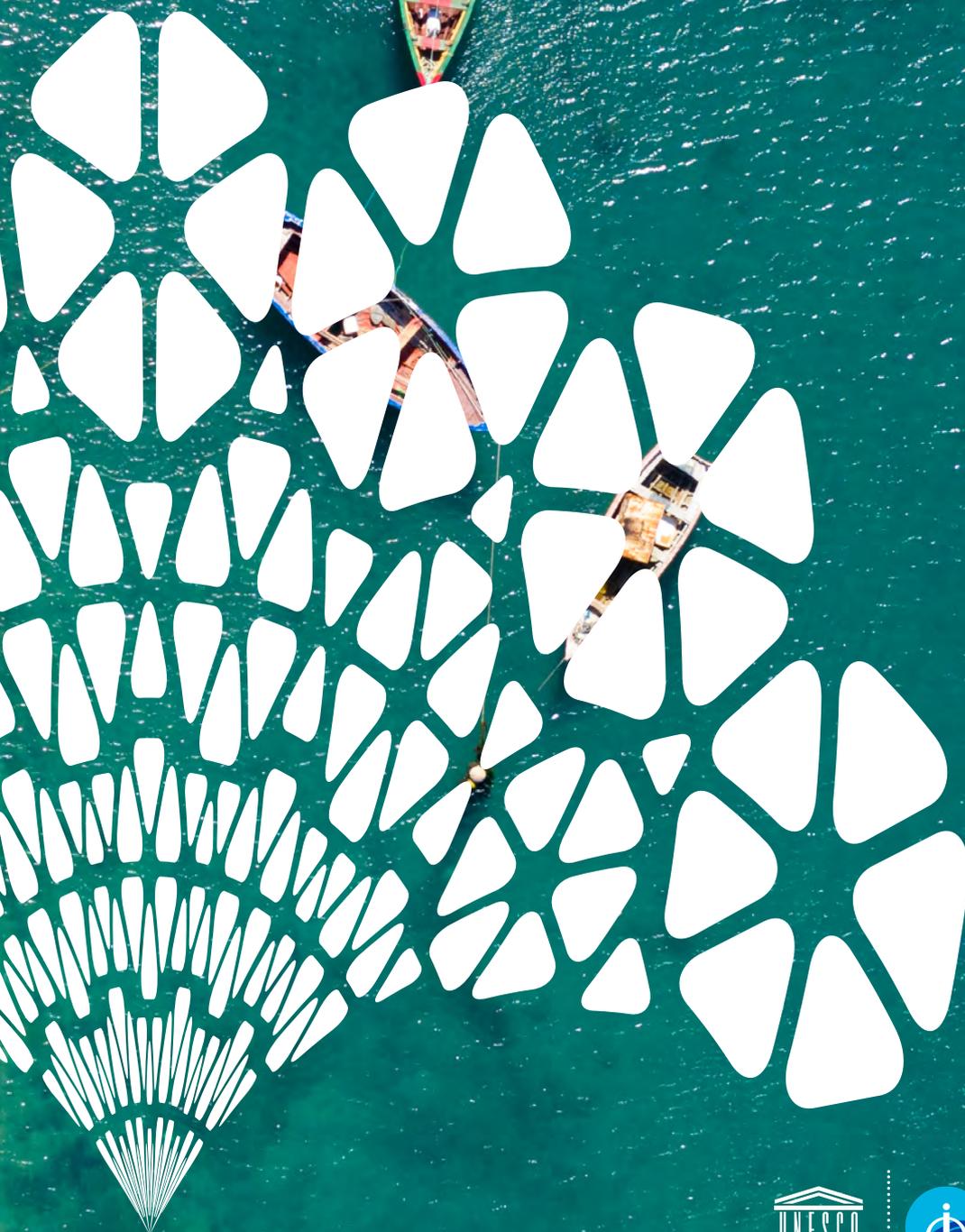


Uma Economia Azul Sustentável para Cabo Verde

A Sustainable Blue Economy for Cabo Verde

marine
spatial
planning
global



Organização
das Nações Unidas
para a Educação,
a Ciência e a Cultura



Comissão
Oceanográfica
Intergovernamental



Objetivos de
Desenvolvimento
Sustentável



Co-financiado pelo
Fundo Europeu Marítimo
e das Pescas da
União Europeia

Published in 2021 by the Intergovernmental Oceanographic Commission of the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization, in collaboration with the Ministry of Maritime Economy of Cabo Verde.

UNESCO/IOC
7, Place de Fontenoy
F-75352 PARIS 07 SP
Paris, France

The designations employed and the presentation of material throughout this publication do not imply the expression of any opinion whatsoever on the part of UNESCO concerning the legal status of any country, territory, city or area or of its authorities, or concerning the delimitation of its frontiers or boundaries.

The ideas and opinions expressed in this publication are those of the authors; they are not necessarily those of UNESCO and do not commit the Organization.

Images from Shutterstock do not fall under the CC-BY-SA license and may not be used or reproduced without the prior permission of the copyright holders.

This publication should be cited as follows: UNESCO-IOC. 2021. A Sustainable Blue Economy for Cabo Verde. Paris, UNESCO. (IOC Technical Series no 165 / ICAM Dossier no 12)

Authors: Marina N'Deye Pereira Silva, Jorge Nascimento

Coordinator: Alejandro Iglesias Campos (UNESCO-IOC/MPR Programme Specialist)

Edition: Tiago Garcia, Aya Khalil, Ingrid Pastor Reyes (UNESCO-IOC)

Cover photo: Aerial view of Mindelo beach in Sao Vicente Island in Cabo Verde

Graphic design: Orianne Laval

Printed by: UNESCO

© 2021 UNESCO-IOC

(IOC/2021/TS/165)

This publication was co-financed by Sweden

MINISTÉRIO
DA ECONOMIA
MARÍTIMA

GOVERNO DE
CABO
VERDE
A TRABALHAR PARA TODOS.

Publicado em 2021 pela Comissão Oceanográfica Intergovernamental da Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura, em colaboração com o Ministério da Economia Marítima de Cabo Verde.

UNESCO/COI
7, Place de Fontenoy
F-75352 PARIS 07 SP
Paris, França

As designações utilizadas e a apresentação de material ao longo desta publicação não implicam a expressão de qualquer opinião por parte da UNESCO relativamente ao estatuto jurídico de qualquer país, território, cidade ou zona ou das suas autoridades, ou relativamente à delimitação das suas fronteiras ou limites.

As ideias e opiniões expressas nesta publicação são as dos autores; não são necessariamente as da UNESCO e não comprometem a Organização.

As imagens do Shutterstock não são abrangidas pela licença CC-BY-SA e não podem ser utilizadas ou reproduzidas sem a autorização prévia dos detentores dos direitos de autor.

Esta publicação deve ser citada como se segue: UNESCO-COI. 2021. Uma Economia Azul Sustentável para Cabo Verde. Paris, UNESCO. (IOC Technical Series no 165/ICAM Dossier no 12)

Autores: Marina N'Deye Pereira Silva, Jorge Nascimento

Coordenador: Alejandro Iglesias Campos (Especialista do Programa UNESCO-COI/MPR)

Edição: Tiago Garcia, Aya Khalil, Ingrid Pastor Reyes (UNESCO-COI)

Foto da capa: Vista aérea da praia do Mindelo na ilha de São Vicente em Cabo Verde

Desenho gráfico: Orianne Laval

Impresso por: UNESCO

© 2021 UNESCO-COI

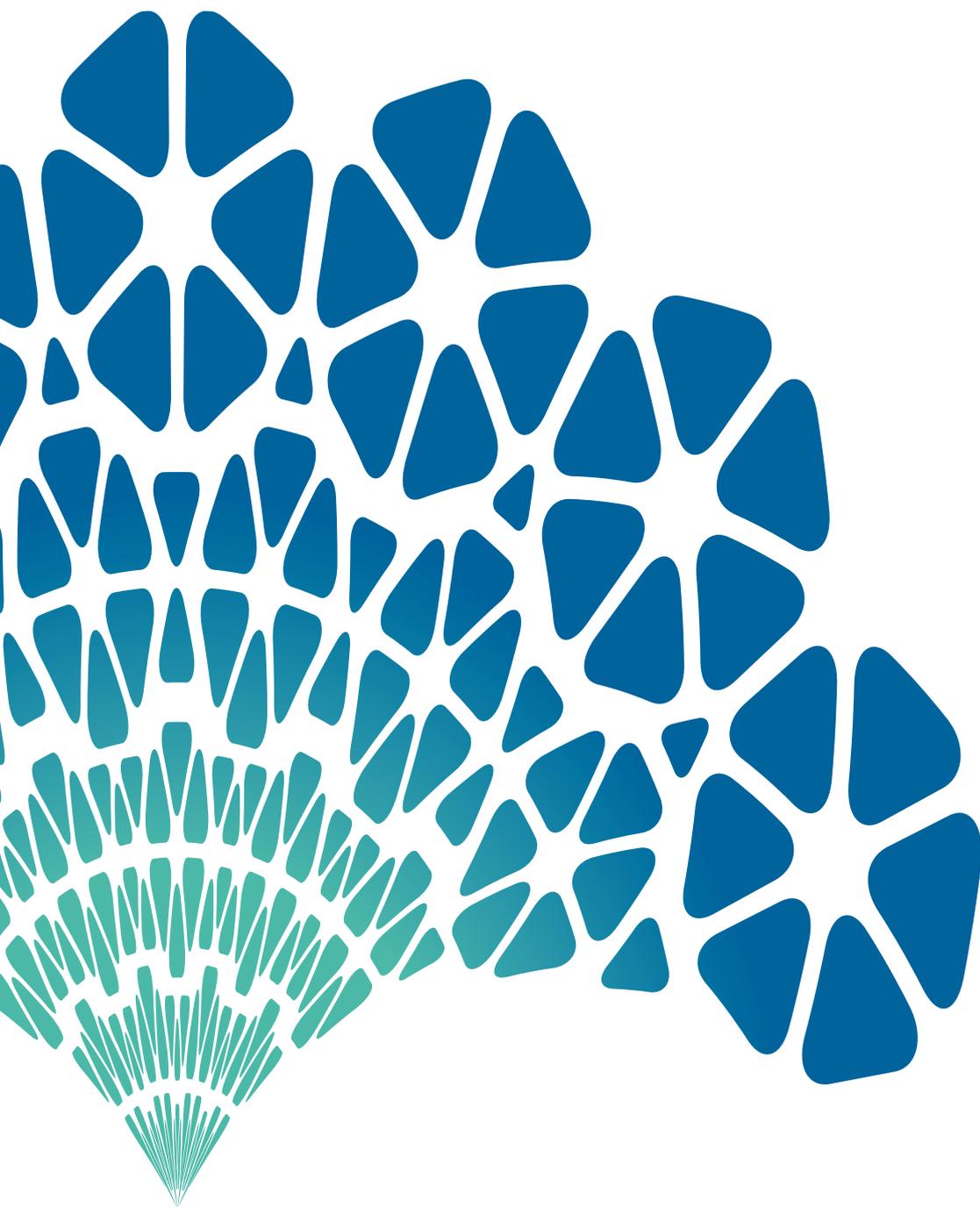
(IOC/2021/TS/165)

Esta publicação foi cofinanciada pela Suécia



Suécia
Sverige

marine
spatial
planning
global



Uma Economia Azul Sustentável
para Cabo Verde

A Sustainable Blue Economy
for Cabo Verde

Abbreviations and acronyms

ECOWAS	Economic Community of West African States
IOC-UNESCO	Intergovernmental Oceanographic Commission of UNESCO
CIN	International Business Centre
CVR	Cape Verde International Shipping Register
EMAR	School of the Sea
EMFF	European Maritime and Fisheries Fund of the European Union
ENAPOR	Ports of Cabo Verde
FAO	Food and Agriculture Organization of the United Nations
R&I	Research and Innovation
R&D&I	Research, Development and Innovation
IMar	Institute of the Sea
IMP	Institute of Maritime and Port Affairs
INE	National Institute of Statistics
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
MSP	Marine Spatial Planning
IUU	Illegal, unreported, and unregulated (fishing)
GDP	Gross Domestic Product
PNIEA	National Investment Plan for the Blue Economy
PROMEB	Programme for the Promotion of the Blue Economy
QEUEA	Unified Strategic Framework for the Blue Economy
SIDS	Small Island Developing States
UTA	Technical University of the Atlantic
ZEEMSV	Special Maritime Economic Zone in São Vicente
POOCM	Coastal and Marine Spatial Planning Plan

Abreviaturas e acrónimos

CEDEAO	Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental
COI-UNESCO	Comissão Oceanográfica Intergovernamental da UNESCO
CIN	Centro Internacional de Negócios
CVR	Registo Internacional de Navios de Cabo Verde
EMAR	Escola do Mar
EMFF	Fundo Europeu Marítimo e das Pescas da União Europeia
ENAPOR	Portos de Cabo Verde
FAO	Organização das Nações Unidas para a Alimentação e Agricultura
I&I	Investigação e Inovação
I&D&I	Investigação, Desenvolvimento e Inovação
IMar	Instituto do Mar
IMP	Instituto de Assuntos Marítimos e Portuários
INE	Instituto Nacional de Estatística
OCDE	Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico
PEM	Planeamento do Espaço Marinho
IUU	Ilegal, não declarada e não regulamentada (pesca)
PIB	Produto Interno Bruto
PNIEA	Plano Nacional de Investimento para a Economia Azul Programa
PROMEB	Programa para a Promoção da Economia Azul
QEUEA	Quadro Estratégico Unificado para a Economia Azul
PEID	Pequenos Estados insulares em desenvolvimento
UTA	Universidade Técnica do Atlântico
ZEEMSV	Zona Económica Marítima Especial em São Vicente
POOCM	SIDS Costeiros e Marinhos
POOCM	Plano de Ordenamento do Território Costeiro e Marinho

