

## CIUDAD Y TERRITORIO

## ESTUDIOS TERRITORIALES

ISSN(P): 1133-4762; ISSN(E): 2659-3254

Vol. LV, Nº 218, invierno 2023

Págs. 1215-1232

<https://doi.org/10.37230/CyTET.2023.218.12>

CC BY-NC-ND



# El diálogo ciudad-puerto en São Vicente-Cabo Verde: Mindelo-Porto Grande (África)

Iván MEDINA-ÁLVAREZ <sup>(1)</sup>Josefina DOMÍNGUEZ-MUJICA <sup>(2)</sup>Enrique SOLANA-SUÁREZ <sup>(3)</sup><sup>(1)</sup> Arquitecto<sup>(2)</sup> Catedrática de Universidad de Geografía Humana<sup>(3)</sup> Profesor Titular de Universidad de Expresión Gráfica Arquitectónica<sup>(1) (2) (3)</sup> Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

**Resumen:** El objetivo de este artículo es analizar el papel de Porto Grande como propulsor de la urbanización de Mindelo (São Vicente, Cabo Verde), fenómeno inverso al de otros enclaves macaronésicos, en los que las ciudades han sido generadoras del desarrollo portuario. Utilizando una metodología observacional y comparativa, caracterizamos los componentes de la relación ciudad-puerto en Mindelo a través de sus disímiles fases de evolución: la conexión entre entorno urbano y portuario; la expansión urbana y su distanciamiento del puerto; la falta de integración del frente marítimo en la ciudad; y la restitución urbana del ámbito portuario. La magnitud de estos procesos poco guarda en común con los de otros archipiélagos atlánticos, pese a lo cual se aprecian tímidos procesos de turistificación y terciarización.

**Palabras Clave:** Macaronesia; Cabo Verde; Porto Grande; Ciudad portuaria; Desarrollo urbano-portuario.

Recibido: 29.07.22 Revisado: 14.12.22

Correo electrónico: [ivan.medina102@alu.ulpgc.es](mailto:ivan.medina102@alu.ulpgc.es); N.º ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5381-7055>

Correo electrónico: [josefina.dominguezmujica@ulpgc.es](mailto:josefina.dominguezmujica@ulpgc.es); N.º ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7460-5553>

Correo electrónico: [enrique.solana@ulpgc.es](mailto:enrique.solana@ulpgc.es); N.º ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5187-9284>

Los autores agradecen los comentarios y sugerencias realizados por los evaluadores anónimos, que han contribuido a mejorar y enriquecer el manuscrito original.

## The city-port dialogue in São Vicente-Cape Verde: Mindelo-Porto Grande (Africa)

**Abstract:** The aim of this paper is to analyze the role of Porto Grande propelling the Mindelo's urbanization (São Vicente, Cape Verde), a reverse phenomenon to those enclaves of Macaronesia where the big cities have generated port developments. Using an observational and comparative methodology, the paper characterizes the elements of the relation city-port in Mindelo, through their dissimilar stages of evolution: the connection between urban and port environment; the urban expansion and its estrangement from the port; the lack of integration of the waterfront in the city; and the recent urban restitution of port areas. The magnitude of these processes has little in common with those of other Atlantic archipelagos, despite which timid processes of touristification and outsourcing can be seen.

**Keywords:** Macaronesian; Cape Verde; Porto Grande; Cityport; Urban-port development.

### 1. Introducción

El presente artículo analiza la peculiar condición de Mindelo, en la isla de San Vicente (Cabo Verde) como ciudad no capitalina, un caso único en el contexto de la Macaronesia, pues en el resto de los archipiélagos atlánticos los grandes puertos se corresponden con ciudades capitalinas: Horta, en Faial (Azores), Angra do Heroísmo, en Terceira (Azores) y Ponta Delgada, en San Miguel (Azores); Funchal, en Madeira (Madeira); Santa Cruz de Tenerife, en Tenerife (Canarias) y Las Palmas de Gran Canaria, en Gran Canaria (Canarias). Mindelo será objeto de estudio y comparación con otras ciudades macaronésicas para comprender las razones por las cuales no ha sido considerada capital de su archipiélago a pesar de reunir características para ello.

Los puertos, espacios de la costa donde las embarcaciones realizan sus maniobras y operaciones de embarque y desembarque de personas y mercancías, han supuesto, durante el transcurso de la historia, una tipología de infraestructura de transporte capaz de interactuar con la ciudad (GONZÁLEZ & RAMÓN, 2019). Esta cualidad ha sido fundamental para el desarrollo urbano, mediante las relaciones comerciales y sociales que en ella se producen, generándose un binomio ciudad-puerto.

En territorios insulares, el mar cobra una especial importancia, pues se trata del medio que vincula esos espacios con el resto del mundo. Este hecho produce que determinados enclaves costeros presenten un mayor grado de desarrollo, de acuerdo con una serie de factores de orden geoestratégico y económico que los capacita para liderar las relaciones con el exterior y, por ello, en la mayoría de los casos, estas ciudades tienden a convertirse en ciudades capitales.

La capitalidad supone representar a la región, comunidad autónoma o país al que pertenecen, con la repercusión económica, social y política que ello implica. No obstante, esta relación causal no se cumple en todas las situaciones, como sucede en el caso de la ciudad de Mindelo.

Por consiguiente, la ciudad portuaria de mayor entidad de una región insular no es, forzadamente, capital de ésta, como demuestra este caso de estudio. Para poder argumentar esta hipótesis, el presente artículo tiene el objetivo de desvelar los condicionantes claves que generan la peculiaridad de Mindelo, mediante la definición de los elementos que han sido determinantes en la evolución de su actividad portuaria, estableciendo una relación comparativa con otras ciudades macaronésicas. Para ello, el estudio se vale de las distintas teorías que se han formulado acerca del patrón de evolución de las ciudades portuarias, permitiendo desarrollar un análisis comparativo en el contexto de la Macaronesia y, específicamente, de Cabo Verde.

### 2. Marco teórico del estudio: la relación ciudad-puerto

El interés por el binomio ciudad-puerto reside en la comprensión e interpretación del fenómeno urbano en relación con el aspecto funcional de sus puertos. La ciudad, entendida como un ser vivo, nace y se desarrolla. Para la fase de origen entran en juego factores como la geografía, el emplazamiento y el clima, entre otros. Sin embargo, en la fase del desarrollo resulta crucial el factor económico, pues es aquél capaz de generar un movimiento social, técnico y cultural, favoreciendo los cambios. Esta condición económica tiende a ser complementada por los puertos en las ciudades costeras, las cuales se

ven influidas por el medio marino al focalizar en él su actividad (MONGE, 1998). Por consiguiente, el diálogo ciudad-puerto pretende entender y, luego, conciliar ambos extremos.

La variedad de condicionantes que influyen en este diálogo ha requerido una extensa labor de investigación multidisciplinar, aunando disciplinas como la historia con la geografía, la economía y la planificación urbana (BROEZE, 1997). Esta interacción permite comprender la escala y los factores comerciales, respectivamente, que influyen en el crecimiento o estancamiento de una determinada ciudad (PRICE, 1974). A su vez, desde una perspectiva urbanística, el papel administrativo y jurídico (leyes, normativas, estatutos, etc.) en los puertos son esenciales para su delimitación (JARVIS, 1959).

Junto a esta herencia investigadora, el geógrafo Brian Hoyle (HOYLE, 1997) postula una teoría enfocada concretamente a las ciudades portuarias, estableciendo una serie de cinco fases de evolución como fundamento del desarrollo urbano: la ciudad portuaria primitiva, la expansión del puerto, su industrialización, el rechazo al frente litoral y su posterior revalorización (FIG. 1).

Para este autor, la ciudad portuaria primitiva se corresponde con la etapa comprendida entre los siglos XV a XIX, periodo en el que existe una estrecha relación, tanto espacial como funcional, entre la ciudad y el puerto. El frente litoral tiende a representar el centro neurálgico de ambos entes, pues dibuja el espacio comercial que interactúa como mediador entre ellos.

En la segunda fase, la de finales del siglo XIX y comienzos del XX, se produce un aumento de la actividad comercial que permite el desarrollo portuario, lo que supone un claro precedente del proceso industrializador que tendrá lugar en la

siguiente fase. A partir de ese momento la ciudad va a actuar como una barrera, como un límite físico para el desarrollo industrial, requiriendo de superficies mayores que se alejan del recinto portuario primitivo. Comienza el “divorcio” entre la ciudad y el puerto.

En la tercera fase, la industrialización y el avance técnico también modifican las estructuras de la navegación y portuarias, tanto las dimensiones de los barcos como la capacidad de influencia terrestre de la actividad portuaria, es decir, su *hinterland*. El cambio más característico es la introducción del *container*. Estos recipientes, utilizados para el transporte de materiales, objetos y alimentos, son uno de los mayores responsables de la desvinculación del puerto de la ciudad, pues requieren de grandes extensiones para su almacenaje. Otros avances presentes en la mitad del siglo XX, como la especialización de las refinerías de petróleo y la proliferación de tanques para el almacenamiento de combustibles, dan como resultado una alteración de la morfología portuaria. Por tanto, ambos factores contribuyen a una evolución independiente del ámbito portuario con respecto a la ciudad, en el momento en que el capitalismo fordista deja su huella en la organización productiva de los puertos.

En la cuarta fase se extrema esta separación en la relación que mantienen la ciudad y el puerto. En torno a los años 60 a 80 del siglo XX, a consecuencia de los cambios producidos en las fases anteriores, la ciudad “da la espalda” al puerto y se genera un profundo rechazo de la sociedad hacia el litoral, pues se especializa, exclusivamente, en las tareas propias de la actividad portuaria, un mundo ajeno, un mundo particular, con sus propias reglas y códigos de conducta y funcionamiento. En este periodo se atisba, al mismo tiempo, el lento camino hacia

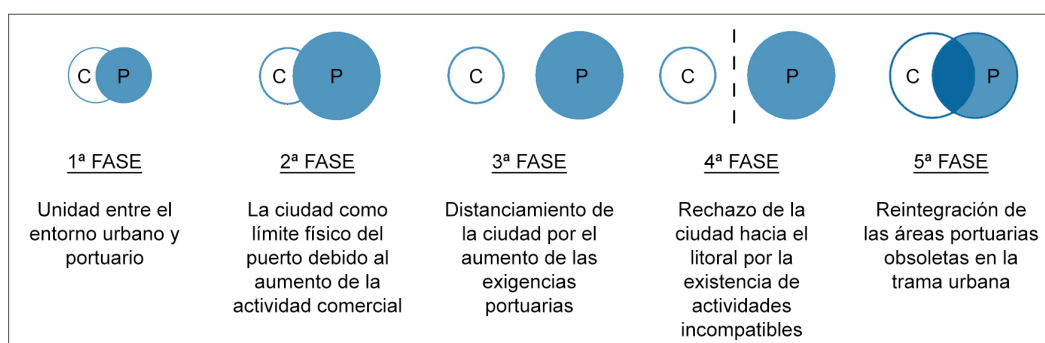


FIG. 1 / Esquema gráfico sobre las fases de la evolución portuaria

Fuente: HOYLE (1997). Elaboración propia

la obsolescencia de las infraestructuras portuarias de las primeras fases de industrialización.

