



**UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA
INSTITUTO SUPERIOR DE ECONOMIA E GESTÃO**

MESTRADO EM: Desenvolvimento e Cooperação Internacional

**O PAPEL DAS INFRAESTRUTURAS E SISTEMA DE
TRANSPORTES (AÈREO, MARÍTIMO E RODOVIÁRIO) NO
DESENVOLVIMENTO DE CABO VERDE**

Eduardo Manuel Machado de Moraes Sarmiento Ferreira

Orientação: Prof. Doutor João António Ramos Estêvão

Júri:

Presidente: Prof. Doutor Joaquim Martins Barata

Vogais: Prof. Doutor Rogério Roque Amaro

Prof. Doutor João António Ramos Estêvão

Janeiro/1997

**UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA
INSTITUTO SUPERIOR DE ECONOMIA E GESTÃO**

I. S. E. G.	
Ec.D.	Biblioteca
1232-G.	44833

HE 288.63.F47 1997

MESTRADO EM: Desenvolvimento e Cooperação Internacional

O PAPEL DAS INFRAESTRUTURAS E SISTEMA DE
TRANSPORTES (AÈREO, MARÍTIMO E RODOVIÁRIO) NO
DESENVOLVIMENTO DE CABO VERDE

Eduardo Manuel Machado de Moraes Sarmiento Ferreira

Orientação: Prof. Doutor João António Ramos Estêvão

Júri:

Presidente: Prof. Doutor Joaquim Martins Barata

Vogais: Prof. Doutor Rogério Roque Amaro

Prof. Doutor João António Ramos Estêvão

Janeiro/1997



A meus Pais
À Carla e Catarina

GLOSSÁRIO DE TERMOS E ABREVIATURAS

BAD - Banco Africano de Desenvolvimento
BADEA - Banco Árabe para o Desenvolvimento Económico Africano
BEI - Banco Europeu de Investimentos
DEM - Marco Alemão
DGRT - Direcção Geral dos Transportes Rodoviários
DWT- Dead Waste Tonnage
ECV- Escudos Cabo Verdianos
ENAPOR - Empresa de Administração de Portos
EP - Empresa Pública
EUA - Estados Unidos da América
FAD - Fond African pour le Développement (BAD)
FFR - Franco Francês
FOB - Free on Board
I - Investimento
IDA - International Development Agency
IPC- Índice de Preços no Consumidor
Km- Quilómetros
M- Metros
MIT - Ministério de Infraestruturas e Transportes
Mm - Milímetros
NDP- Plano de Desenvolvimento Nacional
NLG - Florim
OPEC - Organização de Países Exportadores de Petróleo
PDOT - Plano Director de Ordenamento do Território
PIB- Produto Interno Bruto
PIT - Programa de Infraestruturas e Transportes
PSP - Polícia de Segurança Pública
RO/RO - Roll on - Roll off
S - Poupança
SAR - Staff Appraisal Report
SDR - Special Drawing Rights (Direitos Especiais de Saque)
TACV - Transportes Aéreos de Cabo Verde, EP
TAP - Transportes Aéreos Portugueses
UCF - Unidade de Coordenação Financeira
USD - Dólares dos Estados Unidos da América

RESUMO

O presente trabalho pretende ser uma reflexão sobre o papel das infraestruturas e dos sistemas de transportes (marítimo, rodoviário e aéreo) e a sua importância num contexto de desenvolvimento económico em Cabo Verde.

Neste estudo procurou-se diagnosticar o estado das infraestruturas de transporte em Cabo Verde e o estado dos transportes, perspectivar os seus papéis e enquadrá-los nos Planos de Desenvolvimento Nacionais definidos pelo governo.

Em termos metodológicos, tentou-se, inicialmente, definir o que se entende pelo conceito de infraestrutura, através da análise de diversos autores e, posteriormente, enquadrar e reflectir sobre o seu planeamento, gestão e contribuição para o bem estar e qualidade de vida do povo cabo-verdiano, especialmente no que toca à sua integração nos planos governamentais. Paralelamente, procurou-se enquadrar e analisar a importância que as infraestruturas detêm enquanto suporte dos diversos sistemas de transporte existentes naquele país.

SUMMARY

This work intends to be a reflection on the role of infrastructures and transport systems (by sea, land and air) and its importance in the context of the economic development of Cape Vert.

In this study, we looked forward to characterising the transportation infrastructures in Cape Vert and the state of transports, understand their roles and fit them in the National Development Plans defined by the Government.

In methodological terms, we initially tried to define the concept of infrastructure, through the analysis of various authors, and afterwards we have reflected about its planning, gestion and quality of life of Cape Vert people, especially in terms of governmental plans. Simultaneously, we tried to analyse the importance of infrastructures as a support of the various systems of transportation in that country.

Palavras chave: Infraestruturas, Transportes, Cabo Verde, Desenvolvimento Regional, Economias Insulares.