TABLE OF CONTENTS

Abbreviations and acronyms	2
Abstract	6
1. Introduction	7
2. Blue economy and marine spatial planning in Cabo Verde	10
2.1. The Blue Economy as a pillar for the development of Cabo Verde	12
2.2. Marine Spatial Planning (MSP)	15
3. Blue economy in figures	16
3.1. Ports, Maritime Transportation and Logistics	17
3.2. Fisheries and Aquaculture	19
3.3. Tourism and Water Sports	26
3.4. Maritime Services	27
3.4.1 Bunkering	28
3.4.2. Ship Chandlers	29
3.4.3. Ship Registration	29
3.4.4. Shipbuilding and Repair	29
3.5. MSP for the Protection of Marine and Coastal Ecosystems	30
3.6. Education and Research	33
4. Final Remarks	35
Literature cited	40

ÍNDICE

Abreviaturas e acrónimos	2
Resumo	6
1. Introdução	7
2. Economia azul e planeamento espacial marinho em Cabo Verde	10
2.1. A Economia Azul como pilar de desenvolvimento de Cabo Verde	12
2.2. Planeamento Espacial Marinho (PEM)	15
3. Economia azul em números	16
3.1. Portos, Transportes Marítimos e Logística	17
3.2. Pescas e Aquacultura	19
3.3. Turismo e Desportos Náuticos	26
3.4. Serviços Marítimos	27
3.4.1 Bunkering	28
3.4.2. Ship Chandlers	29
3.4.3. Registo de Navios	29
3.4.4. A Reparação e Construção Navais	29
3.5. PEM ao serviço da Proteção dos Ecossistemas Marinhos e Costeiros	30
3.6. Educação e Investigação	33
4. Considerações finais	35
Bibliografia	40

Abstract

The Blue Economy was chosen as one of the main mechanisms in the implementation of the 2030 Agenda for the sustainable development of Cabo Verde, with the government's vision promoting a model of safe and lasting socio-economic development based on the ocean. By directing the management of the extensive sea that surrounds its territory towards the Blue Economy, Cabo Verde thus assumes a strong commitment between economy and sustainability, by both current and future generations. The country has made efforts to boost the Blue Economy, adopting Marine Spatial Planning (MSP) as a key tool to balance human activities with the conservation of coastal and marine environments. A review of the current situation is herein presented. It is concluded that Cabo Verde has an institutional/governmental and legal framework that favours the implementation of MSP, as long as some necessary adaptations are introduced. In this sense, a few challenges that are expected to affect the sustainable, inclusive and lasting development of Cabo Verde in the future are identified.

Resumo

A Economia Azul foi eleita como um dos vetores principais na implementação da Agenda 2030 para o desenvolvimento sustentável de Cabo Verde, com o Governo do país a assumir como visão um modelo de desenvolvimento socioeconómico seguro e duradouro baseado no oceano. Ao direcionar a gestão do extenso mar que circunda o seu território para a Economia Azul, Cabo Verde assume assim um forte compromisso, entre a economia e a sustentabilidade, por parte das gerações atuais com as futuras. O país tem realizado esforços para a dinamização da Economia Azul, surgindo o Planeamento do Espaço Marinho (PEM) como ferramenta por excelência para a compatibilização dos usos humanos com a conservação dos ambientes costeiros e marinhos. Nesta publicação é apresentada uma revisão do ponto de situação atual. Conclui-se que Cabo Verde tem um quadro institucional/governamental e legal que favorece a implementação do PEM, desde que algumas necessárias adaptações sejam introduzidas. Nesse sentido, são ainda identificados alguns desafios que se adivinham para o futuro desenvolvimento sustentável, inclusivo e duradouro de Cabo Verde.



Fig 1. © UNESCO-IOC/Anselmo Freitas.

Mindelo is a port city in the northern part of the island of São Vicente, in Cabo Verde.

Mindelo é uma cidade portuária na zona norte da ilha de São Vicente, em Cabo Verde.

1. Introduction

The Cabo Verde archipelago, with an Exclusive Economic Zone of 734,265 km²¹ and a coastline of 1,020 km, is located, in the Middle Atlantic, at the crossroads of major international maritime routes. The region is both dynamic in terms of ocean-related activities as well as rich in marine resources.

1. Introdução

O archipelago de Cabo Verde, com uma Zona Económica Exclusiva de 734 265 km²¹ e uma linha de costa 1 020 km, está localizado na encruzilhada de grandes rotas marítimas internacionais, no Atlântico Médio, uma região dinâmica em termos de atividades relacionadas com o mar e rica em recursos marinhos.

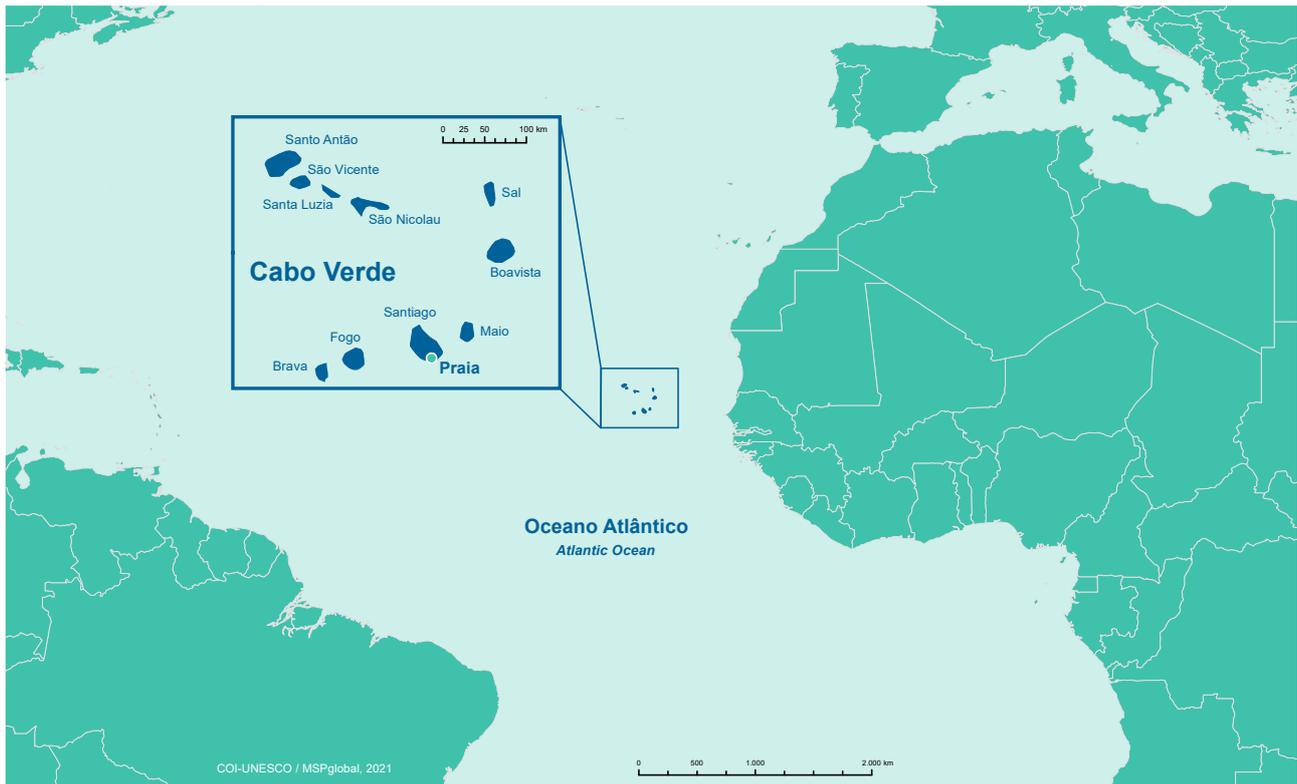


Fig 2. © UNESCO-IOC/MSPglobal, 2021.

Location map of Cabo Verde.

Mapa de localização de Cabo Verde.

Through its 2030 Agenda², the country intends to change its approach to the sea, a strategic resource for Cabo Verde. The country aims to fully assume the condition of a maritime nation with more than 99% of its territory being sea. Cabo Verde also wants to be more pragmatic and objective with regard to the marine environment, placing it as an important pillar for the sustainable development of the country through the rational use of its resources, with the aim of transitioning to a blue economy in a holistic approach to achieve the country's marked objectives.

Throughout its history, Cabo Verde has always played an important role in connecting people and nations, mainly due to its strategic condition as oceanic platform in-

Na sua Agenda 2030², o país pretende mudar a sua abordagem relativamente ao mar, um recurso estratégico para Cabo Verde, no sentido de assumir na plenitude a condição de nação marítima com mais de 99% de mar e ser mais pragmático e objetivo em relação ao mar, como um importante pilar para o desenvolvimento sustentável do país, através da utilização racional dos recursos marinhos, bem como a sua transição para uma Economia Azul, numa abordagem holística a fim de poder atingir os objetivos preconizados.

Cabo Verde, ao longo da sua história, sempre teve um papel importante de ligação entre povos e nações, sobretudo devido à sua condição estratégica como plataforma

¹ Ver <http://www.apdr.pt/congresso/2009/pdf/Sess%C3%A3o%201/260A.pdf>. Acedido em 09/12/20.

² Ver <https://caboverde.un.org/pt/sdgs>. Acedido em 09/12/20.

between Africa, Europe, and the Americas. Today, Cabo Verde is increasingly sought after to play this role. However, new modern outlines are to be followed to update to a new reality. Greater attention to the ocean is required to promote the sustainable exploitation of the opportunities that this resource offers. The time has come for Cabo Verde to take full advantage of these opportunities for the integrated development of its Blue Economy.

oceânica giratória entre os continentes Africano, Europeu e Americano. Hoje, Cabo Verde é cada vez mais procurado para exercer esse papel que, no entanto, deve ser explorado com os seus contornos modernos e atualizados à nova realidade. Grande atenção tem de ser dada ao mar, com vista à exploração sustentável das oportunidades que o mesmo oferece. Este é o momento para Cabo Verde tirar partido, de forma integrada, dessas oportunidades para desenvolver a Economia Azul no país.



Fig 3. © Samuel Borges Photography/Shutterstock.com. Tarrafal beach in Santiago Island, Cabo Verde.

Praia do Tarrafal na Ilha de Santiago, Cabo Verde.

The Blue Economy is a new concept that follows a new approach for the promotion of maritime activities and the enhancement of ocean and coastal resources and related areas, without compromising the natural functioning of ocean ecosystems. As such, overfishing, illegal, unreported, and unregulated fishing (IUU fishing), habitat destruction, pollution, and the impact of climate change, among other threats arising from human activity, must be eradicated. Fisheries, aquaculture, marine sciences and technologies, coastal tourism, maritime transport, exploitation of renewable energies, extraction of mineral resources and the development of port infrastructure, ship repair and construction, among others, form the set of key economic sectors for the Blue Economy³.

The Cabo Verdean vision for the Blue Economy, advocated by its government for 2030, is sustained in the transformation of Cabo Verde into an international maritime and logistics platform, and a relevant nation in the framework of the regional and world economy. For this transition to take

A Economia Azul é um novo conceito que segue uma nova abordagem para a promoção do crescimento das atividades marítimas e a valorização dos recursos oceânicos, costeiros e áreas afins, sem comprometer os o funcionamento natural dos ecossistemas oceânicos. Para tal, importa erradicar a sobrepesca, a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (pesca INN), a destruição dos habitats, a poluição e o impacto das alterações climáticas, entre outras ameaças com origem na atividade humana. A pesca, a aquacultura, as ciências e tecnologias do mar, o turismo costeiro, o transporte marítimo, a exploração das energias renováveis, a extração de recursos minerais e o desenvolvimento de infraestruturas portuárias, de reparação e construção navais, entre outros, formam o conjunto de sectores económicos fundamentais para a Economia Azul³.

A visão cabo-verdiana para a Economia Azul, preconizada pelo Governo do país para o horizonte 2030, é sustentada na transformação de Cabo Verde numa plataforma marítima

³ Ver https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/blue_growth_pt. Acedido em 09/12/20.

place smoothly, it is necessary to overcome some existing weaknesses, such as the little explored and integrated value chains, allowing for a better acceleration of growth and sustainable development of Cabo Verde until 2030.

MSP, as a political process, is fundamental for the transition from the traditional maritime economy to the Blue Economy, as advocated by the Government of Cabo Verde in the vision established in its Government Programme 2016-2021⁴, Strategic Plan for Sustainable Development 2017-2021⁵, and Declaration of Commitment to Sustainable Development - Cabo Verde Ambition 2030⁶.

e logística internacional e numa nação relevante no quadro da economia regional e mundial. Para que a transição ocorra sem sobressaltos, é necessário que sejam ultrapassadas algumas fragilidades ainda existentes, tais como as cadeias de valor pouco exploradas e integradas, permitindo assim a transição plena para a Economia Azul, permitindo uma melhor aceleração do crescimento e do desenvolvimento sustentável de Cabo Verde até 2030.

O PEM, enquanto processo político, é fundamental para a transição da economia marítima tradicional para a Economia Azul, preconizada pelo Governo de Cabo Verde na visão estabelecida no Programa de Governo 2016-2021⁴, no Plano Estratégico de Desenvolvimento Sustentado 2017-2021⁵ e na Declaração de Compromisso pelo Desenvolvimento Sustentável – Cabo Verde Ambição 2030⁶.



Fig 4. © UNESCO-IOC/Cintia Lima.

Boa Vista (Portuguese for “good view”) is a desert-like island that is closer to the African continent than all the other islands in Cabo Verde.

Boa Vista é uma ilha deserta que está mais próxima do continente africano do que todas as outras ilhas de Cabo Verde.