En el tránsito hacia un modelo de producción posfordista, a fines del siglo XX, en la última de las fases indicadas por Hoyle, comienza la revalorización de los espacios portuarios litorales y la ciudad es capaz de encontrar en estas infraestructuras obsoletas una oportunidad para brindar a la ciudadanía un espacio libre. La renovación del frente marítimo es una “redefinición” de la ciudad portuaria primitiva, ya que la economía juega, de nuevo, el papel de nexo entre la ciudad y el puerto. En este caso, el modelo económico del frente marítimo tiende a “terciarizarse”. Así, como bien señalara BROWNILL (2013, p.65), desde Inner Harbor en Baltimore hasta el Canary Wharf en London Docklands, desde Darling Harbour en Sydney hasta Victoria and Albert Waterfront en Ciudad del Cabo, desde el Museo Guggenheim en Bilbao hasta Wan Chai en Hong Kong, parece que ninguna ciudad está completa sin un frente litoral revitalizado.

En este proceso, adquiere una nueva dimensión la inversión inmobiliaria en edificios emblemáticos que dejan sus señas de identidad en ese sector urbano, y se construyen, además, centros comerciales y museos, se peatonalizan determinados sectores para el paseo y el ocio ciudadano, se desarrolla una oferta gastronómica en espacios acondicionados como terrazas, y adquieren una nueva vitalidad determinados tramos del recinto portuario donde atracan las embarcaciones propias del turismo deportivo y del turismo de cruceros (HOYLE, 2000; TIMUR, 2013). De esta manera, edificaciones abandonadas y explanadas inutilizadas se convierten en lugares de una nueva vitalidad económica, social y cultural, que revelan una nueva centralidad urbana.

En síntesis, el diálogo ciudad-puerto se manifiesta espacialmente, siguiendo la lógica descrita con anterioridad, lo que permite reconocer el conflicto y la transformación que lo caracteriza, pues se trata de una relación dinámica y cambiante en el tiempo, de una relación bilateral en la que, por norma general, la ciudad es la promotora. Sin embargo, en el caso que nos ocupa, en el de la ciudad de Mindelo, la relación se invierte y Porto Grande se convirtió en el motor de la transformación urbana, desde las primeras etapas de evolución. No obstante, en los últimos años ha venido produciéndose en él una tendencia hacia la reintegración del área portuaria en la trama urbana de forma que procesos ajenos a la especialización portuaria comienzan a transformar ese diálogo ciudad-puerto a consecuencia del proceso de turistificación.

Así, aquellas zonas aledañas al puerto, con una mayor biodiversidad como la Praia de Laginha en Matiota, a 1,2 km al noroeste del centro de la ciudad, comienzan a verse afectados por un proceso de especialización turística. En consecuencia, las intervenciones para regular la expansión portuaria se alejan de aquel espacio, promoviendo la construcción de dársenas artificiales que se adentran en el mar. No es posible, sin embargo, estimar las consecuencias de estas actuaciones en la biodiversidad de este sector de la costa, dado que no hemos encontrado referencias a estudios de impacto de estas características, a diferencia de lo que ha sucedido en otros puertos atlánticos donde el nivel del planeamiento y la propia contestación social juegan un importante papel, como han demostrado los casos de Granadilla de Abona al sur de Tenerife (GARCÍA-HERRERA & SABATÉ-BEL, 2009; ARMAS-DÍAZ & SABATÉ-BEL, 2022) y el de la propia ciudad de Santa Cruz de Tenerife (GARCÍA-HERRERA & al., 2013; DÍAZ-RODRIGUEZ & al., 2010).

### 3. Fuentes y metodología de análisis

La primera tarea de esta investigación fue la del acopio de fuentes bibliográficas, cartográficas y estadísticas. Con respecto a las fuentes bibliográficas, se reunió un cuantioso material científico concerniente al marco teórico del estudio. También se documentó la información disponible en relación con la propia ciudad de Mindelo, si bien los trabajos científicos acerca del desarrollo de su puerto y de la propia ciudad son escasos, lo que indirectamente reforzó la necesidad de afrontar esta investigación. Esta tarea se complementó con un trabajo de búsqueda de cartografía antigua, de imágenes de Google Earth, que fueron tratadas cartográficamente, y de fotografías que reflejan las características de Porto Grande, con la finalidad de ilustrar las condiciones fisiográficas del objeto de investigación, así como su estructura territorial. También se consultaron fuentes del Instituto Nacional de Estadística de Cabo Verde y de la Autoridad Portuaria para validar la importancia de este caso de estudio.

Este material se trabajó con una metodología descriptiva y longitudinal, permitiendo analizar de forma comparativa el caso de Mindelo con el de las ciudades portuarias de los archipiélagos atlánticos de España y Portugal y con el de la propia capital de Cabo Verde, Praia. Al mismo tiempo, la visión retrospectiva arrojó luz acerca de las distintas fases que, si bien con una intensidad menor que en otros enclaves atlánticos,

habían condicionado el devenir de la historia de Porto Grande y del diálogo que se había establecido a lo largo del tiempo entre su recinto portuario y la propia ciudad de Mindelo. En síntesis, un marco de referencia para plantear una nueva hipótesis acerca del papel transformador de los puertos y de su capacidad urbanizadora.

## 4. La relevancia de Porto Grande (Mindelo-Cabo Verde)

### 4.1. La Macaronesia y el archipiélago de Cabo Verde

Para la valoración del archipiélago caboverdiano y, en concreto, de Porto Grande, dentro del territorio macaronésico se precisa definir aquellos parámetros afines a todas estas islas. Para ello, se desglosan estos en aspectos generales y específicos. En el primer caso, se determina la ubicación de cada archipiélago y el número de islas que los componen, así como su pertenencia geopolítica. En cuanto a los criterios específicos son, por un lado, la existencia de una ciudad portuaria relevante para su archipiélago y, por otro, que ésta sea capital de la misma (FIG. 2).

La Macaronesia hace referencia al conjunto de archipiélagos ubicados en el Océano Atlántico medio, concretamente, los de Azores, Madeira, Islas Salvajes, Canarias y Cabo Verde, ordenados de Norte a Sur, aunque excluimos a las Islas Salvajes de este estudio, al encontrarse deshabitadas. El término de Macaronesia, que tiene una etimología griega que hace referencia a las islas de los Bienaventurados o a la morada de los héroes difuntos, un universo mitificado que ha perdurado a lo largo de la historia (ÁLVAREZ-SANTOS, 2020), da entidad a este conjunto de archipiélagos que comparten no sólo su origen volcánico sino también unas peculiares características biogeográficas, estudiadas por numerosos geógrafos, ecólogos, botánicos, naturalistas, etc. (FERNÁNDEZ-PALACIOS & al., 2011).

En el caso de Azores, se trata de un archipiélago portugués compuesto por nueve islas, divididas en tres grupos según su ubicación. En la vertiente occidental se sitúan las de Flores y Corvo; Terceira, Graciosa, São Jorge, Pico y Faial en la vertiente central; y São Miguel y Santa María en la oriental. En este archipiélago, existe una capitalidad compartida entre Horta (Faial), Angra do Heroísmo (Terceira) y Ponta Delgada (São Miguel). Estos emplazamientos se asemejan por

su condición portuaria, reforzando la relación y casuística mayoritaria de las ciudades portuarias que, a su vez, son capitalinas.

Madeira, al igual que Azores, en términos geopolíticos pertenece a Portugal. Se trata de un archipiélago compuesto por cinco islas de las cuales solo dos están habitadas: Madeira y Porto Santo. Mientras que Vila Baleira es la capital de la isla de Porto Santo, Funchal es capital tanto de la isla como del archipiélago.

En lo que respecta al archipiélago español de Canarias, se trata del conjunto insular más cercano a tierras continentales, en este caso, a África noroccidental. Lo componen ocho islas: El Hierro, La Palma, La Gomera, Tenerife, Gran Canaria, Fuerteventura, Lanzarote y La Graciosa, citadas de occidente a oriente. De igual manera que sucede en Azores, Canarias también presenta una capitalidad compartida entre Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria, siendo sus recintos portuarios dos grandes referentes en el Atlántico medio.

Por último, Cabo Verde, país independizado de Portugal en el año de 1975, está compuesto por diez islas distribuidas en dos grupos: Barlovento y Sotavento, según su ubicación. En la vertiente norte, se encuentran las islas de Santo Antão, São Vicente, Santa Luzia, São Nicolau, Sal y Boa Vista, pertenecientes a Barlovento, mientras que, en la vertiente sur, correspondiente a Sotavento, se incluyen Maio, Santiago, Fogo y Brava. La capital de Cabo Verde se encuentra en este segundo grupo, en la ciudad de Praia (Santiago).