1.9.3 - Viabilidade social	46
1.9.4 - Redefinir o papel do Estado	47
<i>Cap. 2 - Perspectiva geral sobre a realidade Cabo Verdiana</i>	
2.1 Caracterização geral de Cabo Verde	48
2.1.1 - Situação geográfica e climatérica	48
2.1.2 - Recursos naturais fundamentais	49
2.1.3 - Situação demográfica e emigração	50
2.1.4 - Pesca	52
2.1.5 - Agricultura e pecuária	53
2.1.6 - Indústria	54
2.1.6.1 - Caracterização	54
2.1.6.2 - Constrangimentos	54
2.1.7 - Comércio	55
2.1.8 - Turismo	56
2.1.9 - Quadro macroeconómico global	58
2.1.9.1 - Emprego	58
2.1.9.2 - Procura global e evolução dos preços	59
2.1.9.3 - Balança de Pagamentos	61
2.1.9.4 - Quadro político-económico	61
2.2 Caracterização do sector dos transportes em Cabo Verde	65
2.2.1 - Oferta	65
2.2.1.1 - Sector Aéreo	66
2.2.1.2 - Sector Marítimo	68
2.2.1.2.1 - Portos	68
2.2.1.2.2 - Transporte Marítimo	70
2.2.1.3 - Sector Rodoviário	73
2.2.2 - Procura	76
2.2.2.1 - Transporte Aéreo	76
2.2.2.2 - Transporte Marítimo	78
2.3 Programa 1991-1995	83

2.3.1 - Financiamento de projectos	85
2.3.2 - Auditoria	86
<i>Cap. 3 - O papel das infraestruturas e sistemas de transporte em Cabo Verde</i>	
3.1 Condicionantes político-económicas	87
3.2 Reformas estruturais	89
3.3 Infraestruturas de Transporte	91
3.3.1 - Sector Aéreo	92
3.3.2 - Sector Marítimo	93
3.3.3 - Sector Rodoviário	95
3.3.3.1 - Tipo e custo das estradas	99
3.4 Estratégia governamental para os transportes	99
3.4.1 - Transporte Aéreo	101
3.4.2 - Transporte Marítimo	104
3.4.3 - Transporte Rodoviário	107
<i>Conclusão</i>	108
<i>Bibliografia</i>	112

LISTA DE QUADROS

Quadro nº 1 - Expansão da cobertura infraestrutural em economias de rendimentos diversos nas últimas décadas	14
Quadro nº 2 - Viabilidade da prestação de serviços pelo sector privado (transportes) conforme os componentes infraestruturais	18
Quadro nº 3 - Montante das privatizações nas últimas décadas nos PVD	19
Quadro nº 4 - Financiamento de infraestrutura pela Ajuda Pública ao Desenvolvimento	25
Quadro nº 5 - Classificação dos custos de transportes	37
Quadro nº 6 - Evolução das estradas pavimentadas entre 1960 e 1990	42
Quadro nº 7 - Superfície das ilhas e ilhéus de Cabo Verde	48
Quadro nº 8 - Evolução da precipitação por ilha de 1970 a 1992	49
Quadro nº 9 - Evolução da população total residente por ilha de 1940 a 1990	50
Quadro nº 10 - Evolução da população global e taxas de crescimento	51
Quadro nº 11 - Taxa média de crescimento demográfico por ilha (1940 a 1990) ...	51
Quadro nº 12 - Evolução do saldo migratório (1980 a 1988)	52
Quadro nº 13 - Evolução dos efectivos das unidades de pesca artesanal e industrial 1984-87	52
Quadro nº 14 - Evolução das produções agrícolas de 1971 a 1992	53
Quadro nº 15 - Repartição da população por sectores de actividade entre 1970 e 1992	53
Quadro nº 16 - Evolução da área florestada de 1976 a 1992	54
Quadro nº 17 - Evolução do comércio externo no período de 1985 a 1994	55
Quadro nº 18 - Evolução do comércio externo no período de 1985 a 1994	55
Quadro nº 19 - Oferta de alojamento por ilha em 1990 (nº camas).....	56
Quadro nº 20 - Capacidade acumulada de alojamento (nº quartos).....	56
Quadro nº 21 - Chegada de passageiros por via aérea e nacionalidade em Cabo Verde (1988)	56
Quadro nº 22 - Entradas de estrangeiros de 1986 a 1993	57
Quadro nº 23 - Prioridades a desenvolver segundo os turistas	58

Quadro nº 24 - Evolução da situação no emprego	59
Quadro nº 25 - Evolução do Produto Interno Bruto entre 1987 e 1995	59
Quadro nº 26 - Valor acrescentado por serviços em percentagem do Produto Interno Bruto no período de 1980-1991	60
Quadro nº 27 - Evolução do índice de preços no consumidor	60
Quadro nº 28 - Fluxos líquidos do exterior segundo valores da Bal. Pag.	61
Quadro nº 29 - Repartição sectorial dos investimentos	65
Quadro nº 30 - Distâncias entre os principais portos de Cabo -Verde	66
Quadro nº 31 - Aeroportos existentes em Cabo Verde	67
Quadro nº 32 - Dados sobre portos e efectivos no ano de 1993	69
Quadro nº 33 - Descrição técnica dos portos existentes por ilha no ano de 1993 ...	70
Quadro nº 34 - Evolução da oferta dos transportes marítimos	71
Quadro nº 35 - Caracterização da frota marítima - 1996	71
Quadro nº 36 - Movimentos de importação de carga (Mindelo) em 1991	72
Quadro nº 37 - Frota de veículos total por ilha em 31/12/90	73
Quadro nº 38 - Evolução do parque automóvel 1974-1988	74
Quadro nº 39 - Evolução da sinistralidade entre 1987 e 1991	74
Quadro nº 40 - Consequências dos acidentes de viação	74
Quadro nº 41 - Densidades das estradas por mil Km ² e por mil veículos (1990)	75
Quadro nº 42 - Rede de estradas por tipo e condição de estradas por ilhas referente a 1-10-90	75
Quadro nº 43 - Tráfego aéreo inter-ilhas de 1992-1993	77
Quadro nº 44 - Evolução do tráfego de passageiros (aéreo)	77
Quadro nº 45 - Deslocação de passageiros durante 1993 por ar	78
Quadro nº 46 - Evolução do comércio total e deslocações de passageiros inter-ilhas (marítimo)	78
Quadro nº 47 - Trânsito total de mercadorias durante 1993 por mar	80
Quadro nº 48 - Deslocação de passageiros durante 1993 por mar	80
Quadro nº 49 - Descargas efectuadas em Porto Grande no 1º trimestre de 1991 ...	81
Quadro nº 50 - Comércio por cabotagem	83