4 Programa do Governo 2016-2021: <https://www.governo.cv/governo/programa-do-governo/>

5 Plano Estratégico de Desenvolvimento Sustentado 2017-2021: <https://cabo Verde.un.org/pt/33731-plano-estrategico-de-desenvolvimento-sustentavel>

6 Declaração de Compromisso pelo Desenvolvimento Sustentável – Cabo Verde Ambição 2030: <https://www.governo.cv/documentos/declaracao-de-compromisso-pelo-desenvolvimento-sustentavel/>

From October to November 2020, a consultancy was held in Cabo Verde to support the organisation of the “Blue Economy Week in Small Island Developing States” under the project “Actions for regional and global development for 2020 to support Ocean Science for all and the joint Roadmap on Marine Space Planning processes at the global level, in the context of the United Nations Decade of Ocean Science for Sustainable Development”. This was implemented by UNESCO’s Intergovernmental Oceanographic Commission (IOC-UNESCO), and co-financed by the Government of Sweden and the European Maritime and Fisheries Fund of the European Union (EMFF)⁷, with the support of the Government of Cabo Verde through its National Commission for UNESCO and Ministry of Maritime Economy. Several events were held, including two meetings of experts and technicians (São Vicente island and Boa Vista island), a meeting with local authorities (Boa Vista island), and a national seminar with guests from Cabo Verde, Spain, and Portugal.

De outubro a novembro de 2020, decorreu em Cabo Verde uma consultoria para apoiar a organização da “Semana da Economia Azul nos Pequenos Estados Insulares em Desenvolvimento” no âmbito do projeto “Ações de desenvolvimento regional e global para 2020 de apoio à Ciência Oceânica para todos e o Roteiro conjunto sobre os processos de Planeamento do Espaço Marinho a nível global, no contexto da Década das Nações Unidas da Ciência Oceânica para o Desenvolvimento Sustentável” implementado pela Comissão Oceanográfica Intergovernamental da UNESCO (COI-UNESCO), cofinanciado pelo Governo da Suécia e pelo Fundo Europeu Marítimo e das Pescas da União Europeia (EMFF)⁷ e que contou com o apoio do Governo de Cabo Verde, através da Comissão Nacional UNESCO e do Ministério da Economia Marítima. Foram realizados dois encontros de especialistas e técnicos (ilha de São Vicente e ilha da Boa Vista), um encontro com autoridades (ilha da Boa Vista) e um seminário nacional com convidados de Cabo Verde, Espanha e Portugal.

2. Blue Economy and Marine Spatial Planning in Cabo Verde

The Blue Economy promotes the growth of maritime economies and the valorisation of ocean and coastal resources. It is based on the conservation of aquatic and marine ecosystems, the sustainable and socially equitable management of ocean resources, energy efficiency and approaches of development that prevent the worsening of climate change, namely by reducing carbon emissions in the atmosphere⁸.

The Blue Economy aims to promote the growth of the various sectors of the maritime economy while integrating the principles of sustainable development⁹. Such sectors result from various services that are provided by the ocean, such as:

- Oxygen production,
- Carbon capture,

2. Economia Azul e Planeamento Espacial Marinho em Cabo Verde

A Economia Azul promove o crescimento das economias marítimas e a valorização dos recursos proveniente do mar e zonas costeiras. Tem por base a conservação dos ecossistemas aquáticos e marinhos, a gestão sustentável e socialmente equitativa dos recursos oceânicos, a eficiência energética e formas de desenvolvimento que evitem o agravamento das alterações climáticas, nomeadamente através da redução das emissões de carbono para atmosfera⁸.

A Economia Azul pretende promover o crescimento dos vários setores da economia marítima, integrando os princípios do desenvolvimento sustentável⁹, setores esses que resultam de vários serviços que são prestados pelo oceano, tais como:

- A produção de oxigénio;
- A captura de carbono;

⁷ IOC-UNESCO. Marine Spatial Planning Global. Acedido em 20/10/2020: <http://www.mspsglobal2030.org/>

⁸ Project UTF/CVI/047/CVI Apoio à Transição para a Economia Azul. Acedido em 04/11/2020. <https://caboverdeoceaneconomy.org/economia-azul>

⁹ Ver <https://caboverde.un.org/pt/sdgs>. Acedido em 09/12/20.

- Water cycle,
 - Coastal protection,
 - Climate regulation,
 - Tourism,
 - Nautical recreational activities,
 - Fisheries,
 - Extraction of raw materials,
 - Maritime transport,
 - Energy production,
 - Scientific research, and
 - Conservation of biodiversity.
- O ciclo da água;
 - A proteção costeira;
 - A regulação do clima;
 - O turismo;
 - As atividades de recreio náuticas;
 - A pesca;
 - A extração de matérias primas;
 - O transporte marítimo;
 - A produção de energia;
 - A investigação científica; e
 - A conservação de biodiversidade.

Generally speaking, the challenges that the Blue Economy faces are related to the paths leading to its realisation, which in turn depend on national and local priorities and objectives. However, there are common steps that will be required for all countries so that a unique approach to sustainable management of the ocean is adopted. These include¹⁰:

Os desafios da Economia Azul prendem-se com a definição dos caminhos a seguir para a sua concretização, o que por sua vez depende das prioridades e objetivos nacionais e locais. No entanto, há passos comuns que serão exigidos a todos os Estados, visando a adoção de uma abordagem única na gestão sustentável dos oceanos. Estes incluem¹⁰:

- Assessing the ocean's contribution to the well-being of communities,
 - Investment and use of science, teaching, and technology resources,
 - Prioritising investments that value national, natural, human, and productive capital,
 - Anticipating the impacts of climate and climate change, with actions at local, regional, and global levels,
 - Adopting new investments and specific financial instruments to guarantee the maximisation of returns in financial, social, and environmental terms,
 - Compliance with solid legal and institutional frameworks, including those for investment and business,
 - Coastal and marine spatial planning plans, aiming to establish standards regarding the use of coastal areas and the ocean,
 - Support from the private sector to boost the economy to create new jobs, reduce poverty, and promote economic growth,
 - Inclusion and participation of all citizens, especially women, youth, and local communities, and
 - Establishing partnerships to strengthen national capacities.
- A avaliação da contribuição do oceano para o bem-estar das comunidades;
 - O investimento e a utilização dos recursos da ciência, ensino e tecnologia;
 - A priorização de investimentos que valorizem o capital nacional, natural, humano e produtivo;
 - A antecipação dos impactos do clima e das alterações climáticas, com ações a nível local, regional e global;
 - A adoção de novos investimentos e de instrumentos financeiros específicos para garantir a maximização dos retornos em termos financeiros, sociais e ambientais;
 - A observância de quadros jurídicos e institucionais sólidos, incluindo os destinados a investimento e negócios;
 - Os planos de ordenamento do território costeiro e marinho, visando estabelecer padrões respeitantes ao uso das áreas costeiras e do oceano;
 - O apoio do setor privado para dinamização da economia para criação de novos empregos, redução da pobreza e promover o crescimento económico;
 - A inclusão e participação de todos os cidadãos, em especial mulheres, jovens e comunidades locais; e
 - O estabelecimento de parcerias para o reforço das capacidades nacionais.

¹⁰ Project UTF/CVI/047/CVI Apoio à Transição para a Economia Azul. Acedido em 04/11/2020. <https://cabo Verdeoceanweek.cv/economia-azul>

2.1. The Blue Economy as a pillar for the development of Cabo Verde

Cabo Verde's relationship with the ocean is mirrored in all the components that identify the nation, mainly due to its character as an archipelagic country anchored in the Atlantic Ocean, at the crossroads of maritime routes in-between three continents.

In 2015, the country adopted the Charter to promote blue growth in Cabo Verde¹¹, demonstrating the government's commitment to promoting the sustainable development of the ocean and coastal areas in a way that minimises environmental degradation, loss of biodiversity, and the non-durable use of resources while maximising the economic and social benefits for populations. The Charter is based on eight strategic options: fishing and aquaculture; trade, food security; environment; aquatic ecotourism; maritime transport and port development; urban development and responsible coastal management; maritime services and scientific research; and maritime safety. "In 2020, Cabo Verde also announced the Charter for the Blue Economy Policy, which adds the following strategic areas: ocean, climate change and pollution; maritime spatial planning and enhancement of coastal areas; and renewable energies."

The Blue Economy is assumed to be an important pillar of the 2030 Agenda and the motto "We are much more sea than land" is adopted during the 9th Legislature, with the government's vision promoting a model of safe and sustainable socio-economic development based on the ocean, able to transform the extensive sea that surrounds Cabo Verde into Blue Economy, in a strong commitment between the economy and sustainability, from the current generations to the future ones.

The concept of Blue Economy is embodied in the Government Programme 2016-2021¹² and in the Strategic Plan for Sustainable Development 2017-2021¹³ through the adoption of an agenda for the preservation of the environment and biodiversity that promotes the Green Economy and the Blue Economy. The intention is thus to encourage investment by

2.1. A Economia Azul como pilar de desenvolvimento de Cabo Verde

A relação de Cabo Verde com o mar está espelhada em todas as componentes que identificam a nação, fruto sobretudo do seu carácter enquanto país arquipelágico ancorado no oceano Atlântico, na encruzilhada das rotas marítimas entre três continentes.

Em 2015, o país adotou a Carta para a promoção do crescimento azul em Cabo Verde¹¹, demonstrando o empenho do Governo em promover o desenvolvimento sustentável das zonas oceânicas e costeiras que minimize a degradação ambiental, a perda de biodiversidade e a utilização não durável dos recursos marinhos e, simultaneamente, maximize os benefícios económicos e sociais para as populações. A Carta baseia-se em oito opções estratégicas: pesca e aquacultura; comércio, segurança alimentar; ambiente; ecoturismo aquático; transporte marítimo e desenvolvimento portuário; desenvolvimento urbano e gestão responsável do litoral; serviços marítimos e investigação científica; e segurança marítima. "Em 2020, Cabo Verde anunciou ainda a Carta de Política para a Economia Azul, a qual acrescenta as seguintes áreas estratégicas: oceano, mudanças climáticas e poluição; ordenamento do espaço marítimo e valorização das zonas costeiras; e energias renováveis."

A Economia Azul é assumida como um pilar importante da Agenda 2030 e o lema "Somos muito mais mar do que terra" é adotado na IX Legislatura, com o Governo a assumir como visão um modelo de desenvolvimento socioeconómico seguro e duradouro baseado no oceano, capaz de transformar o extenso mar que circunda Cabo Verde em Economia Azul, num forte compromisso, entre a economia e a sustentabilidade, das gerações atuais com as gerações futuras.

O conceito de Economia Azul está corporizado no Programa de Governo 2016-2021¹² e no Plano Estratégico de Desenvolvimento Sustentado 2017-2021¹³, através da adoção de uma agenda para a preservação do ambiente e da biodiversidade que promove a Economia Verde e a Economia Azul. Pretende-se assim encorajar o

11 Resolução nº 112/2015 de 25 de novembro. Aprova a Carta para a promoção do crescimento azul em Cabo Verde. Boletim Oficial nº73, I Série.

12 Programa de Governo, IX Legislatura, 2016-2021. Acedido em 18/11/2020: <https://www.icieg.cv/images/phocadownload/Programa-do-Governo-da-IX-Legislatura-2016-2021.pdf>

13 Plano Estratégico de Desenvolvimento Sustentado, 2017-2021. Acedido em 18/11/2020: <https://peds.gov.cv/sites/default/files/2018-10/PEDS%202017-2021%20-%20Vers%C3%A3o%20Final.pdf>

promoting the exploitation of the economic potential of the oceans. Such effort also aims to lead to decent employment and professional training in Research & Development (R&D) for the development of the Blue Economy, encouraging multidisciplinary approaches to Research, Development & Innovation (R&D&I), and innovative consortium projects between companies and R&D institutions. Finally, Cabo Verde also expects to promote gender equality, increasing women's participation in key sectors of the economy.

On September 29, 2020, the Declaration of Commitment to Sustainable Development - Cabo Verde Ambition 2030¹⁴ was adopted, in which the participants of the Cabo Verde Ambition 2030 Forum declare to validate the guidelines of the Strategic Agenda for Sustainable Development of Cabo Verde. In doing so, the country assumed the ambition that, in 2030, Cabo Verde will be a consolidated, modern, and inclusive democracy, as well as a blue, digitalised, emerging and resilient nation that promotes a circulation economy integrated into the Economic Community of West African States (ECOWAS) in the Middle Atlantic. This is intended to generate full employment and shared prosperity, converting Cabo Verde into a globally useful country and a matter of pride for Cabo Verdeans.

investimento, promovendo a exploração do potencial económico dos oceanos; o emprego decente e a formação profissional em Investigação & Desenvolvimento (I&D) para o desenvolvimento da Economia Azul, encorajando abordagens multidisciplinares de Investigação, Desenvolvimento & Inovação (I&D&I) e projetos de consórcios inovadores entre empresas e instituições de I&D; e a igualdade de género, aumentando a participação das mulheres em sectores-chave da economia.

A 29 de setembro de 2020, foi adotada a Declaração de Compromisso pelo Desenvolvimento Sustentável – Cabo Verde Ambição 2030¹⁴, em que os participantes do Fórum Cabo Verde Ambição 2030 declaram validar as orientações da Agenda Estratégica de Desenvolvimento Sustentável de Cabo Verde, tendo por base a ambição de que, em 2030, Cabo Verde será uma democracia consolidada, moderna e inclusiva, uma nação azul, digitalizada, emergente e resiliente, uma economia de circulação localizada no Atlântico Médio integrada na Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO) com pleno emprego e prosperidade compartilhada, um país útil ao mundo e referência de orgulho para os cabo-verdianos.

“The Government of Cabo Verde clearly assumes the Blue Economy as one of the main anchors of development, and will work to mobilise partnerships and investments, share risks with the private sector in strategic investments, and actively participate in regional and international organisations on Blue Economy.” - Minister of Maritime Economy, Dr Paulo Veiga, at the high-level meeting of the Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) in October 2020.

“The commitment to implement the Special Maritime Economic Zone in São Vicente (ZEEMSV) is a strategic anchor for Ambição 2030 and a pillar for the construction of the Maritime Platform of International Logistics in Cape Verde and the implementation of the instruments for the transition to the Blue Economy, namely the Unified Strategic Framework Blue Economy (QEUEA) and the Blue Economy National Investment Plan (PNIEA).¹⁵”

“O Governo de Cabo Verde assume claramente a Economia Azul como uma das principais âncoras do desenvolvimento, e vai trabalhar no sentido de mobilizar parcerias e investimentos, partilhar riscos com os privados nos investimentos estratégicos e participar ativamente em organismos regionais e internacionais sobre a Economia Azul.” - Ministro da Economia Marítima, Dr. Paulo Veiga, no Encontro de alto nível da Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) em outubro de 2020.