En lo que respecta a la política y al desarrollo económico, estos archipiélagos presentan una diferencia fundamental entre sí, puesto que todos ellos, a excepción de Cabo Verde, forman parte de la Unión Europea, un hecho que ha jugado un papel determinante. Esta entidad política supranacional en aplicación de los artículos 349 y 355 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea ha otorgado a Canarias (España), Azores y Madeira (Portugal) y Guadalupe, Guayana Francesa, Reunión, Martinica, Mayotte y San Martín (Francia) la condición de Regiones Ultraperiféricas, contribuyendo a paliar los inconvenientes propios de su ubicación geográfica y de su morfología. Además, la inclusión de estos territorios en esta categoría estatutaria especial les permite establecer medidas particulares en ámbitos como la pesca y el comercio, y ambas circunstancias mantienen una estrecha relación con los puertos, ya que delimitan las Zonas Económicas Exclusivas (ZEE) y Zonas Francas. Estos conceptos se refieren, respectivamente, al derecho de que dispone un país

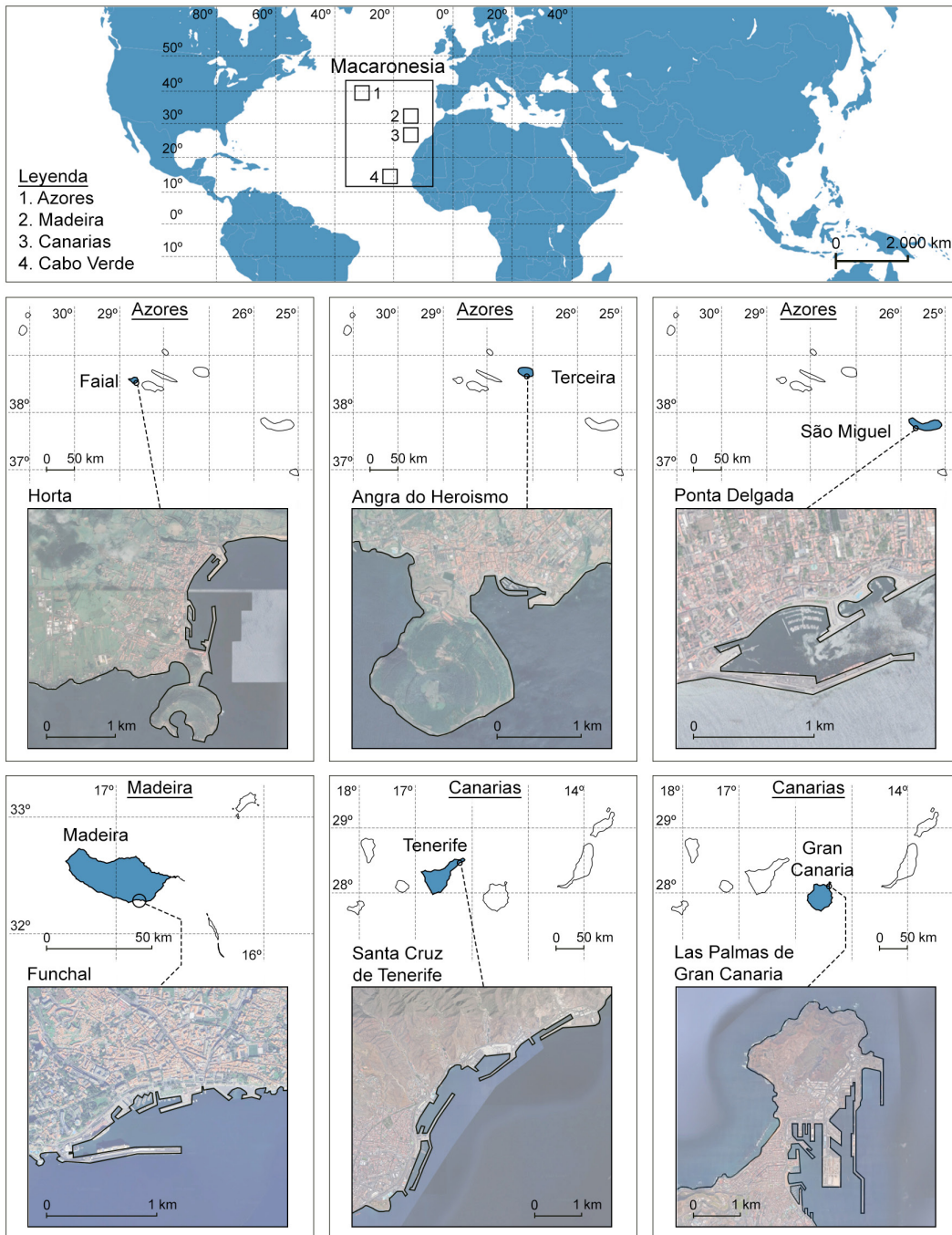


FIG. 2 / Macaronesia: archipiélagos, ciudades capitales y sus respectivos puertos

Fuente: Google Earth. Elaboración propia

sobre una zona del mar para su explotación, y del territorio que goza de una serie de beneficios económicos, como la exención de determinados impuestos y una regulación tributaria específica.

En conclusión, se obtienen dos consideraciones principales para el entendimiento de la posición de Cabo Verde y de Mindelo dentro de la Macaronesia: Cabo Verde es el único

archipiélago de los mencionados que no pertenece a la Unión Europea y, por otra parte, su puerto más importante, Porto Grande en la isla de São Vicente, no se corresponde con la capital del país (Praia), pues esta última se sitúa en la isla de Santiago (FIG. 3).

En la segunda aseveración, Porto Grande, el puerto de la ciudad de Mindelo, juega un papel crucial. Hay una considerable distancia geográfica entre las islas caboverdianas además de que, en el espacio que media entre las de Barlovento y Sotavento, se generan fuertes corrientes que dificultaban la navegación cuando ésta era a vela, lo que afectaba a la comunicación interna. Por ello, las relaciones más sólidas se formaron entre pares de islas cercanas: Santo Antão e São Vicente en Barlovento y Santiago con Fogo y Maio, en Sotavento (DOMINGUES & al., 1991). En consecuencia, cabría esperar que, dadas estas circunstancias, Cabo Verde dispusiera de una capitalidad compartida, al igual que sucede en Canarias y Azores. Sin embargo, se optó por una capital única, y es la ciudad de

Praia (Santiago) la que ostenta esta categoría en su isla y en el país, generando este segundo factor desigualdades internas.

Para interpretar este hecho conviene tener en cuenta que Praia fue declarada por el estado portugués con la categoría de ciudad en 1858, según el Decreto de 29 de abril del mismo año. Mindelo, en cambio, lo fue en el año 1879, según el Decreto de 14 de abril. Estos hechos fueron fruto del interés que adquirieron las relaciones marítimas para Portugal, que había creado ya en el año 1834 el Ministério da Marinha e Ultramar. Este departamento permitió abrir todos sus puertos a la navegación y el comercio favoreciendo, de forma indirecta, el progreso urbano (GOMES, 2014). Por ello, en ambos casos, se llevaron a cabo importantes mejoras urbano-portuarias en el siglo XIX y, en este proceso, Portugal tuvo intenciones de denominar a Mindelo como capital única o de disponer de una capitalidad compartida, pero la correlación de fuerzas internas llevó al gobierno a decantarse por Santiago. Además, el rápido crecimiento

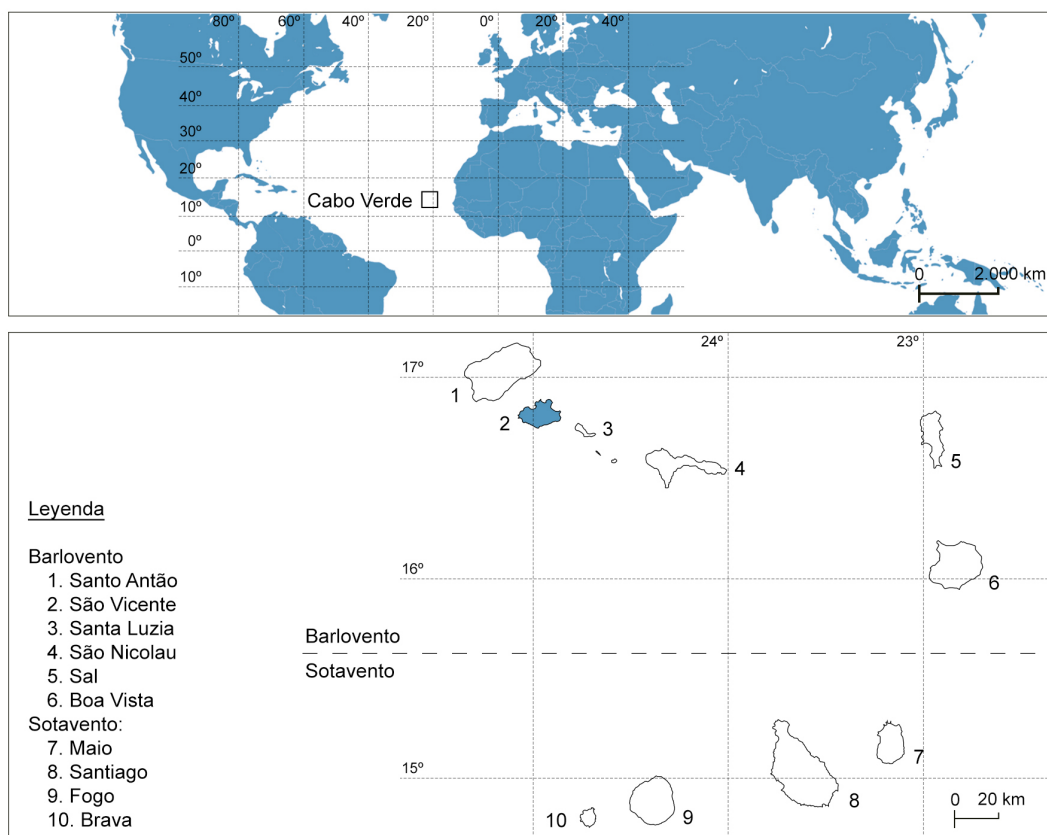


FIG. 3 / Cabo Verde: sus islas y su localización geográfica

Fuente: Google Earth. Elaboración propia

poblacional de Mindelo, en el siglo XIX, trajo consigo problemas de higiene que, junto a la falta de agua potable, generaron contagios epidémicos, para lo que fue necesario llevar a cabo las obras de canalización del agua proveniente de la isla vecina, Santo Antão (1886) (FONSECA, 2016). Esto demostraba las mayores dificultades de urbanización y de organización de una adecuada estructura urbana. Sin embargo, de haberse adoptado aquella decisión, Cabo Verde habría aprovechado la agrupación de sus islas en Barlovento y Sotavento para brindar de una capitalidad a cada una de estas delimitaciones territoriales.

Teniendo en cuenta las circunstancias señaladas, es posible observar que, para alcanzar la condición de ciudad, cada una de aquellas entidades urbanas requirió de una velocidad distinta. Así, la diferencia entre Praia y Mindelo es de aproximadamente dos décadas, a pesar de la anterioridad con la que Praia fue poblada. No podemos olvidar que el traspas de Praia es muy diferente del de São Vicente, dado que la primera dispone de mayores recursos, especialmente de agua potable y de suelos para la práctica agrícola, siendo mucho más árida la segunda mencionada. Esto permite comprender la importancia de Porto Grande para Mindelo, pues tan solo fue la aptitud de su puerto lo que la convirtió en una auténtica ciudad, reforzando el papel de Cabo Verde en el mundo, gracias al comercio trasatlántico.