Quadro nº 51 - Principais custos do projecto de infraestruturas e transportes	85
Quadro nº 52 - Financiadores do PIT e montantes disponibilizados em 31/10/95 ..	85
Quadro nº 53 - Obras rodoviárias (realizadas, em curso e programadas)	96
Quadro nº 54 - Evolução das obras adjudicadas, montantes e nº de empresas	97
Quadro nº 55 - Contratos de manutenção corrente de estradas	99
Quadro nº 56 - Custos médios com as estradas	99

LISTA DE GRÁFICOS/FIGURAS

Gráfico nº 1 - Transporte de passageiros inter-ilhas por mar e ar em 1993	83
Figura nº 1 - Estrutura "eixo e raio"	95

AGRADECIMENTOS

Um trabalho desta índole não pode ser realizado sózinho, pelo que gostaria de salientar algumas pessoas cujos contributos foram, de diversas formas, inestimáveis para a sua realização.

Do Prof. Doutor João Estêvão, coordenador da tese, não poderei esquecer todo o apoio, acompanhamento e motivação que sempre me prestou. O seu saber, experiência, rigor científico e críticas foram determinantes durante o decorrer da elaboração da tese. Gostaria, assim de testemunhar a minha gratidão e honra por ter trabalhado sob a sua orientação e agradecer a confiança que em mim depositou e que eu tudo farei para não ver desmerecida.

Tive o privilégio de trabalhar com o Dr. Carlos Correia da Fonseca a quem queria testemunhar o meu maior apreço pelos ensinamentos, conselhos e apoio prestado, quer em Portugal, quer em Cabo Verde. Deste convívio, que perdura já há alguns anos reforçou-se uma amizade e grande admiração pelo entusiasmo, experiência e espírito empreendedor que imprime a todas as tarefas em que colabora. Guardarei carinhosamente, a recordação dos momentos passados em Cabo Verde, que muito me marcaram pessoalmente. Paralelamente, não me posso esquecer do acompanhamento científico regular que sempre me prestou, mesmo em detrimento das suas próprias actividades pessoais e profissionais.

Ao Dr. José Covas quero manifestar, além de uma grande admiração, o reconhecimento pelo inexcelável apoio dado aquando da minha deslocação a Cabo Verde, graças ao qual me permitiu conhecer *in loco* a realidade económico-social da ilha de Santiago.

Agradeço aos meus Pais toda a confiança, apoio e motivação demonstrados desde sempre e que culminou na realização desta tese.

À minha Mulher e Filha testemunho o meu reconhecimento pelo apoio, motivação e sobretudo a compreensão demonstrados ao longo destes dois anos. Particularmente, à Carla agradeço todo o trabalho de correcção e crítica, bem como as suas úteis indicações.

Contudo, e apesar do que foi atrás referido é-me difícil traduzir em palavras o sentimento de gratidão para com as pessoas que me ajudaram a concretizar o presente trabalho. Só lamento que não esteja já presente entre nós o meu Avô Cláudio, porque a ele devo o gosto pelo trabalho, pela pesquisa e a motivação ao prosseguimento dos estudos.

O desenvolvimento do trabalho e as conclusões obtidas são responsabilidade do autor.

Introdução

Cabo Verde é um pequeno país montanhoso e árido, situado junto à costa de África Ocidental, próximo do Senegal e no cruzamento de várias rotas internacionais. A aridez das ilhas, as limitadas fontes de enriquecimento, as adversas condições climatéricas que têm sujeitado este país a constantes períodos de seca, a micro insularidade, a descontinuidade física, a própria distribuição dos habitantes pelas diversas ilhas, entre outros factores, levantam a questão sobre as hipóteses de desenvolvimento.

As restrições decorrentes do isolamento, da situação geográfica, valorizada de modo desigual no decurso da sua história exigem, quando do processo de identificação de um caminho tendente a superar o subdesenvolvimento a que o país parece estar destinado, uma reflexão profunda.

Existem diversos campos de acção para se vencer o subdesenvolvimento. Neste contexto, este trabalho surge com o principal objectivo de analisar a importância e a contribuição que as infraestruturas e os sistemas de transporte podem deter e desempenhar para o desenvolvimento de Cabo Verde.

Em termos de metodologia, optou-se por dividir a tese em três partes. A primeira, de cariz mais teórico, debate as diversas perspectivas inerentes às infraestruturas de transportes, aborda a sua ligação às políticas de transportes e o papel que os sistemas de transportes podem desempenhar num processo de desenvolvimento.

A segunda parte, descreve as especificidades do país, tentando posicioná-lo em duas frentes: interna e externa. Foram descritos os principais indicadores sócio-económicos, as especificidades geográficas e, de uma forma geral, as principais condicionantes com que este país se defronta. Foi também preocupação, caracterizar os três modos de transportes existentes: aéreo, marítimo e rodoviário, seja pelo lado da oferta, seja pelo lado da procura.

Para a realização desta parte, foi fundamental a pesquisa realizada *in loco*, pois como adiante se verificará, obtiveram-se dados que muito contribuíram para o



aprofundamento desta temática e para a construção de um retrato real deste país, os quais seria extremamente difícil de obter em Portugal.