“O compromisso na implementação da Zona Económica Especial Marítima em São Vicente (ZEEMSV) é uma âncora estratégica da Ambição 2030 e pilar para a construção da Plataforma Marítima de Logística Internacional de Cabo Verde e para a implementação dos instrumentos de transição para a Economia Azul, nomeadamente o Quadro Estratégico Unificado da Economia Azul (QEUEA) e o Plano Nacional de Investimento da Economia Azul (PNIEA).¹⁵”

¹⁴ Declaração de Compromisso pelo Desenvolvimento Sustentável – Cabo Verde Ambição 2030. Acedido em 18/11/2020: <https://www.mf.gov.cv/web/mf/-/declara%C3%87%C3%83o-de-compromisso-pelo-desenvolvimento-sustent%C3%81vel>

¹⁵ Cabo Verde Ambição 2030 - Charter of commitment for Sustainable Development, Praia, 29 September 2020. Accessed 10/12/2020: <https://www.mf.gov.cv/web/mf/-/declara%C3%87%C3%83o-of-commitment-for-sustainable-development%C3%81vel>

Since 2014 and with the support of the Food and Agriculture Organization (FAO), the Technical Assistance Programme for the Transition to Blue Economy - the Blue Growth Initiative - is being developed based on the principles of the Code of Conduct for Responsible Fisheries, which aims at the elaboration of the Unified Strategic Framework for the Blue Economy (QEUEA), the National Investment Plan for the Blue Economy (PNIEA) and the preparation of a Programme for the Promotion of the Blue Economy (PROMEB). The country has also supported the creation of the Blue Economy Observatory which promotes and streamlines the identification of other opportunities for the Blue Economy and favours its emergence in relation to all priority sectors: fisheries, aquaculture, tourism and ecotourism, conservation and protection of the environment, transport and trade.

An important project for boosting the Blue Economy in Cabo Verde is the Special Maritime Economic Zone in São Vicente (ZEEMSV)¹⁶, which presents itself as a strategic anchor for Cabo Verde Ambition 2030 and pillar for the transformation of Cabo Verde into a maritime and logistics platform. In alignment with the government's vision for 2030, the ZEEMSV aims to take advantage of the ocean and the geographical location of Cabo Verde for the development of an integrated maritime economy, thus transforming this comparative advantage into a competitive one through the creation of a chain of industries and services linked to the ocean.

This would reposition Cabo Verde as a developed and competitive country within the regional and international economy, and São Vicente as a modern and international island driving forward the development of the whole country at the service of maritime economy.

The adoption of the Blue Economy as a factor in the country's development is supported by the vision expressed in the 2014 report of the United Nations Economic Commission for Africa on the African Small Island Developing States (SIDS)¹⁷ and the Blue Economy. It highlights fisheries, aquaculture, shipping, tourism, and energy as key areas and advances the role of the Blue Economy as a vision for the future. This vision goes back to the preparations for the Rio+20 Conference, where many coastal states stressed the importance for their countries of a Blue Economy, as opposed to the concept of a Green Economy.¹⁸

Com o apoio da Organização das Nações Unidas para Alimentação e Agricultura (FAO), desde 2014, está-se a desenvolver o Programa de Assistência Técnica à Transição para Economia Azul - a Iniciativa de Crescimento Azul - assente nos princípios do Código de Conduta para a Pesca Responsável, que visa a elaboração do Quadro Estratégico Unificado para a Economia Azul (QEUEA), do Plano Nacional de Investimento para a Economia Azul (PNIEA) e a preparação de um Programa de Promoção da Economia Azul (PROMEB), e apoiou a criação do Observatório da Economia Azul que promove e dinamiza a identificação de outras oportunidades para a Economia Azul e favorece a sua emergência, em relação a todos os setores envolvidos e já identificados como prioritários (pesca, aquacultura, turismo e ecoturismo, conservação e proteção do meio ambiente, transporte e comércio).

Um importante projeto para a dinamização da Economia Azul em Cabo Verde é a Zona Económica Especial Marítima em São Vicente (ZEEMSV)¹⁶, que se apresenta como uma âncora estratégica para Cabo Verde Ambição 2030 e o pilar para construção da Plataforma Marítima e Logística em Cabo Verde e está alinhado com a visão do Governo para o horizonte 2030. A ZEEMSV visa o aproveitamento do mar e a localização geográfica de Cabo Verde como principal vantagem comparativa para o desenvolvimento de uma economia marítima integrada, transformando, assim, essa vantagem comparativa em competitiva, através da criação de uma cadeia de indústrias e serviços ligados ao mar.

Isto reposicionaria Cabo Verde como um país desenvolvido e competitivo dentro da economia regional e internacional, e São Vicente como uma ilha moderna e internacional, impulsionando o desenvolvimento de todo o país ao serviço da economia marítima.

A adoção da Economia Azul como fator de desenvolvimento do país encontra respaldo na visão expressa no relatório de 2014 da Comissão Económica das Nações Unidas para África sobre os *Small Island Developing States* (SIDS)¹⁷ Africanos e a Economia Azul, destacando a pesca, aquacultura, transporte marítimo, turismo e energia como áreas chave e avançando a Economia Azul como uma visão para o futuro. Esta visão remonta aos preparativos da Conferência Rio+20, onde muitos estados costeiros realçaram a importância para os seus países de uma Economia Azul em contraponto ao conceito de Economia Verde.¹⁸

16 Lei do Conselho de Ministros: <http://www.parlamento.cv/GDiploApro3.aspx?CodDiplomasAprovados=80347>

17 SIDS – Small Island Developing States (Pequenos Estados Ilha em Desenvolvimento).

18 Guerreiro J., Carvalho A., Casimiro D., Bonnin M., Calado H., Toonen H., Fotso P. Ly I., Silva O. E Teles da Silva S. (2020). Governance prospects for maritime spatial planning in the tropical Atlantic compared to EU case studies. *Marine Policy*, Volume 123, 2021, 104294. 2020 Published by Elsevier Ltd. Acedido em 18/11/2020: <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2020.104294>

2.2. Marine Spatial Planning (MSP)

MSP is a public process for analysing and allocating the spatial and temporal distribution of human activities in marine areas to achieve ecological, economic, and social objectives that are normally specified through a political process¹⁹. Although the adoption of MSP is increasing worldwide - according to the Intergovernmental Oceanographic Commission of UNESCO (IOC-UNESCO)²⁰ about 70 countries are preparing, or already have, their MSP plans, at regional, national, or local scale - many regions, countries or municipalities still need support to adopt it or to fully implement it. In this context, the IOC-UNESCO and the European Commission adopted, in March 2017, a Joint Roadmap To Accelerate MSP Processes Worldwide²¹. As a result of this fruitful partnership, the MSP International Forum²² and the MSPglobal Initiative²³ were established a year later.

The Joint Roadmap will make an important contribution to the United Nations Decade of Ocean Science for Sustainable Development (2021-2030)²⁴, adopted by the 72nd United Nations General Assembly on December 5, 2017.

The Ocean Decade will ensure that ocean science can fully support countries in implementing the 2030 Agenda for Sustainable Development, namely Sustainable Development Goal 14 (SDG 14)²⁵, through the development of scientific knowledge, building infrastructure and promoting partnerships for a healthy and sustainable ocean, under the motto: "The science we need for the ocean we want".

Cabo Verde as an archipelagic nation has several interests in moving forward with the implementation of its MSP process. In the current legislature, the government has clearly assumed the vision advocated in its programme for the transition from the maritime economy to the Blue Economy as shown in the current organisational chart, whose main nucleus for the governance of the marine space is composed of the government institutions indicated in Table 1.

The country already has a legal framework that supports the development of MSP, namely a strong legal framework for urban and territorial planning, complemented more recently with specific legislation for the spatial planning of coastal areas and the adjacent sea. The recently approved

2.2. Planeamento Espacial Marinho (PEM)

O PEM é um processo público de análise e atribuição da distribuição espacial e temporal das atividades humanas nas zonas marinhas para alcançar objetivos ecológicos, económicos e sociais que são normalmente especificados através de um processo político¹⁹. Embora a adoção do PEM esteja a aumentar a nível mundial - segundo a COI-UNESCO²⁰ cerca de 70 países estão a preparar, ou já têm, os seus planos de PEM, à escala regional, nacional ou local - muitas regiões, países ou municípios ainda precisam de apoio para o adotarem ou para o implementarem plenamente. Neste contexto, a Comissão Oceanográfica Intergovernamental da UNESCO (COI-UNESCO) e a Comissão Europeia adotaram, em março de 2017, um Roteiro conjunto para a aceleração dos processos de PEM a nível mundial²¹. Como resultado desta frutuosa parceria, o Fórum Internacional de PEM²² a Iniciativa MSPglobal²³ foram estabelecidos um ano mais tarde.

O Roteiro conjunto será uma contribuição importante para a Década das Nações Unidas da Ciência Oceânica para o Desenvolvimento Sustentável (2021-2030)²⁴, adotada pela 72ª Assembleia Geral das Nações Unidas a 5 de dezembro de 2017.

A Década dos Oceanos irá garantir que a ciência oceânica possa apoiar plenamente os países na implementação da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, nomeadamente o propósito de alcançar o Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 14 (ODS 14)²⁵, através do desenvolvimento de conhecimento científico, construção de infraestruturas e promoção de parcerias para um oceano sustentável e saudável, sob o lema: "A ciência que precisamos para o oceano que queremos".

Cabo Verde como nação arquipelágica tem vários interesses em avançar com a implementação do seu processo de PEM, pelo que, na atual legislatura, o Governo assumiu claramente a visão preconizada no seu programa para a transição da economia marítima para a Economia Azul consubstanciada no atual organigrama, cujo núcleo principal para a governação do espaço marinho é composto pelas instituições governamentais indicadas na Tabela 1.O país tem já um quadro legal que dá suporte ao desenvolvimento do planeamento espacial marinho, nomeadamente um forte quadro legal de ordenamento

19 Ehler C. & Douvère F. (2011). Planeamento espacial marinho: passo a passo em direção à gestão ecossistêmica; resumo. Unesco, Brasil. 11 pp. Acedido em 04/11/2020: <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000214417?posInSet=1&queryId=25eaf39-7e06-4d1b-92cd-34a84e40396e>

20 IOC-UNESCO. Status of MSP. Acedido em 20/10/2020: http://msp.ioc-unesco.org/world-applications/status_of_msp/

21 MSProadmap:

http://www.mspglobal2030.org/wp-content/uploads/2019/04/Joint_Roadmap_MSP.pdf

22 MSPforum: <http://www.mspglobal2030.org/msp-forum/>

23 MSPglobal: <http://www.mspglobal2030.org/about/>

24 Década das Nações Unidas da Ciência Oceânica para o Desenvolvimento Sustentável (2021-2030): <https://www.oceandecade.org/>

25 SDG14: <https://sdgs.un.org/goals/goal14>

Coastal and Marine Spatial Planning Plan (POOCM) on the island of Boa Vista provides already a good example while the POOCM of the islands of Maio, Sal, and Santiago are expected to start shortly. Other related initiatives include the legal framework for the environmental domain, namely the country's network of Protected Areas (terrestrial and marine); all legislation for the protection and conservation of nature and biodiversity; the legal regime for Environmental Impact Assessment and Strategic Environmental Assessment; the legal framework regarding the exploitation of fish stocks; as well as maritime security and port administration.

urbano e do território complementado mais recentemente com legislação específica para o planeamento espacial das zonas costeiras e do mar adjacente, que o recém aprovado Plano de Ordenamento da Orla Costeira e do Mar (POOCM) da ilha da Boa Vista é exemplo, estando previstos iniciar brevemente os POOCM das ilhas do Maio, Sal e Santiago; o quadro legal no domínio ambiental, nomeadamente a rede de Áreas Protegidas do país, terrestres e marinhas; toda a legislação de proteção e conservação da natureza e da biodiversidade; o regime jurídico de Avaliação de Impacte Ambiental, estando também em preparação o regime de Avaliação Ambiental Estratégica; e o quadro legal referente à exploração dos recursos haliêuticos, assim como de segurança marítima e administração portuária.

Ministry of the Government of Cabo Verde Ministério do Governo de Cabo Verde	Public institutions involved in the Cabo Verde MSP Organismos públicos envolvidos no PEM de Cabo Verde
Ministry of Maritime Economy Ministério da Economia Marítima	Directorate-General for Maritime Economy Direção Geral da Economia Marítima Directorate-General for Marine Resources Direção Geral dos Recursos Marinhos Institute of Maritime Ports Instituto Marítimo Portuário Institute of the Sea Instituto do Mar
Ministry of National Defence Ministério da Defesa Nacional	Coast Guard Guarda Costeira
Ministry of Internal Affairs Ministério da Administração Interna	National Police Polícia Nacional
Ministry of Infrastructure and Spatial Planning Ministério das Infraestruturas e do Ordenamento do Território	National Institute of Territorial Management Instituto Nacional de Gestão do Território
Ministry of Agriculture and Environment Ministério da Agricultura e Ambiente	National Directorate for the Environment Direção Nacional do Ambiente
Ministry of Tourism and Transport Ministério do Turismo e Transportes	Directorate-General for Tourism and Transport Direção Geral do Turismo e Transportes

Tab 1. Government institutions for the governance of the marine space in Cabo Verde.

Instituições governamentais para a governação do espaço marinho em Cabo Verde.

3. Blue Economy in figures

The main sectors identified for the Blue Economy in Cabo Verde are the following²⁶:

- Ports, development of maritime transport and logistics,
- Fisheries and aquaculture,

3. Economia Azul em números

Os principais setores identificados para a Economia Azul para Cabo Verde são os seguintes²⁶ :

- Portos, desenvolvimento dos transportes marítimos e logística;
- Pescas e aquacultura;

²⁶ Governo de Cabo Verde (2020). Estratégia para a Economia Azul – Cabo Verde Azul 2030, draft.