#### 4.2. Singularidades de Porto Grande

##### 4.2.1. Ubicación geoestratégica

A causa de las dificultades que genera la insularidad, la localización geográfica de las islas de la

Macaronesia ha originado una relación contradictoria en su propia idiosincrasia, pues su lejanía es, al mismo tiempo, una desventaja y una ventaja. Antes de que se produjeran los avances técnicos en los medios de transporte propios de la Modernidad y, más adelante en el tiempo, en la era industrial, los habitantes debían subsistir con aquello que la propia isla les proporcionaba. Sin embargo, a medida que la navegación se convertía en un método de transporte más seguro y rápido, la ubicación de estos archipiélagos suscitaba un gran interés geoestratégico en los países europeos y africanos. Ese interés surge, precisamente, de la creación de rutas comerciales entre ambos extremos del Océano, que convirtieron a las islas macaronésicas en nexo y escala, es decir, en puntos intermedios para la comercialización de productos y el repostaje y reparación de los navíos en las rutas trasatlánticas. De este modo, es posible afirmar que las posibilidades de desarrollo económico de los archipiélagos de la Macaronesia derivan de la condición inherente a la naturaleza de su localización geográfica.

Ahora bien, debido a que influye una gran cantidad de variables en las relaciones comerciales, éstas han ido evolucionando y modificándose a lo largo de los años. En el caso de Cabo Verde, sus transacciones comerciales iniciales se desarrollaban, fundamentalmente, en las islas de Santiago y Fogo, debido a su cercanía a la costa africana, pues la exportación de alimentos y tejidos, como el algodón, y el tráfico de esclavos (FIG. 4) generaban un importante rubro de la economía portuguesa, dado que el gobierno favorecía este tipo de negocios.

No será hasta el avance de la navegación a vapor, a mediados del siglo XIX, cuando la isla de São Vicente tome protagonismo en las rutas comerciales ya existentes por aquel entonces. Esta nueva forma de desplazamiento de las

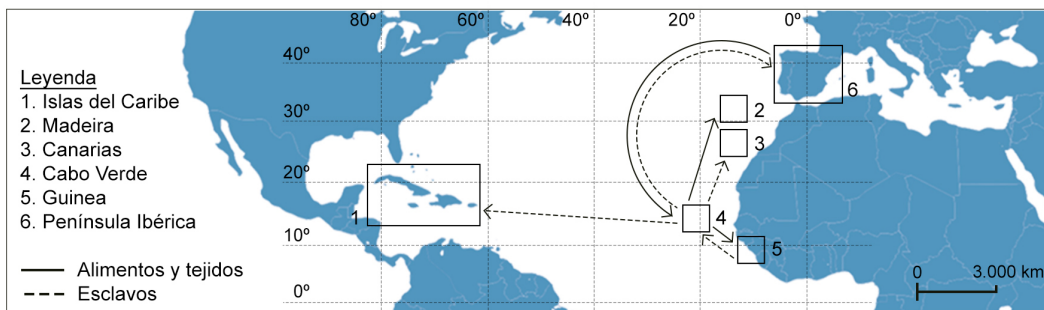


FIG. 4 / Rutas marítimas que vinculan la Macaronesia con Europa, África y América

Fuente: CORREIA E SILVA & al., 2002. Elaboración propia



embarcaciones contribuyó a una reducción de la duración de las travesías, aumentando el abanico de productos a exportar, pero, sobre todo, supuso el aumento de la dimensión de los barcos, por lo que este tipo de navegación trajo consigo modificaciones tanto en la morfología portuaria como en su *hinterland*. Estos navíos encontraron en los puertos existentes una merma de manejabilidad por una falta de abrigo que amansara las corrientes. Frente a la necesidad de disponer de una infraestructura portuaria a su altura, Porto Grande se presentó como una oportunidad, pues contaba con el abrigo natural del que carecían las demás islas y ello podía permitir, además, la implementación de una dotación portuaria importante, una estación carbonera (SÁNCHEZ DE LA O & SANTANA, 2010).

Este periodo de riqueza mindelense perduró hasta la última década del siglo XIX, momento en el que la apertura del Canal de Suez y el desarrollo de los puertos de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria junto con la defensa militar del puerto de Dakar (GOMES, 2014), permitieron ofrecer nuevas ventajas para la navegación (LOPES, 2009). En el caso de Canarias, estas islas se impusieron como una dura competencia para Mindelo al mejorar su

infraestructura portuaria dedicando extensas superficies a la logística y construyendo diques artificiales de gran envergadura. De este modo, pudieron aumentar su actividad agraria con la exportación de plátanos, tomates y papas. Frente a este panorama, São Vicente mostró su incapacidad para disponer de una infraestructura económica diversificada, que redujera la dependencia única sobre el mercado portuario, debido a que la climatología de la isla no favorecía el cultivo (SUÁREZ & CABRERA, 2012).

#### 4.2.2. Características fisiográficas del área portuaria

Comprender la particularidad de Mindelo respecto a otras ciudades portuarias, requiere tener en consideración algunas de las condiciones fisiográficas que ya fueron descritas por Giovanni Torriani como factores favorables al emplazamiento, en un manuscrito de mediados del siglo XVI (VIGUERAS, 1979). Estas condiciones buscan, principalmente, el refugio y viabilidad para el atraque de los navíos, y se pueden reunir en dos grupos diferenciados: de carácter natural, y artificiales o humanas. En lo que respecta a

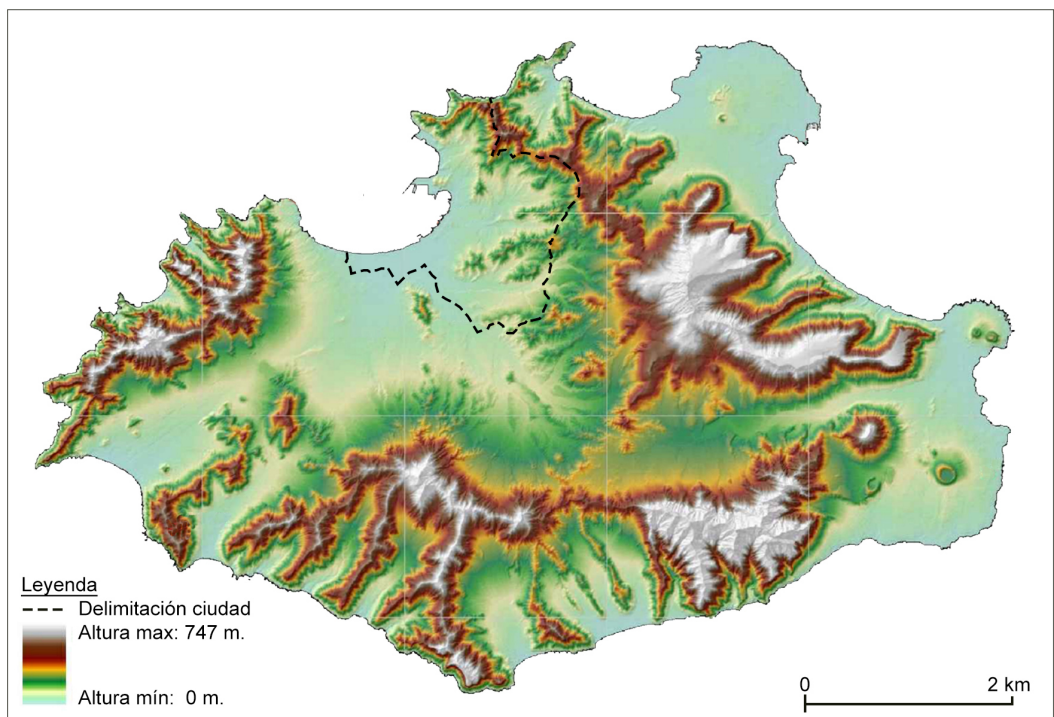


FIG. 5 / Plano hipsométrico de la isla de São Vicente y delimitación de la ciudad de Mindelo

Fuente: FONSECA (2016). Elaboración propia

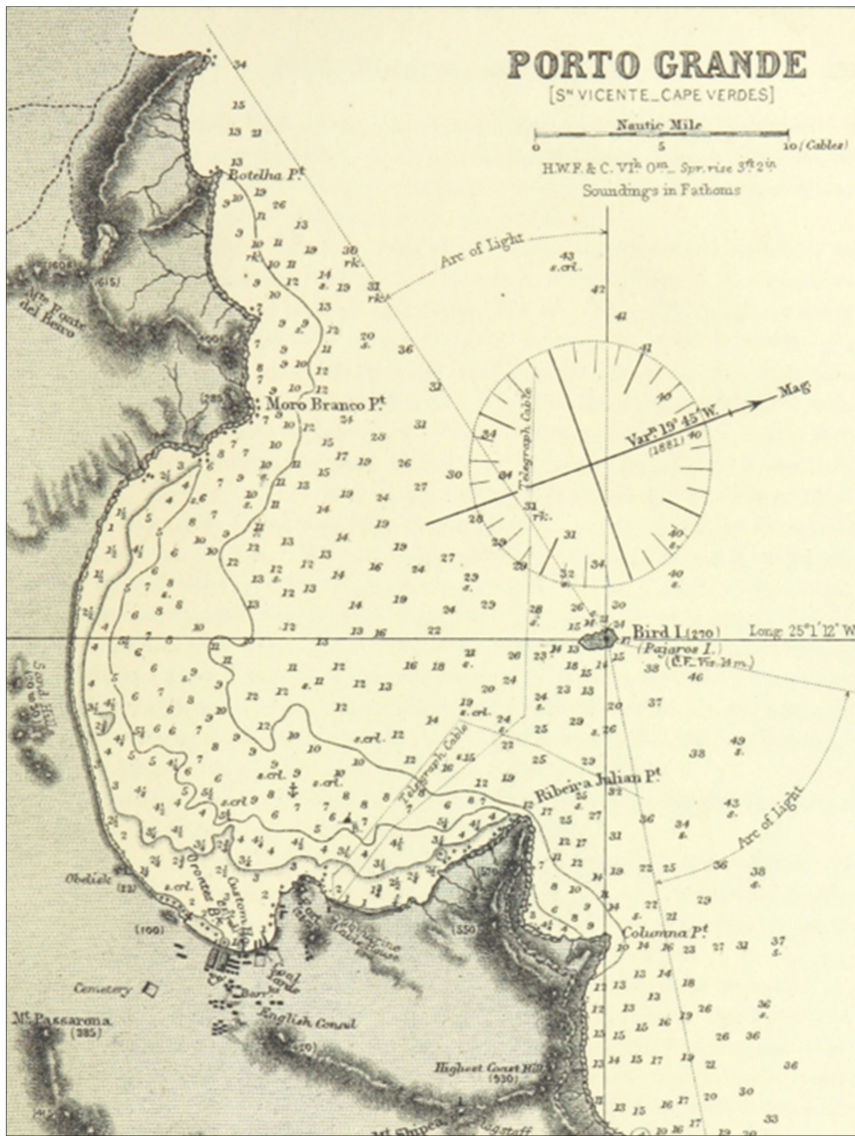


FIG. 6 / Plano hidrográfico de Porto Grande, Mindelo

Fuente: IMRAY (1884)

los condicionantes naturales se encuentran la orografía del entorno inmediato, la batimetría y los vientos predominantes. Por el contrario, los factores humanos que intervienen en el origen y desarrollo portuario se centran en su cercanía al núcleo poblacional, la existencia de agua potable, la protección y vigilancia, y su accesibilidad. De este modo, es posible establecer que a mayor existencia de condicionantes naturales y humanos, menor será el coste económico para la creación y evolución de un puerto.