Na terceira e última parte, realizar-se-á o debate específico dos dois capítulos anteriores, isto é, tentar-se-á aferir sobre a importância, a necessidade e o posicionamento que as infraestruturas têm por tipos de transporte. Neste contexto, efectuou-se um balanço sectorial e paralelamente uma sistematização dos principais projectos governamentais nesta área para o período de 1991-1995. Por fim, apresentou-se o programa que contém as linhas de orientação estratégicas para o próximo período de 1996-1999. Pretende-se assim, de forma prospectiva, equacionar e, dentro do possível, sugerir algumas bases para futuras decisões, naturalmente condicionadas pelos recursos disponíveis e pelas características específicas deste país.

Cap. 1 - O papel das infraestruturas e sistema de transportes no desenvolvimento económico

O presente capítulo tem como principal objectivo efectuar um enquadramento sobre o papel das infraestruturas e dos transportes. Paralelamente ir-se-á reflectir sobre os diferentes modos de articulação entre ambos, bem como sobre as possibilidades e limitações que podem decorrer da sua utilização.

1.1 Conceito de infraestrutura

Antes de iniciar a análise do conceito e do papel das infraestruturas no desenvolvimento económico, irei, de uma forma sucinta, efectuar um enquadramento sobre os conceitos de bem público e bem privado, para então posteriormente definir o seu conceito. Tal opção justifica-se pelo facto dos transportes e das infraestruturas terem estado historicamente associadas à noção de serviço público. A utilização de recursos pode-se agrupar de acordo com três conceitos:

(i) Custo de eficiência: a utilização eficiente de recursos ocorre quando não há possibilidade de efectuar uma troca que beneficie alguém sem prejudicar outra. Há diversas soluções eficientes para o problema de afectação, cada uma reflectindo um estado diferente de distribuição entre os consumidores.

(ii) Bem privado: são bens cujo consumo é rival, de forma que o consumo de A torna o consumo de B impossível. Os benefícios do consumo são internalizados, isto é, se um bem determinado é consumido por A, B é excluído do seu consumo. O mercado é eficiente no caso dos bens privados.

(iii) Bem social: são bens tipicamente não-rivais no consumo, de forma que todos os benefícios podem ser apreciados pelos membros de um grupo. Neste caso, a exclusão é indesejável e em muitos casos não possível.

Com base nestas definições, certas condições têm de ser verificadas para os recursos serem utilizados eficientemente. No caso dos bens privados, as taxas marginais de substituição do consumo têm de ser as mesmas para todos os consumidores e iguais à taxa de transformação da produção, o que pode ser conseguido através de um mercado competitivo onde os consumidores revelem as suas preferências. Neste mercado, todos

os consumidores iriam pagar o mesmo preço, mas consumir quantidades diferentes consoante os seus rendimentos e preferências.

No caso dos bens sociais, as soluções para estes problemas diferem devido a duas situações. Por um lado, devido ao facto de tais bens serem não-rivais no consumo, dado que a mesma quantidade pode ser consumida por todos. Como os consumidores diferem em rendimentos e gostos, as taxas marginais de substituição não são as mesmas. Por outro lado, um planeador omnipresente, para o qual todas as preferências sejam conhecidas, pode obter uma afectação de recursos para a produção de bens privados e sociais e uma distribuição de bens privados óptima entre os consumidores. Esta é uma solução óptima mas não operacional, pois os benefícios dos bens sociais não estão disponíveis para todos e farão com que os consumidores não revelem as suas preferências.

Segundo Musgrave (1984), o termo bem público utiliza-se quando se está a analisar actividades que, estando ligadas às políticas económicas, se reflectem em medidas orçamentais. A necessidade de existência de serviços públicos surgiu historicamente por diversos motivos:

- (i) Os mecanismos de mercado podem por si só ser insuficientes para garantir as necessidades das pessoas, surgindo a gestão pública como garante da condução, correcção e complemento da acção privada;
- (ii) A necessidade do governo dever fornecer esse bem ou providenciar a sua oferta e/ou dever fornecê-los sem impostos ou a preços que ninguém ache excessivo, independentemente do seu custo de produção. Isto pressupõe que não haja obstáculos à livre entrada de produtores, devendo tanto os consumidores como os produtores ter conhecimento integral do mercado. Na medida em que muitos serviços de infraestrutura são fixos, os utilizadores ficam dependentes dos abusos do poder monopolístico, tornando-se necessária a intervenção do estado para superar esta situação;
- (iii) Porque alguns serviços como a defesa nacional, iluminação, limpeza de ruas, são *indivisíveis* o que significa que ou são oferecidos a todos ou a ninguém. Nestes casos, a exclusão não pode nem deve ser aplicada;

(iv) O sistema de mercado não cria necessariamente emprego, estabilidade de preços e crescimento económico, sendo mais uma vez necessária a intervenção governamental para assegurar a prossecução destes objectivos. Mas, existem outros motivos, nomeadamente a tentativa de exercer um maior controlo a nível macroeconómico, a nível das relações laborais, tentativa de assegurar uma maior coordenação, melhor gestão e, no fundo, controlo público sobre serviços considerados essenciais.