- Tourism and water sports,
 - Maritime services,
 - Ship repair and construction,
 - Environmental and marine ecosystem protection, coastal and marine land management,
 - Desalination of water, marine energy, and ocean resources,
 - Education and research.
- Turismo e desportos náuticos;
 - Serviços marítimos;
 - Reparação e construção navais;
 - Proteção ambiental e do ecossistema marinho, ordenamento do território costeiro e marinho;
 - Dessalinização de água, energias e recursos naturais marinhos;
 - A educação e investigação.

3.1. Ports, Maritime Transportation and Logistics

3.1. Portos, Transportes Marítimos e Logística



Fig 5. © Samuel Borges Photography/Shutterstock.com.
Aerial view of Porto Grande in Mindelo, São Vicente Island.

Vista aérea do Porto Grande no Mindelo, Ilha de São Vicente.

Given the country's archipelagic nature, its ports, shipping, and associated logistics are interrelated and interdependent, being extremely important for the country's transition to the Blue Economy. The stabilisation of these subsectors and their greater integration and sustainability is therefore key.

Dada a natureza arquipelágica do país, os portos, transportes marítimos e logística associada estão interrelacionados e interdependentes, sendo de extrema importância para a transição do país para Economia Azul, o que impõe a estabilização desses subsetores e a sua maior integração e sustentabilidade.

Cabo Verde's ports play a key role in connecting both the country's islands between themselves and with the world, and in increasing the country's economic resilience. These infrastructures present a great diversity among themselves, not only in terms of the amount of cargo handled, but above all in terms of size and vocation. National and international traffic in cabotage, cruises, fish and container transshipments are the main business segments of Cabo Verde's ports (Table 2).

Os portos de Cabo Verde desempenham um papel fundamental na ligação interna e com o mundo e no aumento da resiliência económica do país. Estas infraestruturas apresentam uma grande diversidade entre si, não só em termos de quantidade de carga movimentada, mas sobretudo em termos de dimensão e de vocação. O tráfico nacional e internacional de cabotagem, de cruzeiros, transbordo de pescado e de contentores constituem os principais segmentos dos negócios dos portos de Cabo Verde (Tabela 2).

In Cabo Verde, all nine inhabited islands have port infrastructures. Porto Grande in São Vicente, Porto da Praia on the island of Santiago and Porto de Palmeiras in Sal are the ports with the highest volume of traffic of goods²⁷. Port activities have also been important to boost other subsectors, such as bunkering (supply of fuel for use in ships), logistics, fisheries, insurance, and ship repair, among others.

Em Cabo Verde, todas as nove ilhas habitadas dispõem de infraestruturas portuárias. O Porto Grande em São Vicente, o Porto da Praia na ilha de Santiago e Porto de Palmeiras no Sal são os portos com maior volume de tráfico de mercadorias²⁷. As atividades portuárias têm sido ainda importantes para a dinamização dos outros subsectores, como *bunkering* (fornecimento de combustível para uso em navios) logística, pescas, seguros, reparação naval, entre outras.

No. of ships Nº de navios		Total goods (in tons) Total de mercadorias (em toneladas)		Total passengers Total de passageiros	
7 864		2 667 254		1 071 256	
Long Course Longo Curso	Cabotage Cabotagem	Long Course Longo Curso	Cabotage Cabotagem	Cruises Cruzeiros	Cabotage Cabotagem
1 642	6 222	1 002 498	1 664 754	51 526	1 019 380

Tab 2. Handling in Cabo Verde ports in 2019 (Source: ENAPOR, 2019)²⁸.

Movimentação nos Portos de Cabo Verde no ano de 2019 (Fonte: ENAPOR, 2019)²⁸.

Maritime, passenger, and cargo transport between the islands of Cabo Verde play an important role in connecting and unifying the Cabo Verdean market and are important in boosting its port activities.

Logistics - understood as the value chain integrating the entire route of the goods, including all added value services which are possible to perform, such as weighing, packaging, and storage, among others - are still in an incipient stage. However, its development is indispensable for port competitiveness, namely for cabotage, and import and export. The objective is therefore to develop the Cabo Verdean ports' logistics into a modern, integrated, reliable and sustainable infrastructure by 2030.

Os transportes marítimos, de passageiros e carga, entre as ilhas de Cabo Verde desempenham o papel importante na ligação e unificação do mercado cabo-verdiano e são peças importantes na dinamização das atividades portuárias.

A logística - entendida como cadeia de valor a integrar todo o percurso das mercadorias, incluindo todos os serviços de valor acrescentado, que são possíveis efetuar, tais como pesagem, embalagem, armazenagem, entre outras - estão ainda numa fase incipiente. Todavia, para a competitividade portuária é indispensável o seu desenvolvimento, nomeadamente para cabotagem, importação e exportação, e o objetivo é desenvolvê-la e ter uma logística moderna, integrada, fiável e sustentável no horizonte 2030.

27 ENAPOR – Detalhes dos portos de Cabo Verde: <http://www.enapor.cv/page/portos>

28 ENAPOR – Portos de Cabo Verde. Boletim Estatístico 2019. Acedido 19/11/2020: <http://www.enapor.cv/page/estatisticas-2019-anual>



Fig 6. © UNESCO-IOC/Anselmo de Freitas.
A ferries' terminal in Cabo Verde.

Um terminal de ferries em Cabo Verde.

3.2. Fisheries and Aquaculture

Despite fisheries being responsible for only 2% of Cabo Verde's Gross Domestic Product (GDP)²⁹, its social and economic role is extremely important, contributing to employment, the balance of payments, and food security. Fisheries encompass a range of activities related to the capture and production of fish (aquaculture/mariculture), canning and processing, freezing, marketing and other related activities.

Fisheries represent the largest export sector of goods in Cabo Verde and, according to combined statistics from the National Institute of Statistics (INE)³⁰ and Bank of Cabo Verde³¹, the most exported products in 2018 were canned fish (63.2%) and frozen fish (18.0%). The fisheries activity has also been important for the dynamisation of Cabo Verde's ports, namely in São Vicente, through the transshipment of fish.

3.2. Pescas e Aquacultura

Apesar da pesca ser responsável por apenas 2% do Produto Interno Bruto (PIB) de Cabo Verde²⁹ o seu papel social e económico é de extrema importância, contribuindo para o emprego, o equilíbrio da balança de pagamentos e a segurança alimentar. As pescas englobam um leque de atividades relacionadas com a captura e produção de pescado (aquacultura/maricultura), conserva e transformação, congelação, comercialização e outras atividades conexas.

A pesca representa o maior setor exportador de bens em Cabo Verde e segundo estatísticas combinadas do Instituto Nacional de Estatística (INE)³⁰ e do Banco de Cabo Verde³¹, os produtos mais exportados em 2018, foram o peixe enlatado (63,2%) e o peixe congelado (18,0%). A atividade da pesca também tem sido importante para a dinamização dos portos de Cabo Verde, nomeadamente em São Vicente, através do transbordo de pescado.

²⁹ Cabo Verde – Pescas e Migrações: <https://www.imvf.org/wp-content/uploads/2018/01/EstudoCaboVerde.pdf>

³⁰ Instituto Nacional de Estatística. www.ine.cv

³¹ Banco de Cabo Verde. www.bcv.cv



Fig 7. © UNESCO-IOC/Anselmo de Freitas.
A fish market in Cabo Verde.

Um mercado de peixe em Cabo Verde.

The fisheries of Cabo Verde are mostly concentrated around the islands of Boa Vista, Maio, Sal, São Vicente, and São Nicolau, which have the largest platforms to support the activity. The estimated potential of fish resources is between 35,000 and 43,000 tonnes³² and is represented mainly by large ocean pelagic fish, coastal pelagic fish, demersal fish, and lobsters. It must be stated that the fisheries potential of other species exists but is, for now, unknown.

Cabo Verde's artisanal fleet consists of boats of different sizes, with and without engine. Semi-industrial fishing is made up of vessels with internal engines that vary between 11 and 20 metres. The industrial fleet is essentially made up of foreign vessels.

Em Cabo Verde, a pesca está mais concentrada em torno das ilhas de Boa Vista, Maio, Sal, São Vicente e São Nicolau, as quais possuem as maiores plataformas de apoio à atividade. O potencial estimado de recursos haliêuticos situa-se entre 35 mil e 43 mil toneladas³² e está representado, principalmente pelos grandes pelágicos oceânicos, pelos pelágicos costeiros, pelos demersais e lagostas. Há que considerar também outras espécies que não se conhecem o seu verdadeiro potencial.

A frota artesanal de Cabo Verde é constituída por botes de tamanhos diversos, motorizados ou não. A pesca semi-industrial é constituída por navios com motores internos e que variam entre os 11 aos 20 metros. Já a frota industrial é essencialmente constituída por embarcações estrangeiras.

32 Cabo Verde – Pescas e Migrações: <https://www.imvf.org/wp-content/uploads/2018/01/EstudoCaboVerde.pdf>



Fig 8. © German Globetrotter/Shutterstock.com.

Group of women on their way to Tarrafal pier, Santiago Island, for fresh fish.

Grupo de mulheres a caminho do cais do Tarrafal, Ilha de Santiago, para o peixe fresco.

Artisanal fishing is a traditional activity whose social importance far exceeds its modest expression in terms of its macroeconomic contribution. It develops mainly around the islands and islets near the coastal zone. In Cabo Verde, in 2018, there were 4,785 artisanal fishermen and 987 fish sellers, popularly called fishmongers (Table 3).

In terms of artisanal fishing vessels, there were 1,558 artisanal fishing vessels (called open-mouth boats), with a length ranging between 3 and 7 metres and a width of the mouth between 1.5 and 2.5 metres, and about 80% of boats using outboard engines as a means of propulsion. Artisanal fishing continues to be practiced in a logic of subsistence that generates precarious employment, rather than in a business and structured logic.

A pesca artesanal é uma atividade tradicional cuja importância social ultrapassa de longe a sua modesta expressão a nível da sua contribuição macroeconómica. Ela desenvolve-se fundamentalmente ao redor das ilhas e dos ilhéus nas proximidades da zona costeira. Em Cabo Verde, em 2018, existiam 4 785 pescadores artesanais e 987 vendedeiras de pescado, popularmente chamadas de peixeiras (Tabela 3).

Em termos de embarcações de pesca artesanal existiam 1 558 embarcações de pesca artesanal (denominadas por botes de boca aberta), com comprimento que varia entre os 3 e 7 metros e uma largura da boca entre 1,5 e 2,5 metros, sendo que cerca de 80% dos botes utilizam motores fora de borda como meio de propulsão. A pesca artesanal continua a ser praticada numa lógica mais de subsistência geradora de emprego precário, do que numa lógica empresarial e estruturada.



Fig 9. © UNESCO-IOC/Anselmo de Freitas.
Artisanal fishers unloading the daily catch in a pier of Cabo Verde.

Pescadores artesanais descarregando o pescado diário num cais de Cabo Verde.

Semi-industrial fishing is carried out with vessels of about 11 metres; it employs about 1,209 fishermen and 119 vessels, and industrial fishing is practiced by vessels over 20 metres.

Industrial and semi-industrial fisheries in Cabo Verde are of paramount importance, not only because of the number of people directly involved in catching, marketing and processing, but above all for its relevant contribution to reducing the balance of payments through the exportation of catch products. The supply of the canning industry, the complementary offer of fish in the domestic market, and the transshipment of fish that dynamises the port activity reinforce the socio-economic importance of this subsector.

A pesca semi-industrial, é feita com navios de cerca de 11 metros, emprega cerca de 1 209 pescadores e com 119 embarcações, e a pesca industrial é praticada por embarcações com mais de 20 metros.

A pesca industrial e semi-industrial em Cabo Verde reveste-se de capital importância, não só pelo número de pessoas envolvidas diretamente na captura como na comercialização e processamento, mas sobretudo pela sua relevante contribuição na redução do défice da balança de pagamentos através da exportação dos produtos das capturas. O abastecimento da indústria conserveira, a oferta complementar de pescado no mercado interno, o transbordo do pescado que dinamiza a atividade portuária reforça a importância socio económica deste subsetor.



Fig 10. © UNESCO-IOC/Cintia Lima.
From the pier to the fish market.

Do cais para o mercado de peixe.

Year Ano	Catch (ton) Capturas (ton)	Boats Botes	Motorization rate (%) Taxa de motorização (%)	No. of fishermen Nº pescadores	Nº of fish sellers Nº vendeiras de pescado
1989	6 392	1 404	59	4 258	...
1999	5 914	1 267	88	4 283	...
2009	4 360	1 036	74	3 108	...
2018	4 174	1 588	80	4 785	987

Tab 3. Artisanal fishing (Source: INDP / IMar).

Pesca Artesanal (Fonte: INDP/IMar).

The most advanced fisheries infrastructures are located on the islands of São Vicente, Santiago, and Sal, being the main centres of industrial fisheries where the most important port, cold infrastructures and processing units are located. Along the coast on the different islands of the archipelago,

As melhores infraestruturas de apoio à pesca estão localizadas nas ilhas de São Vicente, Santiago e Sal, sendo os principais centros da pesca industrial onde se localizam as infraestruturas portuárias, de frio e unidades de transformação mais importantes. Ao longo da costa nas



Fig 11. © Maksym Kaharlyk/Shutterstock.com.
An industrial fishing boat in a Cabo Verdean harbour.

Um barco de pesca industrial num porto cabo-verdiano.

there are currently about 97 fish landing points located in the vicinity of small population settlements - fishing communities.

The fish processing industry represents more than 60% of Cabo Verde's exports. Currently, the country has two operational processing units, which jointly employ around 2,000 workers, more than half of whom are women.

The transshipment of fish, mainly in Porto Grande do Mindelo, has been continuously growing and has been an important source of income for port workers and port community, with significant impact on the economy of the island and the country and, according to the Ports of Cabo Verde (ENAPOR)³³, handled around 37,679 tons in 2018, and 45,901 tons in 2019.

diferentes ilhas do arquipélago, existem atualmente cerca de 97 pontos de desembarque de pescado, situados nas proximidades de pequenos aglomerados populacionais – comunidades piscatórias.

