tipo de turismo fica autorizado o estabelecimento integrado na casa familiar o turismo de habitação. Em qualquer caso, deverá especificar-se o equipamento mínimo do estabelecimento, dimensão dos quartos e outras determinantes que garantem a qualidade da oferta.

Nos planos do Modelo Insular definem-se as categorias de turismo aplicáveis a cada uma das ilhas de acordo com o que já foi referido sobre a respectiva potencialidade.

4.5 Áreas logísticas

O modelo territorial nacional de Cabo Verde não estaria completo se não previsse localizações e reservas de solo suficiente para albergar todas aquelas instalações industriais, comerciais e de armazenagem que possam ser necessárias como complemento às demais actividades económicas. Além das Zonas Industriais do Lazareto (São Vicente) e Achada Grande Trás (Praia), em cada um dos núcleos de serviços regionais e insulares devem ser previstas áreas logísticas com capacidade suficiente para servir os seus âmbitos de serviço. Além disso, as áreas logísticas ligadas aos centros regionais terão certas características especiais devido às peculiaridades que, - em cada caso e devido ao seu papel estratégico -, deriva de ser sede de actividade no âmbito do "Cluster do Mar" no caso do Mindelo, do "Cluster do Céu", no caso de Espargos, e na capitalidade, no caso da Praia. Nos dois primeiros casos, as áreas logísticas devem ser dimensionadas e concebidas considerando a função estratégica que devem ser cumpridas na localização de Cabo Verde no contexto internacional, que já foi descrito no ponto sobre Operações estratégicas de interesse supra insular. No caso da Praia, a função de capital obriga a considerar outro conjunto de actividades, como feiras e conferências internacionais, que devem ser acolhidas nestas áreas logísticas.

4.6 Definição do modelo ambiental

A República de Cabo Verde tem sofrido um processo histórico de degradação de importantes sistemas naturais, em que se destacam a forte regressão das comunidades vegetais autóctones, a alteração de habitats pela extracção indiscriminada de areia ou pelo despejo de escombros e resíduos, e a deterioração de ecossistemas valiosos, como são os sistemas de dunas e alguns sectores do litoral. Tudo isso, resultado de uma dinâmica de desenvolvimento frequentemente alheio aos valores ambientais, tem levado como consequência a uma série de processos ambientais indesejáveis, como são os fenómenos erosivos, o incremento de alguns riscos naturais ou a destruturação da paisagem.

A modificação desta tendência histórica não só tem um valor intrínseco do ponto de vista ambiental, mas no actual panorama socioeconómico, os recursos naturais e a paisagem de Cabo Verde aparecem como uma oportunidade de desenvolvimento futuro. Assim, é necessário a sua valorização como recurso económico, por sua destacada influência sobre o desenvolvimento de sectores económicos chave como o turístico ou o energético.

Neste contexto, a finalidade do modelo ambiental é estabelecer o quadro para as políticas de intervenção da administração pública na gestão do património natural e da paisagem de Cabo Verde, que constitui um elemento fundamental, juntamente com os aspectos socioeconómicos para a

consolidação de um desenvolvimento sustentável das ilhas.

O modelo ambiental constitui a imagem mais genérica através do qual se expressam os objectivos de maior alcance da política ambiental cabo-verdiana. O mesmo deve proporcionar uma proposta orientadora do ordenamento ambiental básico do país, partindo da identificação dos problemas e oportunidades previamente identificados.

4.6.1 Modelo de ordenamento terrestre

Os modelos ambientais insulares deverão ser definidos pelos EROT enquanto instrumento de ordenamento básico a nível insular. No seu conteúdo deve-se estabelecer as referências territoriais básicas (zonas) a respeitar pelas políticas de ordenamento ambiental, territorial e sectorial com incidência sobre o território, conforme a seguinte classificação:

Zonas A): áreas naturais ou com relevância paisagística

São as de maior valor natural, podendo também incorporar as áreas mais relevantes do ponto de vista paisagístico. O Estado propiciará em elas o reconhecimento de novas Áreas Protegidas, ou a ampliação das já existentes. Este tipo de zonas se delimitará tomando como referência inicial as Áreas de Alto Interesse Ambiental ou Paisagístico contempladas, para cada ilha, no modelo territorial da presente DNOT.

Zonas B): áreas rurais com interesse ambiental ou paisagístico

São as caracterizadas por uma paisagem de interesse, principalmente agrícolas e / ou pecuárias, em que se podem integrar elementos do património natural. Aquelas que albergam os maiores valores serão declaradas como novas Áreas Protegidas, ou se ampliarão as já existentes. Tomar-se-á como referência inicial para sua delimitação as Áreas de Moderado Interesse Ambiental ou Paisagístico contempladas para cada ilha, no modelo territorial da presente DNOT.

Zonas C): áreas do ambiente urbano, de grandes infra-estruturas ou equipamentos

São as integradas pelas principais áreas residenciais e turísticas do país, bem como pelos sectores ocupados pelas infra-estruturas e equipamentos estruturantes. Se delimitarão tomando como referência inicial as Áreas de Preferente Localização de Intervenções que se expressam no modelo territorial da presente DNOT.

4.6.2 Modelo de ordenamento da zona litoral e marinha.

Atendendo à mesma necessidade de regular os usos e exploração, o modelo ambiental nacional irá complementar-se com o zonamento da orla litoral e de âmbito marinho cabo-verdiano, que deverá ser definida pelo Plano Especial de Ordenamento da Orla Costeira e do Mar. Este zonamento litoral e marinho será baseado na designação das seguintes zonas:

Zonas D) de aptidão natural

São aquelas formadas pelas áreas litorais e marinhas com maior valor natural, que apresentam um bom estado de conservação e a melhor aptidão para a sua conservação. Em particular, incorporam os âmbitos das áreas protegidas declaradas e as caracterizadas pela sua riqueza em biodiversidade, a singularidade das espécies, a complexidade estrutural dos ecossistemas e / ou a presença de espécies endémicas ameaçadas. O Estado deverá promover o seu reconhecimento como áreas protegidas, garantindo a protecção e conservação dos seus valores naturais.

Zonas E) mistas

São áreas com valores naturais mais localizados, que dispõem de uma maior capacidade de uso que as anteriores. Deverá assegurar a protecção e conservação dos seus elementos ambientais de interesse, podendo ser compatíveis os usos e explorações de baixo impacto ambiental.

Zonas F) de aptidão produtiva

São áreas óptimas para a extracção e produção intensiva de recursos litorais e marinhos assim como para a implantação das infra-estruturas e equipamentos necessários. Se deverão articular as medidas necessárias para assegurar a integração ou adequação ambiental de tais actividades.

4.7 - Estratégias territoriais insulares

O modelo territorial nacional proposto pela DNOT busca conseguir a máxima coesão e equilíbrio territorial entre as distintas ilhas do arquipélago. Desta forma, se identifica para cada uma das ilhas uma Estratégia Territorial Insular, onde se apresenta as linhas básicas e a orientação do desenvolvimento de cada território mais adequado às suas condições e potencialidades, com base em quatro factores: actividades económicas, infra-estruturas, ambiente e urbanismo.