La particularidad de Mindelo respecto a otras ciudades portuarias reside, por tanto, en unas características geomorfológicas naturales que propician el origen y desarrollo del recinto portuario. Atendiendo a la fisiografía de la vertiente norte de la ciudad de Mindelo, se puede observar la presencia de una topografía más elevada (FIG. 5) que brinda a la ciudad cobijo frente a los vientos alisios provenientes del nordeste. Este abrigo se refuerza mediante la forma convexa de una bahía de unos 2 km. de radio que, junto a la presencia de un cráter volcánico submarino,

cuya profundidad oscila entre los 10 y 30 metros, ofrecen una batimetría óptima para la maniobrabilidad de los barcos (FIG. 6). Con estas características inherentes a ese sector de la isla de São Vicente, la construcción del puerto que antecedió al actual Porto Grande resultaba viable en el contexto tecnológico de la Edad Moderna y de los siglos XIX y XX.

#### 4.2.3. Estructura y dimensión del recinto y actividad portuarios

La actividad portuaria es un sector en constante evolución y cambio, de manera que los puertos deben preocuparse por disponer de todo aquello necesario para ser considerados competitivos, a sabiendas del impulso económico local que generan. Por lo tanto, una adecuada organización y zonificación del puerto son cruciales para su funcionamiento.

De este modo, Porto Grande se congrega mayoritariamente bajo la colina sobre la que se asienta el *Fortim do Rei*, edificación militar que fue encargada de proporcionar seguridad tanto a la

ciudad como al puerto durante un largo periodo en el que existió una estrecha relación, tanto espacial como funcional, entre la ciudad y el puerto. Esta consideración refuerza la primera de las etapas indicadas por Hoyle, la ciudad portuaria primitiva. No obstante, el acelerado crecimiento urbano que sufrió Mindelo con su apuesta portuaria limitaba la expansión por tierra del tejido portuario, tornándose necesario disponer infraestructuras, de manera dispersa, en los márgenes de la ciudad, circunstancia habitual en otras ciudades portuarias como Ponta Delgada y Santa Cruz de Tenerife, donde el puerto coloniza los vacíos urbanos cercanos a la costa. En el caso concreto de Mindelo, al norte se encuentra el único astillero del país, Cabnave, mientras que al sur se encuentran empresas dedicadas a este sector, capaces de producir a pesar de la distancia física que las separa del núcleo portuario, como lo es ENACOL (Empresa Nacional de Combustíveis e Lubrificantes).

En este aparente litigio por el dominio del suelo entre puerto y ciudad, el frente litoral tiende, en la actualidad, a representar el centro neurálgico de ambos entes, pues dibuja el espacio comercial que interactúa como mediador entre ellos.

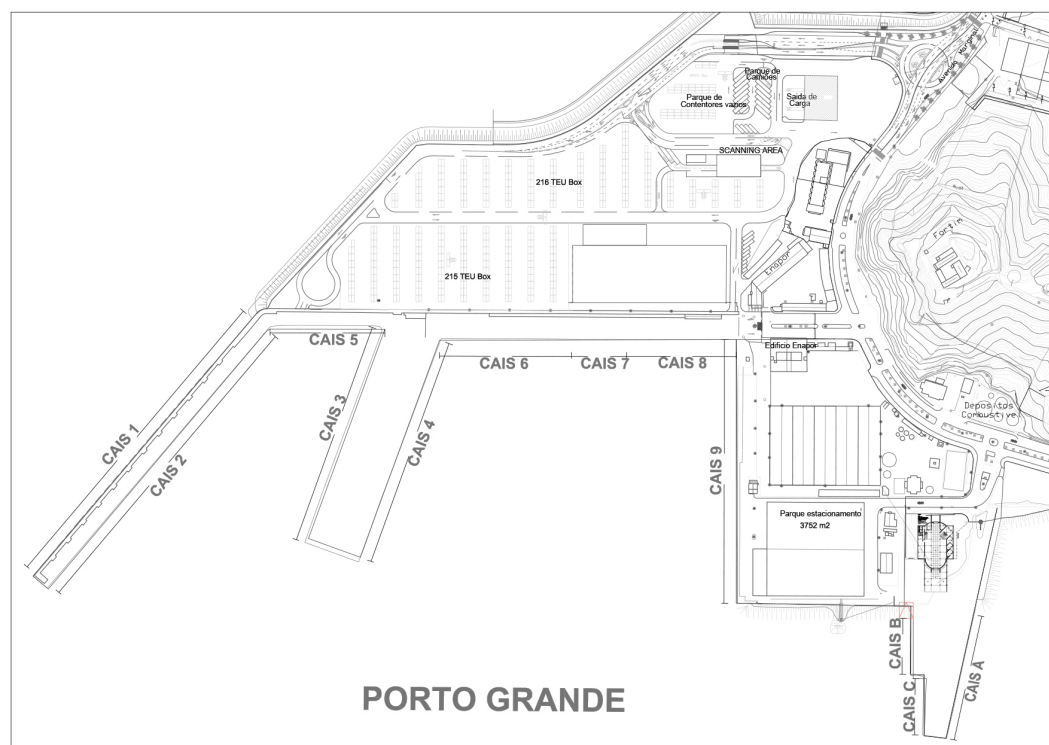


FIG. 7 / Planimetría del ámbito portuario de Porto Grande, Mindelo

Fuente: Empresa Nacional de Administração dos Portos (ENAPOR), 2022



FIG. 8 / Panorámica de la vertiente norte del ámbito portuario de Porto Grande

Fuente: Google Earth, 2022

Esta actuación ha permitido aumentar el interés por la renovación del frente marítimo (OLIVEIRA, 2009) como “redefinición” de la ciudad portuaria primitiva, tras la sucesión de encuentros y desencuentros entre puerto y ciudad. Por esta y otras razones de índole ingenieril, la expansión del puerto hacia el mar, hasta alcanzar su morfología actual (FIG. 7 y FIG. 8), se ha llevado a cabo bajo el *Fortim do Rei*, su origen. El aumento de la superficie portuaria ha permitido albergar muelles para el atraque, tráfico de mercancías, remolques y espacio para el almacenamiento de combustible, pero, sobre todo, el tráfico de personas, contribuyendo al proceso de terciarización y turistificación del frente marítimo.

Por tanto, la superficie, el número de muelles y la diversificación en la oferta portuaria son, entre otros, los valores que, contrastados con el segundo puerto más importante de Cabo Verde, Puerto de Praia, permiten comprender la magnitud y relevancia de Porto Grande para su archipiélago. Si bien ambos cuentan con una superficie similar, unos 180 000 m<sup>2</sup>, el Puerto de Praia solamente dispone de nueve muelles, mientras que Porto Grande dispone de doce muelles de mayor longitud, de los que tres son específicos para el transporte de pasajeros anexo a su terminal, lo que proporciona a la ciudad una mejora de la oferta portuaria. Un análisis comparativo de ambos puertos se puede reconocer en tabla de la FIG. 9.

En ella se pone de manifiesto la fortaleza de la actividad de Porto Grande en cuanto al total de navíos que llegan hasta él, el número de pasajeros que lo transitan e, incluso, el de pasajeros en cruceros, cifras todas ellas superiores a las de Praia. Sin embargo, en cuanto al movimiento total de mercancías y en cuanto al número de

contenedores, las cifras de este último son más altas, dada la necesidad de Praia de abastecer a una población que supera, considerablemente, no sólo la de Mindelo, sino la de toda la isla de São Vicente.

Por último, el tímido proceso de turistificación y de regeneración con usos terciarios del puerto de Mindelo a que apuntan los datos del número de establecimientos turísticos y del número de camas y de capacidad de alojamiento, reflejan una importancia menor, si bien, en términos relativos, dada la dispar dimensión poblacional de São Vicente y Santiago, las cifras informan de una cierta dimensión turística. Así lo ponen de manifiesto, además, los portales de información acerca de los hoteles, apartamentos, casas de alquiler y otras formas de alojamiento en Mindelo que, en el caso concreto de Booking.com, promociona 100 establecimientos, una cifra mucho más alta que la de los registros oficiales, por el desarrollo de un mercado no regulado, otro de los signos de la modalidad del desarrollo turístico propio de la llamada economía colaborativa de estos últimos años.