A indústria de transformação do pescado representa mais de 60% das exportações de Cabo Verde, atualmente o país conta com duas unidades de processamento operacionais, que empregam em conjunto cerca de 2 000 trabalhadores, sendo mais de metade mulheres.

O transbordo de pescado, principalmente no Porto Grande do Mindelo, tem vindo a registar um contínuo crescimento e tem sido uma importante fonte de rendimento para os trabalhadores portuários, igualmente para a comunidade portuária, com impacto significativo na economia da ilha e do país, e segundo a Portos de Cabo Verde (ENAPOR)³³, movimentou cerca de 37 679 toneladas em 2018, e 45 901 toneladas em 2019.

33 ENAPOR – Boletim Estatístico: http://www.enapor.cv/en_US/page/boletim-estatistico



Fig 12. © UNESCO-IOC/Anselmo de Freitas.

Gooseneck barnacles are found on rocky shores in the northeast Atlantic Ocean and is prized as a delicacy in Cabo Verde.

Percebes são encontrados em costas rochosas no nordeste do Oceano Atlântico e são apreciados como iguaria em Cabo Verde.

The development of aquaculture in Cabo Verde is still in its early stage, although there is already a private experience in progress (Fazenda de Camarão do Calhau, in São Vicente) and some basic studies. However, there is still a need to develop works on the aquaculture/mariculture development model, such as the choice of more suitable native species, studies on their natural and captive reproduction, digestion, larviculture and fattening in cages, the locations to be developed, among others.

O desenvolvimento da aquacultura em Cabo Verde encontra-se numa fase ainda incipiente, apesar de existir já uma experiência privada em curso (Fazenda de Camarão do Calhau, em São Vicente) e alguns estudos básicos. Contudo, ainda existe necessidade de desenvolvimento de trabalhos sobre o modelo de desenvolvimento da aquacultura/maricultura, tais como a eleição de espécies nativas mais adequadas, estudos sobre a sua reprodução natural e em cativeiro, digestão, larvicultura e engorda em jaulas, os locais a serem desenvolvidos, entre outros.

3.3. Tourism and Water Sports

3.3. Turismo e Desportos Náuticos



Fig 13. © UNESCO-IOC/Anselmo de Freitas.
Mindelo marina in São Vicente, Cabo Verde.

Marina do Mindelo em São Vicente, Cabo Verde.

In Cabo Verde, nautical tourism and water sports are inextricably linked and are often confused. Also included in the category of water sports are those practiced on beaches. Tourism and water sports in Cabo Verde revolve around the following sectors: maritime-tourism activities, infrastructure, and spatial planning..

According to ENAPOR data, Cabo Verde handled 147 cruise ships and 51,526 passengers in 2019. The latest report by the Institute of Maritime and Port Affairs (IMP) of 2017, published on the institution's website, pointed to the existence of 140 recreational vessels and 20 sport fishing vessels³⁴.

According to data from the National Institute of Statistics (INE)³⁵, in 2019 more than 819,308 guests stayed at accommodation establishments, of which 45.5% were registered on the island of Sal and 29.4% on the island of Boa Vista, considered islands of sun and beach tourism. From these data, we can infer the importance that the tourism sector – including sun and beach tourism and all related activities - has for the dynamisation of the Blue Economy in the country. Also, according to the same source, at the end

Em Cabo Verde, o turismo náutico e os desportos náuticos estão intrinsecamente ligados e, muitas vezes, confundem-se. Incluem-se, ainda, na categoria de desportos náuticos, os praticados nas praias. O turismo e desportos náuticos em Cabo Verde gravitam a volta dos seguintes sectores: atividades marítimo-turística, infraestruturas e ordenamento do território.

Segundo os dados da ENAPOR, Cabo Verde, no ano de 2019, movimentou 147 navios de cruzeiros e 51 526 passageiros. O último relatório do Instituto Marítimo e Portuário (IMP) de 2017, publicado no site da instituição, apontava para existência de 140 embarcações de recreio e 20 embarcações de pesca desportiva³⁴.

Segundo os dados do Instituto Nacional de Estatística (INE)³⁵, em 2019 entraram mais de 819 308 hóspedes nos estabelecimentos de alojamento, e destes 45,5% foram registados na ilha do Sal e 29,4% na ilha da Boa Vista, consideradas ilhas de turismo de sol e praia. Destes dados podemos inferir a importância que o setor do turismo, segmento sol e praia e todas as atividades conexas, tem para a dinamização da Economia Azul no país. Ainda, segundo

34 IMP – Institute of Maritime and Port Affairs. www.imp.cv

35 INE (2020). Estatísticas do Turismo – Ano de 2019. Acedido em 20/11/2019: http://ine.cv/wp-content/uploads/2020/04/estatisticas-do-turismo_2019.pdf



Fig 14. © UNESCO-IOC/Cintia Lima.
Sailing boats near the coast of Cabo Verde.

Barcos à vela perto da costa de Cabo Verde.

of 2019 the inventoried hotel establishments employed around 9,050 people.

Cabo Verde has taken advantage of its comparative assets to hold regional and global events related to tourism and water sports. It is also important to note that Cabo Verde has produced more world champions in water sports than in any other category, namely in windsurf.

3.4. Maritime Services

The development of maritime services is of great importance for the success of other sectors of the maritime economy, namely shipping, ports, ship repair and logistics. There is a wide range of activities that can be considered as maritime services, such as bunkering; ship chandler; vessel registration; services provided by shipping agents and forwarders; maritime insurance; financial services; maritime legal services, including maritime arbitration; ship safety inspection services; and port tugs, among others.

a mesma fonte, em finais de 2019 os estabelecimentos hoteleiros inventariados empregavam cerca de 9 050 pessoas.

Cabo Verde tem aproveitado das suas vantagens comparativas para realizar eventos regionais e mundiais relacionados com turismo e desportos náuticos. É ainda importante salientar que Cabo Verde tem produzido mais campeões mundiais em desportos náuticos, do que em qualquer outra modalidade, nomeadamente na modalidade de windsurf.

3.4. Serviços Marítimos

O desenvolvimento dos serviços marítimos é de grande importância para o sucesso de outros sectores da economia marítima, nomeadamente transporte marítimo, portos, reparação naval e logística. Há um conjunto variado de atividades que podem ser consideradas como serviços marítimos desde o *bunkering*, *ship chandler*, registo de navios, serviços prestados pelos agentes de navegação e transitários, seguro marítimo, serviços financeiros, serviços jurídicos marítimos, incluindo arbitragem marítima, serviços de inspeção de segurança dos navios, de rebocadores portuários, entre outros.

3.4.1 Bunkering

The paradigm shift to Cabo Verdean Blue Economy requires Cabo Verde to further explore its centrality in the Middle Atlantic and at the centre of the main maritime routes in West Africa - connecting Europe, Africa, and the Americas - for the provision of maritime services and to be an important player in the region in this area, namely for bunkering.

Bunkering - supply of fuel for use on ships - in Cabo Verde can be developed in the port (on-shore) or outside of it (off-shore) to national and foreign ships. According to ENAPOR, Porto Grande performs about 20 bunkering operations per month, handling more than two million tons of fuel in the last three years. The country's current fuel storage capacity is around 120 thousand tons, which can be extended to 500 thousand tons (Table 4). In 2019 alone, according to ENAPOR statistical data, there were 7,892 movements of ships in the country's ports (mostly in Porto Grande).

3.4.1 Bunkering

A mudança de paradigma para Economia Azul cabo-verdiana requer que Cabo Verde explore ainda mais a sua centralidade no Atlântico Médio e no centro das principais rotas marítimas da África Ocidental, ligando a Europa, a África e as Américas, para prestação de serviços marítimos e ser um ator importante na região neste domínio, nomeadamente para o *bunkering*.

O *bunkering*, ou seja, o fornecimento de combustível para uso em navios, em Cabo Verde pode ser desenvolvido no porto (on-shore) ou fora dele (off-shore) a navios nacionais e estrangeiros. Segundo a ENAPOR, o Porto Grande realiza cerca de 20 operações de *bunkering* por mês, movimentando mais de dois milhões de toneladas de combustível, nos últimos três anos. A atual capacidade de armazenagem de combustíveis do país é de cerca de 120 mil toneladas, podendo ser alargado até 500 mil toneladas (Tabela 4). Somente em 2019, conforme os dados estatísticos da ENAPOR, registaram-se 7 892 movimentos de navios nos portos do país (maioritariamente no Porto Grande).

Primary storage (tons) Armazenagem Primária (toneladas)		Light Leves				Fuel Fuéis	LPG GPL	Total Total
		Diesel Gasóleos	Gasoline Gasolinas	Kerosene Querosene	Jet Jet			
ENACOL	São Vicente	12 022,0	0,0	16,0	0,0	13 610,0	0,0	25 648,0
	Sal	425,0	0,0	79,0	17 775,0	0,0	0,0	18 279,0
	Santiago	2 000,0	0,0	40,0	945,0	5 548,0	1 749,0	10 282,0
VIVO ENERGY	São Vicente	17 668,0	440,0	30,0	216,0	25 075,0	0,0	43 429,0
	Sal	801,0	2 714,0	133,0	11 470,0	1 124,0	0,0	16 242,0
	Santiago	2 688,0	577,2	136,0	904,0	0,0	0,0	4 305,2
Total		35 604,0	3 731,2	434,0	31 310,0	45 357,0	1749,0	118,185.2

Tab 4. Fuel storage capacity (Source: ENAPOR, 2019³⁶).

Capacidade de armazenamento de combustíveis (Fonte: ENAPOR, 2019³⁶).

36 ENAPOR – Portos de Cabo Verde. Boletim Estatístico 2019. Acedido 19/11/2020: <http://www.enapor.cv/page/estatisticas-2019-anual>



Fig16. © Tony Moran/Shutterstock.com.
Porto Grande harbour in the island of São Vicente, Cabo Verde.

Porto Grande na ilha de São Vicente, Cabo Verde.

3.4.2. Ship Chandlers

Ship chandler is the resale activity specialised in supplies or equipment and goods for ships and their crew, known as shipboard stores, and is also considered an activity in the logistics industry. The chandelling business has become an important aspect in all ports and shipping industries in the world.

3.4.3. Ship Registration

The registration of ships in Cabo Verde is done at the Institute of Maritime Ports and under the Conventional Register of Ships or the Cape Verde International Shipping Register (CVR) and can be made for national, international ships (special legislation) and State ships. Cabo Verde also has a modern and computerized national fisheries vessels registration system (artisanal, semi-industrial and industrial). Within the scope of the International Business Centre (CIN), specific incentives are foreseen to encourage the registration of ships in Cabo Verde under the CVR.

3.4.4. Shipbuilding and Repair

In Cabo Verde, ship repair is an important component for the economy of the sea and indispensable to the development of several subsectors, such as maritime transport, fisheries,

3.4.2. Ship Chandlers

O Ship Chandler é a atividade de revenda especializado em suprimentos ou equipamentos e mercadorias para navios e sua tripulação, conhecidos como provisões de bordo, sendo também considerada como atividade do ramo da logística. O negócio de chandelling tornou-se um aspeto importante em todos os portos e indústrias de navegação do mundo.

3.4.3. Registo de Navios

O registo de navios em Cabo Verde é feito no Instituto Marítimo Portuário e em regime de Registo Convencional de Navios ou no Registo Internacional de Navios (CVR) e podem ser feitos a navios nacionais, internacionais (legislação especial) e navios do Estado. Cabo Verde também dispõe de um sistema nacional de registo de navios de pesca (artesanal, semi-industrial e industrial) moderno e informatizado. No âmbito do Centro Internacional de Negócios (CIN) estão previstos incentivos específicos para incentivar o registo de navios em Cabo Verde no âmbito do CVR.

3.4.4. A Reparação e Construção Navais

Em Cabo Verde, a reparação naval é uma componente importante para a economia do mar, sendo indispensável ao desenvolvimento de vários subsectores, como transportes

protection, and surveillance of the Exclusive Economic Zone, as well as recreational navigation since its boats need naval repair and maintenance services. CABNAVE is the only repair shipyard in Cabo Verde, although there is a ship repair and maintenance workshop in the country, called the Naval Workshops of São Vicente - ONAVE.

3.5. MSP for the Protection of Marine and Coastal Ecosystems

As an archipelago, Cabo Verde has an extensive maritime area and must value its blue natural capital towards sustainable development. The quality of the coastal and marine environment, the conservation of the marine ecosystem and the organisation of the coastal territory are important assets for the sustainability of Cabo Verde's development and for the transition to the Blue Economy.

Sustainable Development Goal 14 focuses on the protection of marine life, namely the conservation and sustainable use of the ocean and marine resources. The defined goals establish clear trends with an impact on the sea economy in the coming years. In this sense, Cabo Verde has been implementing, albeit with limitations, several actions in this sense, namely: prevention and reduction of maritime pollution of all types; sustainable management and protection of marine and coastal ecosystems; regulation of the extraction of living resources (combating overfishing, IUU fishing and destructive fishing practices); implementation of scientifically-based management plans; conservation of coastal and marine areas (creation of Marine Protected Areas); conservation and sustainable use of the ocean and its resources; and the improvement of scientific knowledge about the marine space.

It is also worth mentioning Cabo Verde's extreme vulnerability to climate change, especially given the lack of knowledge on the exact dimension of coastal erosion, which may still be aggravated by sea level rise, human pressures on the coast, and extraction of sediments in the coastal zone.

marítimos, a pesca, a proteção e vigilância da Zona Económica Exclusiva, bem como a navegação de recreio, sendo certo que as embarcações precisam de serviços de reparação e manutenção navais. A CABNAVE é o único estaleiro de reparação naval em Cabo Verde, embora exista no país uma oficina de reparação e manutenção naval, denominada as Oficinas Navais de São Vicente – ONAVE.