Sobretudo nos países em desenvolvimento, os governos têm, de uma forma geral, detido a posse, gerido e financiado quase toda a infraestrutura, sobretudo por se considerar que as suas características de produção e o interesse público exigem uma provisão monopolística - e conseqüentemente governamental. Esta situação pode, no entanto, acabar por ter efeitos nefastos, uma vez que o sucesso ou insucesso em termos das políticas de infraestruturas e de transportes acaba por se repercutir no sucesso ou insucesso de uma governação e, igualmente, porque a sua intervenção nem sempre resultou numa boa prestação de serviços. Por este motivo, não é de estranhar que as aproximações mais recentes para financiar a infraestrutura requeiram novas iniciativas políticas;

(v) O mercado só pode funcionar numa situação de princípio de exclusão de bens privados (alimentação, vestuário, habitação, automóveis, etc), onde o consumo de A obriga à diminuição do consumo de B. No caso dos bens sociais, o consumo é não-rival, ou seja, os benefícios do seu consumo são externalizados na medida em que se tornam disponíveis para todos. Apesar do custo marginal de se ter de admitir mais utilizadores ser nula, o custo de assegurar essa facilidade não o é. Este custo tem de ser assegurado, o que exige a intervenção política;

(vi) Enquanto muitos bens que são rivais no consumo também são exclusivos, alguns bens rivais podem não o ser. É o caso de se pretender atravessar uma rua congestionada durante as horas de ponta. A utilização deste espaço é distintamente rival e a exclusão devia ser eficiente e aplicada, pois o uso do espaço congestionado iria para aqueles que ao valorizá-lo mais estivessem dispostos a oferecer o preço mais elevado. Contudo, tal exclusão seria impossível ou pelo menos muito caro ao mesmo tempo. Está-se a lidar com uma situação em que a exclusão deveria ser aplicada mas não pode porque o

mercado fracassa, pelo que a provisão pública se torna necessária até se encontrar soluções para aplicar a exclusão;

(vii) O motivo para o **fracasso do mercado** na provisão de bens sociais passa pelo facto dos benefícios que os bens sociais permitem não estarem limitados a um consumidor particular que adquire o bem, como é o caso dos bens privados, mas ficarem disponíveis para todos. Por outras palavras, a natureza não-rival do consumo pode ser considerada a causa básica do fracasso, pois torna a exclusão indesejável por ser ineficiente. A natureza não-rival e não exclusiva (ou quase) dificulta os retornos dos investimentos, prejudicando os benefícios privados dos investimentos. No caso concreto das infraestruturas, os investimentos são, regra geral, elevados e indivisíveis, tornando-se menos atractivos para o investimento privado. Paralelamente, a grande diferença entre os benefícios sociais e os benefícios privados dos investimentos contribuem para o fracasso do mercado levando, deste modo, o Estado a intervir. Para melhor se entender esta temática irei agrupar os bens segundo 4 tipos de características:

	Exclusão	
Consumo	Praticável	Não praticável
Rival	1	2
Não rival	3	4

Rivalizante - o consumo por um utilizador reduz a oferta disponível para os outros.

Exclusão - o utilizador pode ser impedido de consumir o bem ou o serviço.

Vários serviços de infraestruturas, são quase privados, isto é, rivalizantes e exclusivos. No caso dos bens públicos verifica-se a situação contrária. Os mercados adaptam-se bem à situação de oferta de bens ou serviços privados. Vários dos serviços inerentes ao sector das infraestruturas são exclusivos na medida em que a sua utilização pode ser medida e o seu consumo cobrado (acesso à água, utilização de uma estrada com portagem, de um aeroporto, de um porto, etc.). As estradas não são bens privados. As estradas rurais (típico bem público) e as estradas interurbanas des congestionadas não são totalmente rivalizantes, uma vez que um motorista adicional não reduz o valor de utilização da estrada pelos outros. Por outro lado, as vias urbanas ao ficarem congestionadas nos períodos de maior fluxo, torna necessário, embora seja difícil, excluir os utilizadores ou fixar taxas de utilização consoante o tráfego existente.

Em resumo, encontramos em termos gerais, as seguintes condições:

No caso 1 (rival/exclusivo), a provisão através do mercado é possível e eficiente. Nos casos 2, 3 e 4, o mercado é ineficiente. No caso 2 porque ocorre a não exclusividade existindo elevados custos de exclusão, no caso 3 porque o consumo é não-rival e no caso 4 porque surgem ambos os impedimentos. Neste ponto, podemos então sintetizar as características fundamentais dos bens públicos, que segundo STIGLITZ (1988) são a não exclusividade e a não variação do custo com a dimensão do consumo.

De acordo com Musgrave, o Estado pode intervir na economia com três finalidades: (i) função afectação de recursos, ou seja, a tentativa de garantir a provisão de bens sociais ou, pelo menos, o processo pelo qual são divididos entre privados e públicos; (ii) função (re)distribuição, o que exige a distribuição do rendimento para assegurar a equidade com o que a sociedade considera justo; (iii) função estabilização, ou seja o recurso ao orçamento como meio de se manter o emprego, os preços e uma taxa de crescimento da economia com efeitos na Balança de Pagamentos. A necessidade de garantir um fluxo de serviços em quantidade e qualidade é essencial para os governos, uma vez que qualquer falha no seu abastecimento seria criticado pela sociedade. Igualmente, para que se aumente a capacidade infraestrutural, são por norma exigidos grandes volumes de investimentos, tornando-se difícil equiparar com segurança a oferta e a procura gerando-se situações de super ou sub-capacidade.

Não admira que em anos recentes, segundo EICHENGREEN (1995) as sugestões para reformar a provisão e o financiamento dos serviços de infraestrutura nos países em desenvolvimento se tenham centrado na iniciativa privada. Esta alternativa ao financiamento público é vista como uma forma não só de se minimizar as ineficiências da administração pública como de evitar a necessidade de recurso a empréstimos externos. Contudo, sugerir numa economia que apenas o sector privado se deve sujeitar aos princípios económicos e que deva ser para estes que os recursos devam ser canalizados, através de uma real competição, é não prestar atenção ao facto de que ambos "os sectores têm um objectivo comum: o aumento constante da prosperidade social". (GEORGI - 1973).