#### 4.2.4. *Hinterland* y desarrollo urbano de Mindelo

El *hinterland* es, en la materia que nos concierne, un término que se refiere al área de influencia terrestre de la actividad portuaria, pues comprende el proceso de “urbanización” y expansión del puerto. De este modo, se comprende que el éxito de un puerto no se limita únicamente a sus instalaciones, sino también a las actividades productivas que hacen uso de sus servicios (MONIÉ & VIDAL, 2006). Por esta razón, el *hinterland* y el desarrollo urbano son

	Porto Grande	Praia	
Indicadores de la actividad portuaria (2021)	Total navíos	2 153	1 140
	Número de pasajeros	389 905	120 221
	Número de pasajeros en cruceros	5 706	3 638
	Movimiento total de mercancías (Unid. Tm)	873 875	893 029
	Contenedores (TEU)	24 036	50 510
Indicadores de la actividad turística de las islas de São Vicente y Santiago (2020)	Nº. de establecimientos turísticos (islas)	10	20
	Nº. de hoteles (islas)	2	9
	Nº. de pensiones (islas)	7	31
	Nº. apartamentos y residencias (islas)	5	4
	Nº. de camas de los establecimientos (islas)	358	1 000
Indicadores demográficos de la isla de São Vicente y de Praia en Santiago (2010)	Capacidad de alojamiento disponible (islas)	525	1 348
	Residentes presentes (Censo 2010)	74 994*	129 756
	Población que sabe leer y escribir de > 3 años (Censo 2010)	58 230*	100 191
	Población residente de >10 años ocupada (Censo 2010)	27 645*	52 510
	Población residente de >10 años parada (Censo 2010)	4 806*	6 647
Población residente de >10 años inactiva (Censo 2010)	30 363*	44 692	

\*Población de São Vicente

FIG. 9 / Datos estadísticos de Porto Grande y Praia

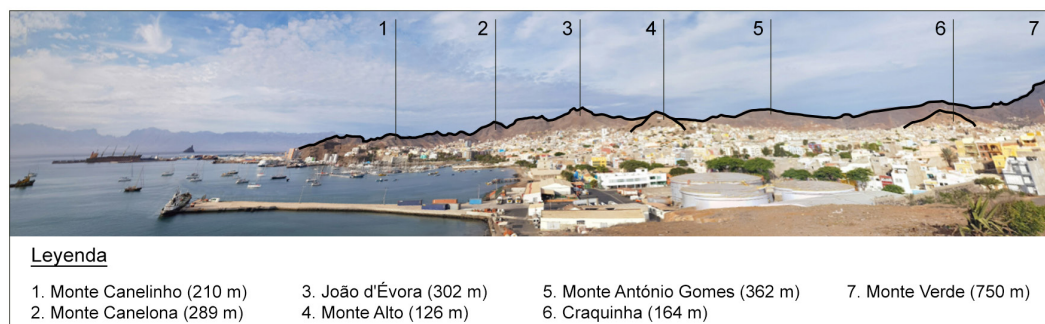
Fuente: Empresa Nacional de Administração dos Portos (ENAPOR) e Instituto Nacional de Estatística (INE).  
Elaboración propia

dos conceptos relacionados. En este vínculo bilateral, Porto Grande supone un caso particular. Esto se debe a la colmatación urbana frente al el espacio requerido para disponer de las infraestructuras portuarias necesarias, forzando su construcción tanto inmersas en la trama urbana como a las afueras de esta.

Conociendo la historia de Mindelo cabe afirmar que en su desarrollo urbano han influido las actividades económicas vinculadas al puerto. Por ello, la trama urbana más próxima a la línea de costa se consolidó con edificios institucionales, infraestructuras y empresas, en su mayor parte británicas (SUÁREZ & CABRERA, 2012). Como consecuencia de ello, hasta la construcción del actual puerto, se dispusieron multitud de puentes de atraque para las pequeñas embarcaciones utilizadas para recoger pasajeros y productos de los grandes navíos. Estas circunstancias ponen de manifiesto la primera etapa de la teoría de Hoyle, en la que el límite entre ciudad y puerto es difuso. Durante esta fase, la trama de la ciudad se estructura mediante un trazado ortogonal semejante al de Praia (Santiago) y a los de ciudades modernas europeas (LOPES, 2009), como consecuencia de la influencia británica

que ejercían sobre él las empresas portuarias, así como por la tardía ocupación de São Vicente frente a sus islas vecinas, como São Antão y São Nicolau, que presentaban un trazado original medieval.

Ese trazado en cuadrícula es apreciable en el centro histórico de la ciudad. Más allá de este, la trama se vuelve irregular. Esta expansión surge de una prevalencia de ocupación de nuevas áreas al norte, sur y este del centro histórico frente a la densificación de los barrios existentes (FONSECA, 2018). Esta alteración de la ordenación urbana inicial se debe a la geografía de la ciudad y a la falta de planeamiento en el periodo de mayor crecimiento poblacional durante el desarrollo portuario. Se genera, de esta manera, una ciudad compuesta por barrios heterogéneos (como Bela Vista y Vila Nova, al este del centro histórico de la ciudad) y, en gran medida, dispuesta de manera dispersa a lo largo del tiempo. Esta realidad pone de manifiesto los problemas que sufría Mindelo a finales del siglo XX para articular el tejido urbano, llevándose a cabo diferentes estrategias urbanísticas como el "Plano Diretor", en el año 1980, y el "Plano



**FIG. 10 / Fotomontaje de superposición y alineación de fotografías panorámicas e identificación de los distintos montes que conforman la topografía de la ciudad de Mindelo**

Fuente: Elaboración propia. Google Earth, 2022

Diretor Municipal de São Vicente”, en el año 1995 (OLIVEIRA, 2009).

La topografía, por tanto, ha sido uno de los factores determinantes tanto en el desfavorable *hinterland* como en el desarrollo urbano de la ciudad de Mindelo (FIG. 10). Por el contrario, dentro del archipiélago caboverdiano, Praia presenta un *hinterland* favorable, pues su orografía poco accidentada y su lejanía del núcleo poblacional le permiten expandirse por su vertiente Norte. Del mismo modo, sucede en Las Palmas de Gran Canaria, donde gran parte de La Isleta ha sido ocupada por las actividades portuarias, cada vez más exigentes.

#### 4.2.5. La relación puerto-ciudad en São Vicente (Porto Grande-Mindelo)

El binomio ciudad-puerto de Mindelo se ha modificado a lo largo del tiempo, siguiendo el patrón común de la evolución de las ciudades portuarias, a pesar de que, por sus peculiaridades geoestratégicas, transcurre con una velocidad más rápida de la habitual.

En la fase inicial, el límite entre ciudad y puerto era difuso, pues se concentraba la actividad económica en la costa, donde la mercancía era descargada y almacenada en los edificios cercanos mediante puentes. Estos se construían de manera perpendicular a la costa, ocupando áreas significativas del espacio urbano (FONSECA, 2018) y vinculando de manera directa y transversal el frente marítimo con las actividades cotidianas de la ciudad. Tal es la repercusión de estas estructuras, que se convierten en extensiones del trazado urbano existente, de manera que la esencia de la actividad portuaria penetraba en el interior de la ciudad.

La segunda fase, corresponde con el inicio de la expansión del puerto. La relevancia de São Vicente dentro del archipiélago y del Océano Atlántico se traduce en un impulso en las actividades comerciales, de manera que en el conjunto edificatorio más próximo al puerto se destine a los usos más relevantes para el comercio: instituciones, infraestructuras y empresas. Esto trae consigo que el tejido residencial quede relegado a un segundo plano, factor que origina el comienzo de la proliferación de pequeños núcleos habitacionales en la periferia de la ciudad.

La industrialización es un acontecimiento clave para la tercera fase de evolución. Para el caso concreto de Mindelo, las carboneras supusieron una transformación tanto económica, como social y urbana. La capacidad de la ciudad para ofrecer un puerto de abrigo y reparación para las embarcaciones, y la infraestructura para ello, provocó el aumento de Porto Grande para los países extranjeros como puerto de escala, generando un aumento poblacional desmesurado que intensificaba los problemas ya existentes en materia de ordenación urbana. Por consiguiente, el paisaje de esta vertiente de la isla comienza a modificarse, diferenciándose la línea costera, con una multitud de barcos atracados, el centro histórico especializado en la actividad comercial y el tejido residencial, disperso por toda geografía urbana.

La cuarta fase está vinculada al rechazo al puerto por parte de la ciudad. La especialización del sector portuario, con sus respectivas leyes internas, dificultan la integración urbana, generándose una separación tanto virtual como física entre ambos (CORREIA E SILVA, 2002). Tras el creciente liderazgo de los otros puertos atlánticos, la degradación de las áreas portuarias de la ciudad de Mindelo comenzaron a ser percibidas por la ciudadanía como espacios inseguros, propicios

a la prostitución y con una elevada polución ambiental (MONIÉ & VIDAL, 2006).

La quinta y última fase comprende la revalorización urbana de estos espacios portuarios obsoletos, generándose la posibilidad de convertir estas áreas en espacios libres lo suficientemente atractivos para conseguir de esta manera superar el rechazo precedente (DELISAU PIZARRO, 2010). El frente marítimo, por tanto, se convierte en el principal objetivo y en lugar de ensayo de las distintas iniciativas urbanísticas, enfocadas a la cultura, al deporte y al turismo, entre otras. Para Mindelo supone la recuperación del vínculo con el mar, como en el periodo de trasiego social, cultural y económico que tenía lugar en los puentes de descarga. Si bien ciudades como Las Palmas de Gran Canaria (Gran Canaria) o Funchal (Madeira), entre otras, ya disponen de un frente litoral que pone en valor la identidad marítima como elemento intangible de su historia (BAPTISTA LEMOS & GONZÁLEZ MORALES, 2019), Mindelo cuenta en la actualidad con unos pocos ejemplos de ello: el *Museu do Mar* (Réplica de la Torre de Belén), la *Marina* y el *Pont d'Água Bohemian Chic Hotel*, entre otros, como oferta cultural, deportiva y turística, respectivamente.

A pesar de que el frente marítimo de Mindelo aún no dispone del suficiente potencial económico como para asemejarse a otras ciudades portuarias, muestra indicios de su ambición por la economía urbana como factor de atracción de la ciudadanía al ámbito portuario (GRINDLAY, 2008). Así lo demuestran la iniciativa privada, con la promoción de hoteles, apartamentos, casas acondicionadas para el alquiler por temporadas, etc. en la propia ciudad y espacios aledaños al puerto, así como la iniciativa pública. En este segundo caso, la puesta en valor del patrimonio está siendo objeto de estudio dentro del ámbito académico con la realización de Proyectos Finales de Carrera, como la "*Reabilitação e valorização do Forte del Rei*", de Valdir Fortes, y Tesis Doctorales, como la "*Revitalização Como Mecanismo de Proteção Dos Patrimónios Arquitectónicos: Uma Proposta Para Mindelo*", de Valdemar Jorge de Almeida Fortes Martins.