3.5. PEM ao serviço da Proteção dos Ecossistemas Marinhos e Costeiros

Cabo Verde, por ser um arquipélago como uma extensa área marítima, tem de valorizar o seu capital natural azul para o seu desenvolvimento sustentável. A qualidade do ambiente costeiro e marinho, a conservação de ecossistema marinho e o ordenamento do território costeiro são ativos importantes para a sustentabilidade do desenvolvimento de Cabo Verde e para a transição para Economia Azul.

O Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 14 foca-se na proteção da vida marinha, nomeadamente na conservação e uso de forma sustentável do oceano e dos recursos marinhos. As metas definidas estabelecem claras tendências com impacto na economia do mar nos próximos anos. Nesse sentido, Cabo Verde tem vindo a implementar, embora com limitações, várias ações no sentido, nomeadamente: prevenção e redução da poluição marítima de todos os tipos, gestão sustentável e proteção dos ecossistemas marinhos e costeiros; regulação da extração de recursos vivos (combatendo a sobrepesca, a pesca INN e as práticas de pesca destrutivas), implementação de planos de gestão com base científica, a conservação das zonas costeiras e marinhas (criação de Áreas Protegidas Marinhas), conservação e uso sustentável do oceano e dos seus recursos e a melhoria do conhecimento científico sobre o espaço marinho.

É também de referir a extrema vulnerabilidade de Cabo Verde face às alterações climáticas, sobretudo tendo em conta o desconhecimento da dimensão exata dos problemas de erosão costeira, que poderão ainda ser agravados pela subida do nível do mar, pelas pressões humanas sobre o litoral, e pela extração de sedimentos na zona costeira.



Fig 17. © PedroRamosPhoto/Shutterstock.com.
Soldierfish at Sal Island, Cabo Verde.

Peixe-soldado na Ilha do Sal, Cabo Verde.

Cabo Verde's biodiversity richness, especially in the marine environment, has been safeguarded by the ratification of the Convention on Biological Diversity and the creation of a National Network of Protected Areas, aimed at guaranteeing the conservation of nature and the sustainable management of natural resources of the territory. In 2015, the network of Marine Protected Areas covered 1,321.28 km², which corresponded to 5.7% of the territory³⁷.

Regarding MSP, Cabo Verde, despite having adopted the Charter for the Promotion of Blue Growth in 2015, does not yet have specific legal instruments for this purpose, which constitute an important tool for zoning activities to be developed at sea, safeguarding environmental sustainability, preventing conflicts of interest, and creating synergies between activities. However, it should be noted that there is a legal framework for spatial planning that defines and regulates territorial management instruments, including coastal areas and the adjacent sea (up to three nautical miles), and a legal framework for the environment, fisheries, tourism, port activity, and sea bathing areas.

A riqueza da biodiversidade de Cabo Verde, em especial no meio marinho, tem vindo a ser salvaguardada pela ratificação da Convenção sobre a Diversidade Biológica, pela criação de uma Rede Nacional de Áreas Protegidas, destinada a garantir a conservação da natureza e a gestão sustentável dos recursos naturais do território. Em 2015, a rede de Áreas Marinhas Protegidas cobria 1 321,28 km², o que correspondia a 5,7% do território³⁷.

Relativamente ao PEM, Cabo Verde, apesar de em 2015 ter adotado a Carta a Favor da Promoção do Crescimento Azul, não dispõe ainda de instrumentos legais específicos para esse fim, os quais constituem uma ferramenta importante para o zonamento das atividades a serem desenvolvidas no mar, salvaguardando a sustentabilidade ambiental, prevenindo conflitos de interesse e criando sinergias entre as atividades. No entanto, deve ser realçada a existência de um quadro legal de ordenamento do território de referência que define e regulamenta os instrumentos de gestão territorial, inclusive das zonas costeiras e do mar adjacente (até três milhas náuticas); e um quadro legal do ambiente, das pescas, do turismo, da atividade portuária e das zonas marítimas balneares.

³⁷ INE, 2018. Brochura Dia Mundial do Ambiente. Acedido em 19/11/2020: www.ine.cv.



Fig 18. © Manuel Ocen/Shutterstock.com.

A loggerhead sea turtle after nesting in Boa Vista, Cabo Verde, heads out to sea.

Uma tartaruga-marinha-comum, após nidificar em Boa Vista, Cabo Verde, regressa ao mar.



Fig 19. © MattParker/Shutterstock.com.

A pod of dolphins play in the sea off the coast of Sal Island, Cabo Verde.

Um grupo de golfinhos brinca no mar ao largo da costa da Ilha do Sal, Cabo Verde.

3.6. Education and Research

The Blue Economy strategy will only be successful if accompanied by education, training, and research measures and, specifically, blue education and research. Indeed, the qualification of human resources is essential to enhance the development of the sector in a sustainable way and have “blue talents” to respond to the demands of the development of this sector.

3.6. Educação e Investigação

A estratégia para Economia Azul só será bem-sucedida se acompanhada de medidas de educação, formação e investigação e, especificamente, de uma educação e investigação azuis, visto ser essencial a qualificação dos recursos humanos para potenciar o desenvolvimento do setor de forma sustentável e ter “talentos azuis” para responder às demandas do desenvolvimento deste setor.



Fig 20. © Samuel Borges Photography/Shutterstock.com.
Children play at a beach in Cabo Verde while the sun sets on the Atlantic Ocean.

Crianças brincam numa praia de Cabo Verde enquanto o sol se põe no Oceano Atlântico.

An important education initiative that is already under implementation is Campus do Mar on the island of São Vicente. It aims to train staff to work in areas related to the maritime sector, with a view to providing high-level services and internationalisation, and to develop research on marine sciences, fisheries, maritime transport technologies, and climate change. The model will make it possible to take advantage of the synergies and potential of the integration and shared management of human resources and tangible and intangible assets. The Campus do Mar is structured on three pillars: higher education, applied research, and technical and professional training. Three entities were created to make them operational: Institute of the Sea (IMar), School of the Sea (EMAR) and Technical University of the Atlantic (UTA).

Uma importante iniciativa de educação que já está em fase de implementação é o Campus do Mar, com sede na ilha de São Vicente. O Campus do Mar visa a formação de quadros, para trabalhar nas áreas ligadas ao setor marítimo, numa perspetiva de prestação de serviços de alto nível e de internacionalização, e o desenvolvimento da investigação nos domínios do mar, das pescas, das tecnologias de transportes marítimos e das alterações climáticas, num modelo gerido de forma racional, de modo a aproveitar as sinergias e as potencialidades da integração e gestão partilhada de recursos humanos e dos ativos tangíveis e intangíveis. O Campus do mar é estruturado em três pilares: o ensino superior; a investigação aplicada e a formação técnico-profissional. Foram criadas três entidades para operacionalizar os mesmos: o Instituto do Mar (IMar), a

It is important to note that Blue Education 2030 invests in education and training of the population in general. Its programmes must be adapted to various target audiences in order to increase the population's awareness on the sea, its opportunities and its challenges, as such creating a maritime culture in line with the country's maritime dimension.

Escola do Mar (EMAR) e a Universidade Técnica do Atlântico (UTA).

É importante salientar que a Educação Azul 2030 aposta na educação e formação da população em geral. Os seus programas devem ser adequados a vários públicos-alvo, no sentido de uma maior consciencialização da população sobre o mar, as suas oportunidades e os seus desafios, criando uma cultura marítima consonante com a dimensão marítima do país.



Fig 21. © UNESCO-IOC/Anselmo de Freitas.

Carnival is a big thing in Cabo Verde, especially in Mindelo, São Vicente.

O Carnaval é uma grande celebração em Cabo Verde, especialmente no Mindelo, São Vicente.

4. Final Remarks

4. Considerações finais



Fig 22. © UNESCO-IOC/Anselmo de Freitas.
Sunset near Laginha Beach in Mindelo, São Vicente.

Pôr-do-sol perto da Praia da Laginha, em São Vicente.

During the last decade, Cabo Verde has made a commitment to develop the country towards environmental, social, and economic sustainability, taking advantage of its comparative assets resulting from its geographical location and its natural and human resources. In this sense, the choice of the Blue Economy as the engine for development is obvious in a country whose maritime area is about 180 times larger than the land area.

To proceed with the transition from the maritime economy to the Blue Economy, it is necessary to realise the vision expressed in the government's programme through: the definition of a strategy for the Blue Economy, the adaptation of the institutional, governmental, and legislative framework, and the adoption of concrete measures to boost the various sectors of the Blue Economy and manage and organise the maritime and coastal areas.

Durante a última década, Cabo Verde assumiu o compromisso de desenvolver o país tendo como missão a sustentabilidade ambiental, social e económica, tirando partido das suas vantagens comparativas resultantes da sua localização geográfica e dos seus recursos naturais e humanos. Nesse sentido a escolha da Economia Azul como motor de desenvolvimento é óbvia num país cuja área marítima é cerca de 180 vezes maior do que a área terrestre.

Para processar a transição da economia marítima para a Economia Azul, é necessário concretizar a visão expressa no programa do Governo, através da definição de uma estratégia para a Economia Azul, a adaptação do quadro institucional, governamental e legislativo, e a adoção de medidas concretas de dinamização dos vários setores da Economia Azul e de gestão e ordenamento do espaço marítimo e costeiro onde as mesmas ocorrem.

Cabo Verde already has a vision and political decision, a general institutional and legal framework that embodies the organisation of the various activities. However, this is still done independently, without the necessary integration that will benefit the Blue Economy as a whole. Integration is seen as the key to maximising resources, minimising impacts, and resolving usage conflicts. Cabo Verde cannot be left out of the movement that has given expression to MSP worldwide. These instruments are seen as essential tools for the sustainable development of the marine environment and for the implementation of policies aligned with the 2030 Agenda.

MSP, as a political spatial planning process, provides support and guidance to policy makers regarding the sectoral planning of activities that make up the Blue Economy, ensuring that the decisions are safe while also guaranteeing that they are integrated and complementary with each other.

The MSP process should review and integrate all planning instruments that already exist in the country, making the respective adjustments, namely because most of the planning instruments are intended for land space or maritime strip up to three nautical miles.

It will be imperative to develop applied research with the aim of providing basic data for decision making and planning. The newly created Campus do Mar will have a fundamental role in this context, as well as the various cooperation agreements in the field of research and innovation, in particular the agreement signed in 2018 with the European Union in the domain of the Blue Economy³⁸.

As already mentioned, the country has several instruments for planning and managing the territory, which are implemented separately. This means that not all islands are at the same level of implementation. For example, the island of Boa Vista, which is considered the one with the most spatial planning plans, lacks MSP regulations for a sector as important as fisheries. Infrastructures to support fisheries and their territorial planning are lacking, bringing losses to the sector. Other sectors are also being impacted, such as nature conservation (conflicts of use, environmental degradation and loss of biodiversity) or tourism (conflicts of use that project an unpleasant image to visitors).

MSP and the revitalisation of the Blue Economy contribute to the country's achievement of SDG 14 – "Conserve and

Cabo Verde já dispõe de uma visão e da decisão política, de um quadro geral institucional e legal que dão corpo ao ordenamento das várias atividades, no entanto tal ainda é feito de forma independente sem a necessária integração que beneficiará a Economia Azul como um todo. A integração é tida como a chave para a maximização dos recursos, a minimização de impactos e a resolução de conflitos de usos. Cabo Verde não poderá ficar de fora do movimento que a nível mundial tem dado expressão ao PEM. Estes instrumentos são tidos como ferramentas essenciais para o desenvolvimento sustentável dos ambientes marinhos e para a implementação de políticas alinhadas com a Agenda 2030.

O PEM, enquanto processo político de ordenamento, fornece apoio e orientação aos decisores políticos relativamente ao planeamento setorial das atividades que integra a Economia Azul, permitindo segurança nas decisões e confiança de que as mesmas serão integradas e complementares entre si.

O processo de PEM deverá rever e incluir todos os instrumentos de planeamento já existentes no país, procedendo às respetivas adequações, nomeadamente porque a maioria dos instrumentos de ordenamento destinam-se ao espaço terrestre ou faixa marítima até às três milhas náuticas.

Será imperativo desenvolver a investigação aplicada com o objetivo de fornecer dados de base para a tomada de decisão e ao planeamento. O recém-criado Campus do Mar terá um papel fundamental nesse contexto, assim como os vários acordos de cooperação no domínio da pesquisa e inovação, com destaque para o acordo assinado em 2018 com a União Europeia para o domínio da Economia Azul³⁸.

Como já foi dito, o país tem vários instrumentos de planeamento e gestão do território, mas que são implementados separadamente o que leva a que nem todas as ilhas estejam no mesmo patamar de implementação. Por exemplo, a ilha da Boa Vista, que é considerada a ilha que mais planos de ordenamento possui, no entanto, um setor tão importante como a pesca continua a ficar de fora do ordenamento. Fazem falta infraestruturas de apoio à pesca e ordenamento da atividade no território, o que neste momento traz prejuízos ao setor, mas também a outros setores como, por exemplo, a conservação do ambiente (conflitos de usos, degradação ambiental e perda de biodiversidade) ou o turismo (conflitos de usos que projetam uma imagem menos agradável aos visitantes).