Após esta descrição necessária sobre bem público e privado, vejamos então o conceito de infraestrutura. A sua definição não é pacífica, e tal decorre da existência de

múltiplas perspectivas que contrapõem diferentes aspectos. Diversos autores como Paul Rosenstein Rodan (1943), Ragnar Nurske (1955), Albert Hirschman (1958), Robert Looney e Peter Frederiksen (1981), José da Costa Emanuel (1988), Dietel Biehl (1986), Andersen Anderstig e Bjorn Harsman (1990) entre outros debruçaram-se sobre esta temática. Segundo estes autores, a "infraestrutura institucional", ao abranger praticamente todos os tipos de serviços públicos, acaba por integrar redes de transporte, redes de oferta de energia, facilidades sociais, desportivas e sociais. Algumas destas categorias podem ser oferecidas por agências governamentais, enquanto outras podem ser nalguns casos reguladas por empresas públicas ou privadas.

Na sequência das várias abordagens, encontramos a mais recente - a do Banco Mundial (1994), que agrupou as características de infraestrutura económica através da constituição de três grupos: Serviços públicos (energia, telecomunicações, fornecimento de água, saneamento, recolha de lixo, gás canalizado, etc.), obras públicas (estradas, obras de *represamento* e canalização para irrigação e drenagem), e outros sectores de transportes (vias férreas, transporte urbano, portos, vias navegáveis e aeroportos).

Apesar das infraestruturas abrangerem um conjunto diferenciado de sectores incluindo serviços como estradas, transporte de massas, sistema de águas, gestão de desperdícios sólidos, instalações eléctricas e telecomunicações, neste trabalho iremos reflectir essencialmente sobre o papel das infraestruturas enquanto suporte do sector dos transportes.

1.2 Infraestruturas e desenvolvimento

A existência dos serviços de infraestrutura anteriormente sistematizados são essenciais para praticamente todos os grupos sociais, nomeadamente os empresários nos seus processos de produção, os governos nas suas actividades diárias e as famílias para consumo e lazer.

Uma adequada provisão de serviços de infraestrutura pode influenciar a actividade económica de um país determinando o seu sucesso no que se refere à diversificação da produção, luta contra o aumento populacional, redução da pobreza, expansão do comércio, melhoria na produtividade das empresas e garante da sustentabilidade ambiental. Podemos, assim, sistematizar as relações que existem entre

infraestrutura e desenvolvimento através dos seguintes vínculos: infraestrutura e actividade económica, infraestrutura e pobreza, infraestrutura e meio ambiente.

1.2.1 - Articulação entre infraestruturas e a actividade económica

Existem diversas associações, das quais se destacam as seguintes:

a) Infraestruturas como impulsionador do desenvolvimento. A sua importância pode ser vista metaforicamente através de duas citações. Segundo ANDERSEN et alii (1993), as infraestruturas desempenham na economia o papel análogo às fundações de um prédio. "Uma fundação é caracterizada pela importância geral de todas as suas partes. A remoção de uma pedra teria repercussões severas na estabilidade de cada parte do prédio construído acima dele." Paralelamente, se não houver uma manutenção mínima, todo o prédio pode ficar em risco de ruína devido à deterioração de uma ou mais pedras (partes). Para o Banco Mundial (1994) "a infraestrutura representa, se não o motor, as "rodas" da actividade económica."

b) Infraestruturas como *inputs* de produção. Qualquer economia necessita de recorrer, em maior ou menor quantidade, à provisão de água, consumo de electricidade, recurso às telecomunicações, utilização de uma adequada rede de esgotos, um eficiente sistema de estradas e outros serviços que, na sua essência, podem expandir o potencial económico, na medida em que estes factores ao constituírem *inputs* de produção terão necessariamente impactes nas *performances* das empresas. Além da infraestrutura poder tornar os *inputs* mais produtivos, tais como estradas que permitam a deslocação de mão de obra para as empresas, a obtenção dos *inputs* a preços mais competitivos e o escoamento eficaz dos *outputs* das empresas no mercado são também factores determinantes.

c) Infraestruturas como garante da produtividade dos factores. A nível dos utilizadores, o impacte pode ser visto na melhoria das suas produtividades, como resultado por exemplo da redução do tempo e do esforço que se teria de dispender para obter água potável, transportar os seus produtos até aos mercados ou mesmo o tempo que levaria a deslocar-se até ao trabalho. No caso de se dinamizarem as vias de comunicação, o facto do preço do transporte poder ser menor (convém aqui incluir a



ponderação do tempo com o custo e a qualidade de serviço prestada) permitirá a obtenção de mais rendimentos.

d) Infraestruturas e procura. A procura pode ser estimulada ou restringida por seis aspectos inerentes aos serviços de infraestrutura: acessibilidade, capacidade, diversidade, qualidade, confiança e tempo.

A acessibilidade refere-se à localização dos serviços relativamente à população e depende de alguns factores como a localização geográfica, os costumes, etc. A capacidade prende-se com o nível máximo de serviço que pode ser entregue (nº de veículos que uma estrada pode suportar). A diversidade indica a dimensão dos serviços oferecidos. A qualidade inclui a segurança e tem duas dimensões: as características específicas do *output* infraestrutural (como o tratamento biológico das águas) e a confiança do sistema. O dimensionamento adequado e a confiabilidade aparecem como factores primordiais para os países terem condições de competição no mercado internacional. A disputa por novos mercados para as exportações depende sobretudo de uma boa qualidade da infraestrutura. Hoje em dia, com a crescente internacionalização das economias surgem novos desafios para todos os países. Especificamente, nos países em desenvolvimento, põem-se ainda alguns desafios cruciais. Por um lado, os mercados internos estão geralmente muito concentrados em virtude das dificuldades de transporte e sobretudo, do fraco poder de compra das populações enquanto nos mercados externos se põe a questão de penetração em condições que maximizem a competitividade em termos do binómio preço e qualidade. Esta situação vai gerar problemas quanto à obtenção dos investimentos necessários para assegurar o desenvolvimento tornando-se imperioso garantir a expansão dos mercados e a dinamização da capacidade empresarial, o que só poderá ser conseguido se houver uma eficiente rede de transportes e um conjunto mínimo de infraestruturas.