## 5. Conclusiones: el puerto como germen de ciudad

La evolución de los recintos portuarios y de la relación que guardan con el desarrollo urbano merece una atención especial en los estudios de geografía, urbanística, economía y geopolítica. Cuando a esta relación se suma el carácter insular, como es el caso que nos ocupa,

el interés científico se multiplica. La razón de ser de los espacios insulares descansa en su capacidad de conexión con los territorios continentales pues el aislamiento, inherente a su condición geográfica, sólo puede "situarlos en el mapa" cuando desarrollan algún tipo de estrategia que los convierte en espacios de encrucijada. Éste es el caso de los archipiélagos atlánticos de la llamada Macaronesia, un ámbito de características biogeográficas comunes que comparten Azores, Islas Salvajes y Madeira (Portugal); Canarias (España); y Cabo Verde (país independiente desde 1975), con una posición estratégica en el océano Atlántico que conecta no sólo sus territorios insulares respectivos, sino también los continentes europeo, africano y americano.

Estas condiciones geográficas han sido favorecedoras para un intenso desarrollo de sus ciudades, hasta tal extremo que sus puertos han determinado la propia jerarquía urbana de sus islas respectivas; así, tanto en Azores como en Canarias, la capitalidad compartida sólo cabe explicarla en función de la rivalidad de sus puertos entre tres y dos de sus islas, respectivamente. Sin embargo, un caso bien distinto es el de Porto Grande, en Cabo Verde. La capital del país, Praia, se sitúa en Isla de Santiago, mientras que su puerto principal, Porto Grande, se halla en la isla de São Vicente, como hemos venido comentando. En este último caso no cabe duda alguna de que el puerto no ha desarrollado todas sus capacidades para dotar a la ciudad del rango de capital que podría merecerle. Ello obedece a la propia conformación geográfica del archipiélago, con dos grupos bien diferenciados de islas, las del Norte o Barlovento, y las del Sur o Sotavento, con características geográficas bien distintas en cuanto a su capacidad agronómica, lo que determinó, históricamente, la elección de la mayor de las segundas como capital de la colonia y, tras su independencia, como capital del país. Por tanto, se confirma en este caso la matriz de las relaciones puerto-ciudad elaborada originalmente por DUCRUET (2005), según la cual, la centralidad es una medida de funcionalidad urbana, que en este caso de estudio ostenta Praia, mientras que la intermediación es una medida esencialmente marítima, el vector que confiere identidad a Porto Grande-Mindelo en Cabo Verde.

No obstante, el dinamismo de la actividad de Porto Grande generó, desde mediados del siglo XIX, una presión urbanizadora, reconociéndose en la evolución de la capital de la isla un proceso de transformación propio de la influencia que han ejercido los enclaves portuarios en lo definido por muchos autores como el "diálogo

ciudad-puerto”: una primera etapa en la que el proceso urbano deriva de la propia actividad portuaria y cuyo símbolo externo, en este caso, es el de la construcción del *Fortim do Rei* (1852), estratégicamente localizado para proporcionar protección a la bahía en un momento en el que las empresas británicas habían establecido algunas de sus bases de operaciones en ella. Conviene recordar que el imperio británico necesitaba repostar el carbón de los barcos de vapor en la ruta desde Europa a América, y que éste fue el factor desencadenante de la creación de la ciudad. En una segunda y tercera etapa se produce una disputa por el suelo disponible para usos portuarios y para el propio desarrollo urbano, lo que condujo al distanciamiento de la ciudad por el incremento de las instalaciones para el atraque y almacenamiento portuarios. Estas segunda y tercera fases determinan un intenso proceso de urbanización, con una ocupación de suelo por el que se reservan los espacios del núcleo urbano primigenio, de trama ordenada, en cuadrícula, para edificios públicos y de empresas privadas de gran porte, mientras que aquellos terrenos, cada vez más alejados del recinto portuario y elevados debido a la topografía, ven desarrollarse los suburbios, con infraviviendas en las que se hacinaba la población de escasos ingresos que trabajaba en las actividades del carbón, aguada y estiba, un panorama que transcurre entre los años setenta del siglo XIX hasta el cambio de siglo. En una cuarta fase, la definida como de rechazo de la ciudad hacia el litoral, las condiciones de Porto Grande presentan algunas singularidades pues el puerto, propiamente dicho, pierde competitividad, sumiendo a la propia ciudad en una crisis profunda. Es una fase donde el divorcio de la ciudad y el puerto se intensifica y se aprecia mejor, pues el nivel de urbanización sigue incrementándose a pesar de la pérdida de dinamismo de la actividad portuaria, que sigue reservándose el espacio litoral, si bien con instalaciones obsoletas. Todo ello podría situarse, cronológicamente, desde principios del siglo XX hasta los tiempos previos a la independencia, a fines de los años sesenta y principios de los setenta del mismo siglo.

Por último, tras constituirse como país independiente, el puerto de Mindelo se convierte en la principal vía de salida y llegada de las mercaderías a Cabo Verde, desde 1975 hasta nuestros días, pues la estabilidad política favoreció el crecimiento económico y el paulatino desarrollo del turismo, lo que ha obligado, a su vez, a una redefinición de las relaciones de la ciudad y el puerto, con un proceso paulatino de terciarización de su frente litoral, si bien aún tímido (quinta fase, que podría definirse como una fase de

reconciliación de la ciudad y el puerto). Son signos de ello la mejora de las instalaciones para el tráfico de pasajeros, la apertura del *Museu do Mar* (Réplica de la Torre de Belén), la *Marina* y el *Pont d’Aqua Bohemian Chic Hotel*, ejemplos ya citados, además de la apertura de otros establecimientos próximos al recinto portuario, que se han ido abriendo como negocios de hostelería o como *holiday homes*, en número considerable, lo que ha mejorado la oferta turística. En cualquier caso, se trata de un caso particular en el contexto del desarrollo urbano-portuario de las ciudades de la Macaronesia, pues tan sólo la actividad de Porto Grande permite confirmar el protagonismo urbano de Mindelo y la subsecuente vitalidad urbano-económica de este núcleo.

En el estado actual del conocimiento, la dinámica de la relación puerto-ciudad de Porto Grande-Mindelo se ajusta al esquema ya establecido por Hoyle en un trabajo pionero (1997) y validado por investigaciones posteriores del propio autor (2000). Así lo han demostrado también otros estudiosos respecto a algunas fases de dicha evolución (MONIÉ & VIDAL, 2006; DELISAU PIZARRO, 2010) y aquellos que han aplicado nuevos modelos al diálogo puerto-ciudad, atendiendo a las etapas más recientes de transformación (CERRETA & al., 2020). En relación con estas últimas, la investigación desarrollada viene a constatar la universalidad de las transformaciones que afectan a los frentes litorales en ámbitos portuarios, en el contexto del capitalismo digital. La *turistificación* a que contribuye la economía colaborativa, así como las iniciativas públicas que tratan de restituir ciertos valores patrimoniales, contribuyen a la revalorización de los espacios portuarios degradados de Porto Grande, a pesar de su carácter de ciudad secundaria en la jerarquía urbana de Cabo Verde.

## 6. Bibliografía

- ÁLVAREZ SANTOS, J. L. (2020): Rebuilding the Maritime Culture of the Islands of Macaronesia. En *Journal of Marine and Island Cultures*, 9 (2), 28-48. <https://www.sciencegate.app/document/10.21463/jmic.2020.09.2.03> [https://www.researchgate.net/publication/348263604\\_Rebuilding\\_the\\_Maritime\\_Culture\\_of\\_the\\_Islands\\_of\\_Macaronesia\\_The\\_Mythical\\_and\\_Historical\\_Perception\\_of\\_Island\\_Societies](https://www.researchgate.net/publication/348263604_Rebuilding_the_Maritime_Culture_of_the_Islands_of_Macaronesia_The_Mythical_and_Historical_Perception_of_Island_Societies)
- ARMAS-DÍAZ, A. & SABATÉ-BEL, F. (2022): Struggles on the port of Granadilla: Defending the right to nature. En *Territory, Politics, Governance*, 10 (2), 256-276. DOI: <https://doi.org/10.1080/21622671.2020.1773918>. <https://www.researchgate.net/publication/342109204>