O PEM e a dinamização da Economia Azul contribuem para o país atingir o ODS 14 – "Proteger a vida marinha, conservar

38 Guerreiro J., Carvalho A., Casimiro D., Bonnin M., Calado H., Toonen H., Fotso P. Ly I., Silva O. E Teles da Silva S. (2020). Governance prospects for maritime spatial planning in the tropical atlantic compared to EU case studies. *Marine Policy*, Volume 123, 2021, 104294. 2020 Published by Elsevier Ltd. Acedido em 18/11/2020: <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2020.104294>

sustainably use the oceans, seas and marine resources for sustainable development” - although there is also an interconnection between the Blue Economy and other SDGs, namely:

- SDG14-SDG1: healthy, productive and resilient ocean and coastlines allow poverty reduction,
- SDG14-SDG2: the ocean is essential for food security and nutritional needs, and to reduce hunger,
- SDG14-SDG5: the ocean as the basis of economical activities and opportunities that respect gender equality,
- SDG14-SDG6: the ocean contributes to drinking water and sanitation, namely due to the dependence on seawater desalination to produce drinking water for human consumption and beyond,
- SDG14-SDG7: the ocean provides space for renewable energies,
- SDG14-SDG8: the marine and maritime sectors support the promotion of decent work and economic growth,
- SDG14-SDG11: urban and tourist development in coastal areas and maritime coastal interface, and
- SDG14-SDG13: accelerate climate action in oceanic and coastal areas towards a 1.5°C trajectory of global warming, and adaptation to the impacts of anthropogenic greenhouse gas emissions and climate change on oceanic and coastal ecosystems and activities..

e usar de forma sustentável os oceanos, os mares e os recursos marinhos para o desenvolvimento sustentável” - ao mesmo tempo que existe uma interligação entre a Economia Azul e outros ODS, nomeadamente:

- ODS14-ODS1: oceano e litoral saudável, produtivo e resiliente permitem a redução da pobreza;
- ODS14-ODS2: o oceano é essencial para a segurança alimentar e necessidades nutricionais e permitem reduzir a fome;
- ODS14-ODS5: o oceano como base para atividades económicas e oportunidades que respeitam a igualdade de género;
- ODS14-ODS6: o oceano contribui para água potável e saneamento, nomeadamente devido à dependência da dessalinização da água do mar para a produção de água potável para consumo humano e não só;
- ODS14-ODS7: o oceano fornece espaço para as energias renováveis;
- ODS14-ODS8: os sectores marinho e marítimo apoiam a promoção de trabalho decente e o crescimento económico;
- ODS14-ODS11: desenvolvimento urbano e turístico nas zonas costeiras e interface costeira marítima; e
- ODS14-ODS13: acelerar a ação climática nas zonas oceânicas e costeiras para uma trajetória de 1,5°C de aquecimento global e adaptação aos impactos das emissões antropogénicas de gases de efeitos de estufa e das alterações climáticas nos ecossistemas e atividades oceânicas e costeiras.



The transition to the Blue Economy aims at the sustainable development of blue activities bringing benefits to the economy, communities, and the environment, taking advantage of innovation and adding value to the services and products provided. In this sense, MSP must be seen as a crucial tool for the transition to a sustainable and long-lasting Blue Economy.

The debate and exchange of experiences provided by the “Blue Economy Week in Small Island Developing States” within the scope of the project “Actions for regional and global development for 2020 in support of Ocean Science for all and the joint Roadmap on the processes of Marine Space Planning at a global level, in the context of the United Nations Decade of Ocean Science for Sustainable Development” by the IOC-UNESCO contributed to reinforce the importance of MSP and the Blue Economy for the country, as the participants were unanimous in considering the need to move towards MSP, leaving several recommendations:

- Define the authority in charge of MSP and provide it with the necessary power and resources to conduct the planning process,
- Ensure that the planning process is supported by robust information and basic data,
- Define strategic planning options for each sector and each island or region of the country for the Blue Economy and an implementation plan,
- Ensure the circulation of information between the authority in charge of MSP and stakeholders and that all stakeholders are involved in the process and their interests are safeguarded,
- Clarify the competences of the different institutions with responsibilities in the marine space,
- Adopt special governmental measures, such as governance pacts, to allow the implementation and materialisation of MSP, and
- Follow the IOC-UNESCO Step-by-Step Guide to Marine Spatial Planning.

In conclusion, it can be stated that the MSP process in Cabo Verde has already started at the political, institutional, and legal levels. It is now necessary to formalize the process, systematise strategies, and implement actions.

A transição para a Economia Azul pretende o desenvolvimento sustentável das atividades azuis trazendo benefícios para a economia, para as comunidades e para o ambiente, tirando partido da inovação e acrescentando valor aos serviços e produtos fornecidos. Nesse sentido, o PEM deve ser visto como uma ferramenta indispensável à transição para a Economia Azul, em bases sustentáveis e duradouras.

O debate e a troca de experiências proporcionado pela realização da “Semana da Economia Azul nos Pequenos Estados Insulares em Desenvolvimento” no âmbito do Projeto “Ações de desenvolvimento regional e global para 2020 de apoio à Ciência Oceânica para todos e o Roteiro conjunto sobre os processos de Planeamento do Espaço Marinho a nível global, no contexto da Década das Nações Unidas da Ciência Oceânica para o Desenvolvimento Sustentável” pela COI-UNESCO contribuiu para reforçar a importância do PEM e da Economia Azul para o país, na medida em que os participantes foram unânimes em considerar a necessidade de se caminhar para o PEM, deixando várias recomendações que aqui retomamos de forma mais abrangente:

- Definir a autoridade para o PEM e dotá-la da autoridade e recursos necessários para a condução do processo de planeamento;
- Garantir que o processo de planeamento é suportado por informação e dados de base robustos;
- Definir as opções estratégicas de planeamento para cada setor e cada ilha ou região do país para Economia Azul e um plano de execução;
- Garantir que a circulação da informação entre a autoridade para o PEM e partes interessadas e que todas as partes interessadas são envolvidas no processo e os seus interesses são salvaguardados;
- Clarificar das competências das diferentes instituições com responsabilidades no espaço marinho;
- Adotar medidas governativas especiais, como pactos de governação, a fim de permitir a implementação e materialização do PEM; e
- Seguir o Guia de Passo-a-Passo do Planeamento Espacial Marinho da COI-UNESCO.

Em conclusão, pode afirmar-se que o processo de PEM em Cabo Verde já foi iniciado, a nível político e de organização institucional e do quadro legal. Agora é necessário formalizar o processo, sistematizar as estratégias e implementar as ações.



Fig 23. © UNESCO-IOC/Cintia Lima.
Ecotourism in Cabo Verde.
Ecoturismo em Cabo Verde.

Literature cited

Bibliografia

Apoio às Iniciativas de Crescimento Azul. Accessed em 18/11/2020: <https://cabo Verdeoceanweek.cv/download/apoio-as-iniciativas-de-crescimento-azul-em-cabo-verde/>

Cabo Verde Ambição 2030 - Declaração de compromisso pelo Desenvolvimento Sustentável, Praia 29 de setembro de 2020. Acedido a 18/11/2020: <https://www.mf.gov.cv/web/mf/-/declara%C3%87%C3%83o-de-compromisso-pelo-desenvolvimento-sustent%C3%81vel>

Declaração de Compromisso pelo Desenvolvimento Sustentável – Cabo Verde Ambição 2030. Acedido em 18/11/2020: <https://www.mf.gov.cv/web/mf/-/declara%C3%87%C3%83o-de-compromisso-pelo-desenvolvimento-sustent%C3%81vel>

Economia Azul: o Processo de Transição de Cabo Verde. Acedido em 04/11/2020: <https://cabo Verdeoceanweek.cv/download/o-processo-de-transicao-de-cabo-verde-para-a-economia-azul/>

Ehler C. & Douvère F. (2011). Planejamento espacial marinho: passo a passo em direção à gestão ecossistêmica; resumo. Unesco, Brasil. 11pp. Acedido em 04/11/2020: <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000214417?posInSet=1&queryId=25eaf39-7e06-4d1b-92cd-34a84e40396e>

ENAPOR – Portos de Cabo Verde. Boletim Estatístico 2019. Acedido 19/11/2020: <http://www.enapor.cv/page/estatisticas-2019-anual>

Governo de Cabo Verde (2020). Estratégia para a Economia Azul – Cabo Verde Azul 2030, draft.

Guerreiro J., Carvalho A., Casimiro D., Bonnin M., Calado H., Toonen H., Fotso P. Ly I, Silva O. E Teles da Silva S. (2020). Governance prospects for maritime spatial planning in the tropical atlantic compared to EU case studies. Marine Policy, Volume 123, 2021, 104294. 2020 Published by Elsevier Ltd. Acedido em 18/11/2020: <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2020.104294>

INE (2018). Brochura Dia Mundial do Ambiente. Acedido em 19/11/2020: www.ine.cv

INE (2019). Estatísticas do Turismo – Ano de 2019. Acedido em 20/11/2019: http://ine.cv/wp-content/uploads/2020/04/estatisticas-do-turismo_2019.pdf

IOC-UNESCO. Status of the MSP. Acedido em 20/10/2020: http://msp.ioc-unesco.org/world-applications/status_of_msp/

IOC-UNESCO. Marine Spatial Planning Global. Acedido em 20/10/2020: <http://www.mspsglobal2030.org/>

Observatório da Economia Azul de Cabo Verde. Acedido em 04/11/2020: <https://cabo Verdeoceanweek.cv/download/observatorio-da-economia-azul-de-cabo-verde/>

Plano Estratégico de Desenvolvimento Sustentado, 2017-2021. Acedido em 18/11/2020: <https://peds.gov.cv/sites/default/files/2018-10/PEDS%202017-2021%20-%20Vers%C3%A3o%20Final.pdf>

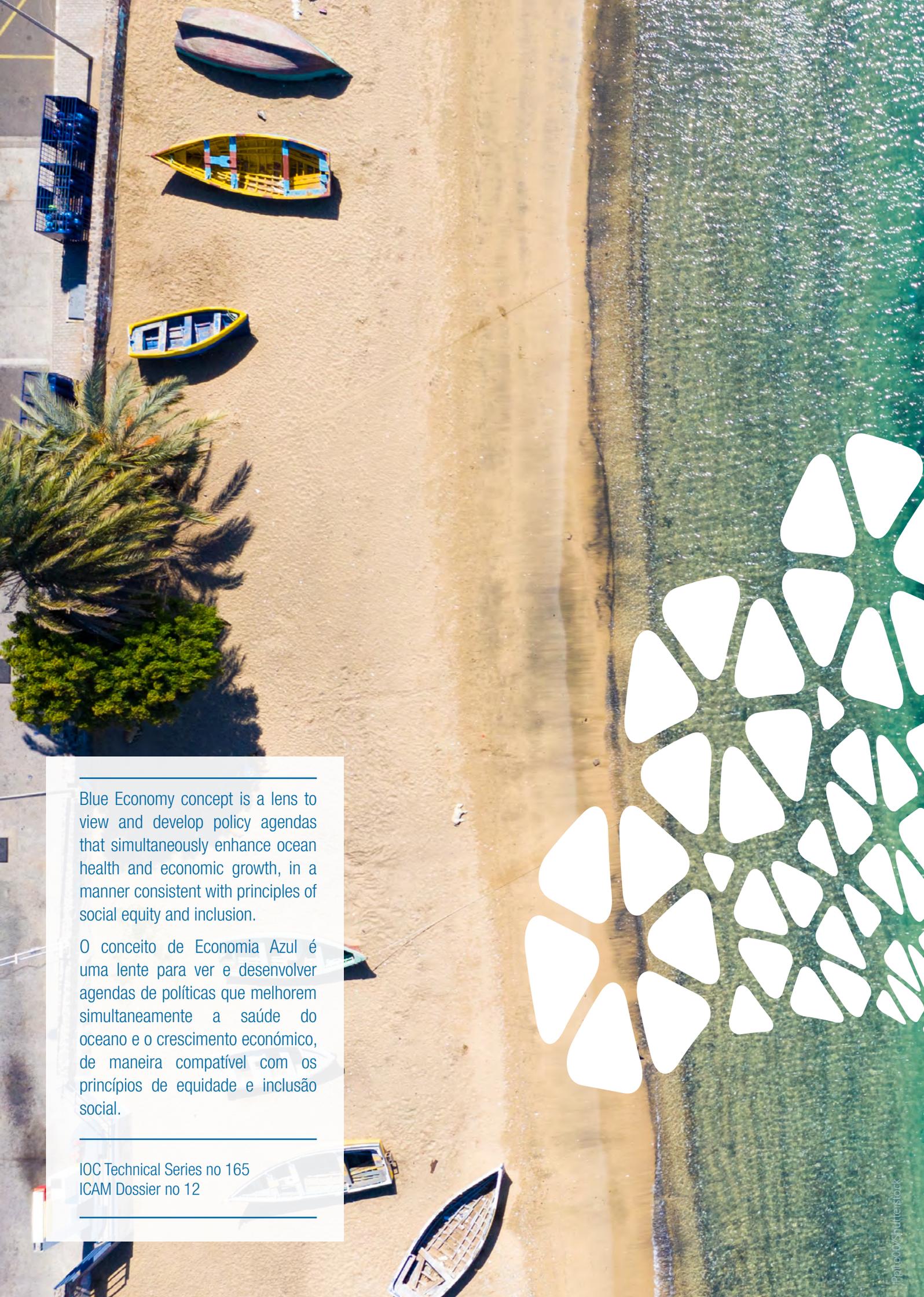
Programa de Governo, IX Legislatura, 2016-2021. Acedido em 18/11/2020: <https://www.iciieg.cv/images/phocadownload/Programa-do-Governo-da-IX-Legislatura-2016-2021.pdf>

Project UTF/CVI/047/CVI Apoio à Transição para a Economia Azul. Acedido em 04/11/2020. <https://cabo Verdeoceanweek.cv/economia-azul>

Quadro Estratégico Unificado para a Economia Azul (CASUEB) Cabo Verde - Resumo Executivo. Acedido em 04/11/2020: <https://cabo Verdeoceanweek.cv/download/resumo-executivo-casueb-cabo-verde/>

Quadro Estratégico Unificado para a Economia Azul (CASUEB) Cabo Verde. Acedido em 04/11/2020: <https://cabo Verdeoceanweek.cv/download/casueb-cabo-verde/>

Resolução nº 112/2015 de 25 de novembro. Aprova a Carta para a promoção do crescimento azul em Cabo Verde. Boletim Oficial nº73, I Série.



Blue Economy concept is a lens to view and develop policy agendas that simultaneously enhance ocean health and economic growth, in a manner consistent with principles of social equity and inclusion.

O conceito de Economia Azul é uma lente para ver e desenvolver agendas de políticas que melhorem simultaneamente a saúde do oceano e o crescimento económico, de maneira compatível com os princípios de equidade e inclusão social.

IOC Technical Series no 165
ICAM Dossier no 12