e) Infraestruturas e oferta de serviços. A modernização e diversificação dos processos produtivos depende dos serviços de infraestrutura oferecidos. A este propósito podem-se referir: (1) a expansão informática pode acrescer a eficácia de vários sectores de uma empresa; (2) a disponibilidade de energia, que é indispensável para se acrescer a produtividade dos trabalhadores através da introdução de máquinas tecnologicamente

mais modernas; (3) uma região dotada de serviços de infraestrutura pode ser um factor de captação de investimentos directos; (4) os gastos públicos dispendidos com a manutenção e a construção das infraestruturas pode permitir a adopção de estratégias baseadas em mão de obra intensiva.

Paralelamente o facto da infraestrutura poder estar desequilibradamente distribuída irá reflectir-se na possibilidade de crescimentos económicos diferenciados, causando maiores concentrações económicas e sociais nas áreas melhor servidas, o que poderá contribuir para a existência de um fosso entre a cidade e o campo.

Contudo, apesar da infraestrutura ser uma das condições necessárias para o crescimento económico, ela não é porém suficiente, pois exige o complemento de outros recursos.

Uma das razões é que a procura de novos produtos é essencial e a infraestrutura não pode causar impactes suficientes sem uma procura suficiente de *outputs*. Outra razão é que os recursos investidos em infraestrutura podem ter sido desviados de utilizações alternativas importantes, nomeadamente educação. Finalmente, tem de haver outros *inputs* como uma apropriada mão de obra qualificada, empresários e capital privado para que o crescimento ocorra. Um ou mais destes *inputs* são frequentemente o factor restritivo do crescimento.

1.2.2 - Articulação entre infraestrutura e pobreza

Relativamente à ligação entre infraestrutura e a pobreza parece razoável admitir que certos investimentos em infraestrutura podem constituir uma ferramenta para reduzir a pobreza, pelas repercussões sociais que podem ter no garante do bem estar das populações mais carenciadas.

a) As classes mais desfavorecidas, regra geral, não têm acesso a água potável, saneamento, têm pouca mobilidade e comunicações deficientes, o que se pode reflectir no aparecimento de problemas de saúde, menores possibilidades de emprego, analfabetismo, maiores taxas de mortalidade, etc.

b) Essencialmente nos países em vias de desenvolvimento, a população feminina tem de dispendir parte dos seus rendimentos ou do seu tempo à procura de água, lenha ou a transportar a sua produção para os mercados. Com um adequado sistema de

infraestrutura, esse tempo poderia ser utilizado noutras actividades familiares ou geradoras de rendimentos.

c) Uma adequada construção de infraestruturas físicas potencia a criação de rendimentos para os trabalhadores, desde logo porque pode exigir a contratação de mão de obra, embora os benefícios sejam de limitada duração, sendo totalmente realizados quando a construção termina.

d) A melhoria dos sistemas de transporte pode possibilitar a introdução de novos métodos agrícolas como resultado da possibilidade de introdução de novos *inputs*, que de outra forma não seria viável. Permite igualmente a diminuição das disparidades dos preços dos produtos comercializados (principalmente os bens alimentares) e a sua distribuição de áreas com excedentes para áreas mais carenciadas.

e) Quando as infraestruturas respondem às necessidades das indústrias que utilizam trabalhadores com poucas habilitações, podem ocorrer aumentos salariais. Uma boa infraestrutura pode ser um meio de atrair novas indústrias e assim aumentar o número de empregos para trabalhadores pouco qualificados.

f) O acesso a transporte de irrigação pode permitir a obtenção de rendas mais elevadas e estáveis, permitindo aos mais desfavorecidos a administração dos riscos. Neste sentido, a infraestrutura de transportes e irrigação pode aumentar as oportunidades de emprego não agrícola nas áreas rurais. Cumulativamente, se se aumentarem as produtividades dos estabelecimentos agrícolas e do transporte rural torna-se possível elevar as rendas dos trabalhadores rurais e simultaneamente reduzir os preços para os mais desfavorecidos das áreas urbanas.

g) Pode também possibilitar a valorização e qualificação da mão de obra, através da garantia de uma adequada política de transportes de ida e retorno da escola.

h) O acesso a outros bens e serviços, sobretudo nas cidades, é outro benefício da infraestrutura de transportes e comunicações. Quando populações mais carentes se concentram na periferia das áreas urbanas, como é usual em muitos países em desenvolvimento, melhores meios de transporte que reduzam os custos e o tempo de deslocação, podem permitir às famílias oportunidades de se dedicarem a actividades remuneratórias, que de outra forma não seria possível.

1.2.3 - Articulação entre infraestrutura e meio ambiente

A qualidade da vida humana é inseparável da qualidade do ambiente. Hoje em dia, serviços de infraestrutura compatíveis com o meio ambiente são essenciais para melhorar os padrões de vida e proteger a saúde pública, embora não seja linear a relação entre cada sector de infraestrutura e o meio ambiente. Os impactos mais positivos prendem-se com a eliminação e o tratamento de resíduos líquidos e sólidos. Se não se assumir esta preocupação, a provisão de esgotos sem um adequado tratamento, aumenta consideravelmente os riscos de contaminação dos lençóis de águas, pelo que numa segunda fase poderão aparecer problemas de saúde se estas forem captadas para utilização corrente. Por outro lado, o controle deficiente dos resíduos sólidos prejudica a drenagem das ruas das cidades e está ligado à proliferação de mosquitos transmissores de doenças e à propagação de surtos de cólera.