- BAPTISTA LEMOS, J. & GONZÁLEZ MORALES, A. (2019): Arrecife y Funchal: Dos modelos diferenciados de ciudades portuarias en el Atlántico Medio. Siglos XVI-XXI. En *XVII Jornadas de Estudios de Fuerteventura y Lanzarote*, Tomo II, (pp. 1037-1062). Lanzarote, España, Cabildo de Lanzarote y Fuerteventura. [https://memoriadelanzarote.com/static/media/docs/items/41B\\_-\\_rev2\\_-\\_Arrecife\\_y\\_Funchal\\_dos\\_modelos.pdf](https://memoriadelanzarote.com/static/media/docs/items/41B_-_rev2_-_Arrecife_y_Funchal_dos_modelos.pdf)
- BROEZE, F. (1997): *Gateways of Asia. Port Cities of Asia in the 13th-20th Centuries* (1st ed.). London, United Kingdom. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203038901>. <https://www.taylorfrancis.com/books/mono/10.4324/9780203038901/gateways-asia-frank-broeze>
- BROWNNILL, S. (2013): Just add water: waterfront regeneration as a global phenomenon. En LEARY, M. & MCCARTHY, J., *The Routledge companion to urban regeneration* (pp. 65-75). London, United Kingdom: Routledge. ISBN: 9780203108581.
- CERRETA, M. & MUCCIO, E. & POLI, G. & REGALBUTO, S. & ROMANO, F. (2020): City-Port Circular Model: Towards a Methodological Framework for Indicators Selection. In: *Computational Science and Its Applications - ICCSA 2020. Lecture Notes in Computer Science*, vol 12251. Springer, Cham. [https://doi.org/10.1007/978-3-030-58808-3\\_61](https://doi.org/10.1007/978-3-030-58808-3_61). [https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-030-58808-3\\_61](https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-030-58808-3_61)
- CORREIA E SILVA, A. & BALENO, I. & CABRAL, I.M. & MADEIRA SANTOS, M. E. & SOARES, M.J. & COHEN, Z. (1995): *História Geral de Cabo Verde*. Lisboa, Portugal, Instituto de Investigação Científica Tropical (ed.); Vol. 2. Imprensa de Coimbra, Lda. ISBN: 972-672-830-4. <http://memoria-africa.ua.pt/Library/HGCV.aspx>
- \_\_\_\_\_ (2002): *História Geral de Cabo Verde*. Lisboa, Portugal, Instituto de Investigação Científica Tropical (ed.); Vol. 3. Imprensa de Coimbra, Lda. ISBN: 972-673-915-7. <http://memoria-africa.ua.pt/Library/HGCV.aspx>
- DELISAU PIZARRO, V. (2010): *La planificación estratégica en ciudades litorales con entornos portuarios y el Sistema de Planeamiento en Canarias. Análisis crítico de la práctica urbanística reciente en el frente marítimo de Las Palmas de Gran Canaria en comparativa con las intervenciones en el litoral de Barcelona y Bilbao*. Tesina. Las Palmas de Gran Canaria, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, España. <https://acceda.cris.ulpgc.es/handle/10553/4556?locale=en&mode=simple>
- DÍAZ RODRÍGUEZ, M. C. & GARCÍA HERRERA, L. M. & ARMAS-DÍAZ, A. (2010): Puertos y espacios públicos renovados: el Puerto de Santa Cruz de Tenerife. En Morales Padrón, F. (Ed.): *Actas del XVIII Coloquio de Historia Canario-Americana (2008)*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria (pp. 914-922). [https://www.researchgate.net/publication/256475023\\_Puertos\\_y\\_espacios\\_publicos\\_renovados\\_el\\_puerto\\_de\\_Santa\\_Cruz\\_de\\_Tenerife](https://www.researchgate.net/publication/256475023_Puertos_y_espacios_publicos_renovados_el_puerto_de_Santa_Cruz_de_Tenerife)
- DOMINGUES, Á. & CORREIA E SILVA, A. & DO AMARAL, I. & BALENO, I. & CABRAL, I. M. & ALBUQUERQUE, L. & MADEIRA SANTOS, M. E., & TORRÃO, M. M. (1991): *História Return to ref 2005 in article Geral de Cabo Verde*. Lisboa, Portugal, Instituto de Investigação Científica Tropical (ed.); Vol. 1. Imprensa de Coimbra, Lda. ISBN: 972-672-573-2. <http://memoria-africa.ua.pt/Library/HGCV.aspx>
- DUCRUET, C. (2005): Approche comparée du développement des villes-ports à l'échelle mondiale : problèmes théoriques et méthodologiques. *Cahiers Scientifiques du Transport*, 48, 59-79.
- FERNÁNDEZ-PALACIOS, J.M. & DE NASCIMENTO, L. & OTTO, R., DELGADO, J.D. & GARCÍA DEL REY, E. & ARÉVALO, J.R. & WHITTAKER, R.J. (2011): A reconstruction of PaleoMacaronesia, with particular reference to the long-term biogeography of the Atlantic islands laurel forests. *Journal of Biogeography*, Volumen 38 (2): 226-246. DOI: 10.1111/j.1365-2699.2010.02427.x. <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1111/j.1365-2699.2010.02427.x>
- FONSECA DELGADO, F. Y. (2016): *Génesis e desenvolvimento da cidade do Mindelo: a preservação de uma identidade*. Trabajo final de máster. Évora, Universidade de Évora, Portugal, 79 páginas. <https://dspace.uevora.pt/rdpc/handle/10174/21556>
- FONSECA, C. F. (2018): *A cidade do Mindelo, 1820-2010: uma visão morfológica da sua ocupação urbana*. Tesis doctoral. Lisboa, Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia, Portugal. <http://hdl.handle.net/10437/9760>
- FORTES MARTINS, V. J. de A. (2014). *Revitalização como mecanismo de protecção dos patrimónios arquitectónicos: Uma proposta para Mindelo*. Trabajo final de grado. Mindelo, Instituto Superior de Ciências Económicas e Empresariais, Cabo Verde. <http://www.portaldocohecimento.gov.cv/handle/10961/4022> [15/07/22]
- FORTES, V (2015). *Reabilitação e valorização do Forte del Rei*. Proyecto final de carrera. Porto, Escola Superior Artística do Porto, Portugal. <https://phi.aq.upm.es/static/visor.html?id=326>
- GARCÍA-HERRERA, L. M. & DÍAZ-RODRÍGUEZ, M. C. & ARMAS-DÍAZ, A. (2013): Social practices and gender in a historic public space: the Alameda in Santa Cruz de Tenerife (Canary Islands, Spain). En *Urban Research & Practice*, 6 (2): 153-178. DOI: <https://doi.org/10.1080/17535069.2013.809913>. <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/17535069.2013.809913>
- \_\_\_\_\_ & SABATÉ BEL, F. (2009): Global Geopolitics and Local Geoeconomics in Northwest Africa: The Industrial Port of Granadilla (Canary Islands, Spain). En *Geopolitics*, 14 (4): 589-603. <https://doi.org/10.1080/14650040802693754>
- GOMES PIRES, F. (2014): *O Porto Grande e a urbe mindelense na aurora da contemporaneidade (1850-1914)*. Trabajo final de máster. Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, Portugal. <https://run.unl.pt/handle/10362/15305?locale=en>
- GONZÁLEZ MORALES, A. & RAMÓN OJEDA, A. A. (2019): Evolución y condicionantes naturales de los puertos de la Macaronesia europea (Azores, Madeiras y Canarias). Siglos XIX y XX. En *Almanack*, nº21: pp. 132-165. <https://doi.org/10.1590/2236-463320192104> [https://www.researchgate.net/publication/332475521\\_EVOLUCION\\_Y\\_CONDICIONANTES\\_NATURALES\\_DE\\_LOS\\_PUERTOS\\_DE\\_LA\\_MACARONESIA\\_EUROPEA](https://www.researchgate.net/publication/332475521_EVOLUCION_Y_CONDICIONANTES_NATURALES_DE_LOS_PUERTOS_DE_LA_MACARONESIA_EUROPEA)

### [AZORES, MADEIRA Y CANARIAS, SIGLOS XIX Y XX](#)

- GRINDLAY MORENO, A., (2008): Ciudades y puertos. En *Ciudades*, nº11, Instituto Universitario de Urbanística. Universidad de Valladolid, pp. 53-80. [10.24197/ciudades.11.2008.53-80. https://www.researchgate.net/publication/277259436\\_Ciudades\\_y\\_Puertos](https://www.researchgate.net/publication/277259436_Ciudades_y_Puertos)
- HOYLE, B. (1997): Cities and Ports: concepts and issues. En *Vegueta: Anuario de La Facultad de Geografía e Historia*, 3: 263–278. [https://accedaeris.ulpgc.es/bitstream/10553/2363/1/0234500\\_00003\\_00016.pdf](https://accedaeris.ulpgc.es/bitstream/10553/2363/1/0234500_00003_00016.pdf) [acceso: 15/01/2022]
- \_\_\_\_\_. (2000): Global and local change on the port-city waterfront. En *Geographical review*, 90(3): 395-417.
- IMRAY, J. F. & JENKINS, H.D. (1884): *Atlantic Ocean Pilot. The Seaman's guide to the navigation of the Atlantic Ocean, with numerous illustrations, charts and plans*. London, United Kingdom, The British Library. [https://access.bl.uk/item/viewer/ark:/81055/vdc\\_000000034974#?c=0&m=0&s=0&cv=0&xywh=-2115%2C-165%2C6204%2C3288](https://access.bl.uk/item/viewer/ark:/81055/vdc_000000034974#?c=0&m=0&s=0&cv=0&xywh=-2115%2C-165%2C6204%2C3288)
- JARVIS, R. C. (1959): The Appointment of Ports. In *The Economic History Review*, 11(3), pp. 455-466. <https://doi.org/10.2307/2591466>. <https://www.jstor.org/stable/2591466>
- LOPES FURTADO FERNANDES, D. A. (2009): *Os portos da Praia e do Mindelo ao longo do século XIX*. Trabajo final de grado. Praia, Universidade de Cabo Verde, Cabo Verde. <https://core.ac.uk/download/pdf/38681498.pdf>
- MONJE, F. (1998): *Los estudios sobre historia portuaria: una perspectiva crítica y metodológica*. Hispania, 58 (1), 307–326. <https://hispania.revistas.csic.es/index.php/hispania/article/view/668/665>
- MONIÉ, F., & VIDAL, S. M. do S. C. (2006): Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. En *Revista de Administração Pública*, 40(6), 975–995. DOI: <https://doi.org/10.1590/s0034-76122006000600003>. <https://www.scielo.br/j/rap/a/sJ58WbxPncB9H8dQhsqmtNS/abstract/?lang=pt>
- OLIVEIRA, M. DAS D. DOS S. (2009): *Projecto urbano. Revitalização da marginal do Mindelo (S. Vicente, Cabo Verde)*. Trabajo final de máster. Coimbra, Faculdade de Ciências e tecnologia da Universidade de Coimbra, Portugal. <https://cupdf.com/document/projecto-urbano-connecting-repositories-projecto-urbano-revitalizafo-da-marginal.html?page=3>
- PRICE, J. (1974): Economic Function and the Growth of Atlantic Port Cities. En *Perspectives in American History*, 8.
- SÁNCHEZ DE LA O, F. J., & SANTANA SANTANA, A. (2010): Aspectos en el desarrollo diferenciado de los espacios insulares macaronésicos. En *XVIII Coloquio de Historia Canario-America* (pp. 732–747), Las Palmas de Gran Canaria, España. <https://mdc.ulpgc.es/s/mdc/item/210299>
- SUÁREZ BOSA, M., & CABRERA ARMAS, L. G. (2012): La competencia en los servicios portuarios entre Cabo Verde y Canarias (1850-1914). En *Anuario de Estudios Atlánticos*, 58, 363–414. <https://accedaeris.ulpgc.es/bitstream/10553/58674/1/document.pdf>
- TIMUR, U. P. (2013): Urban waterfront regenerations. En *Advances in Landscape Architecture*. IntechOpen. DOI: 10.577/55759. <https://www.intechopen.com/chapters/45422>
- VIGUERAS GONZÁLEZ, M. (1979): *La tecnología portuaria del Siglo de Oro español*. Madrid, España, Dirección General de Puertos y Costas.

## 7. Referencias a otros recursos/ Fuentes documentales

- Fichas temáticas sobre la Unión Europea. Las regiones ultraperiféricas. (2022): *Parlamento Europeo* <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/es/sheet/100/las-regiones-ultraperifericas-rup->
- Porto Grande, Mindelo (2022): *Enapor*. [http://www.enapor.cv/en\\_US/page/portogrande](http://www.enapor.cv/en_US/page/portogrande)

## 8. Listado de Acrónimos/Siglas

- ENACOL: Empresa Nacional de Combustíveis e Lubrificantes
- ENAPOR: Empresa Nacional de Administração dos Portos
- INE: Instituto Nacional de Estatística
- ZEE: Zonas Económicas Exclusivas