Existem, no entanto, outros problemas de poluição. Neste contexto, embora a ampliação da infraestrutura de transportes possa contribuir para a redução das emissões totais poluentes ao reduzir o congestionamento, permite o aumento da velocidade média dos veículos e conseqüente diminuição dos itinerários. Contudo, a melhoria das estradas pode, por sua vez, incentivar o uso acrescido de veículos e assim aumentar as emissões poluentes. Pelo que foi referido, conclui-se que ampliar a capacidade da infraestrutura é uma solução apenas parcial, tornando-se necessário a implementação de medidas complementares que possibilitem a melhoria do controlo do tráfego e do uso do solo, bem como o incentivo ao uso de veículos não motorizados, de combustíveis menos poluentes e do transporte público.

1.3 Desempenho das infraestruturas

Nos últimos anos tem-se assistido a uma considerável expansão na provisão dos serviços de infraestrutura em praticamente todas as economias, especialmente no que respeita às telecomunicações e ao saneamento, conforme é visível no quadro seguinte.

Quadro 1: Expansão da cobertura infraestrutural em economias de rendimentos diversos nas últimas décadas

	Ec. baixo rend. Cobertura		Ec. rend. médio Cobertura		Ec. alto rend. Cobertura
	1975	1990	1975	1990	1990
Capacidade geração energia (1)	41	53	175	373	2.100
Telecomunicações (2)	3	6	33	81	442
Saneamento (3)	23	42	44	68	+95
Estradas pavimentadas (4)	308	396	1.150	1.335	10.106
Água (5)	40	62	54	74	+95

Fonte: WORLD BANK (1994).

Notas: (1) milhares de Kw por milhão de habitantes; (2) linhas por mil habitantes; (3) % da população com acesso; (4) Km por milhão de habitantes; (5) % da população com acesso.

Para se perceber o que contribui para o bom ou mau desempenho, é preciso verificar os mecanismos que actuam na provisão dos serviços de infraestrutura bem como os incentivos que regem essa provisão. O Banco Mundial (1994) cita seis causas:

1 - A prestação de serviços ocorre, geralmente, numa situação de ausência de concorrência sendo estes, regra geral, assegurados por empresas públicas geridas de forma ineficiente, sem responsabilização e metas adequadas. Estas empresas, que praticam o clientelismo, empregam na maioria dos casos quadros técnicos para além da capacidade desejável para um funcionamento rentável.

2 - Os responsáveis pelas empresas públicas actuam, frequentemente, segundo objectivos previamente definidos pela tutela, com todas as consequências daí resultantes. Paralelamente, ao se exigir que os órgãos públicos actuem como empregadores e pratiquem o clientelismo, eles são assim pressionados para prestar serviços abaixo do custo real.

Por outro lado, para além de poucos países estabelecerem metas fixas para o desempenho dos prestadores de serviços públicos, ainda procedem a transferências orçamentárias quando necessário. Esta situação exige que as agências governamentais, e especificamente os seus departamentos devam ser responsáveis pela vigilância da eficiência e da performance do empreendimento, e devam estar suportadas por um conjunto de sanções credíveis contra os gestores que tentem enriquecer ilegítimamente.

3 - Devido ao facto do preço dos serviços de infraestrutura não reflectirem os custos reais, perde-se informação importante.

4 - Manutenção precária - Uma manutenção adequada é essencial para se manter os sistemas de infraestruturas operacionais, pois caso contrário, os utilizadores poderão ser prejudicados através da degradação gradual de uma estrada, a queda de uma ponte, a quebra de um porto, etc. Embora este problema se ponha com particular incidência no continente africano, as despesas de manutenção de estradas em virtualmente todos os países em desenvolvimento estão bastante abaixo dos níveis necessários para manter o sistema rodoviário em condições de longo prazo. Tal situação resulta da conjugação de dois factores. Primeiro, a falta de disciplina do mercado que encoraja os governos a minimizar as suas próprias despesas (manutenção de estradas) apesar do impacto que isto tem nos custos totais de transportes. Segundo, a manutenção é normalmente financiada através do orçamento, cujas receitas são quase sempre insuficientes e bastante vezes agravadas por cortes de gastos irreflectidos, sobretudo em períodos de austeridade orçamentária, embora, em contrapartida, estes cortes acabem por ter repercussões mais custosas na medida em que uma manutenção deficiente provoca a redução da vida útil das instalações e a diminuição da capacidade disponível para o fornecimento de infraestruturas. Assim, não é estranho que o Banco Mundial tenha estimado que a manutenção negligenciada em 85 países tivesse resultado em \$45 biliões de perdas nas infraestruturas rodoviárias nos últimos 20 anos. Tal situação constitui uma falha onerosa pelos custos acrescidos de reconstrução das estradas, cuja vida útil pode diminuir consideravelmente. "Por exemplo, quando uma estrada pavimentada é bem conservada, só necessita de recapotamento daí a 10-15 anos, mas a falta de manutenção pode provocar uma séria deterioração em metade desse tempo." (WORLD BANK - 1994)

5 - Má afectação dos investimentos em projectos. A realização de investimentos inadequados vai absorver recursos que poderiam ter sido afectos à manutenção, modernização ou melhoria da qualidade de prestação dos serviços. O resultado acaba por se reflectir na geração de infraestruturas inadequadas bem como na prestação ineficiente de serviços.

6 - Desperdício e ineficiência. É convicção do Banco Mundial que uma das principais fontes de degradação ambiental tanto em zonas urbanas como em rurais é a infra-estrutura mal planeada e mal gerida.



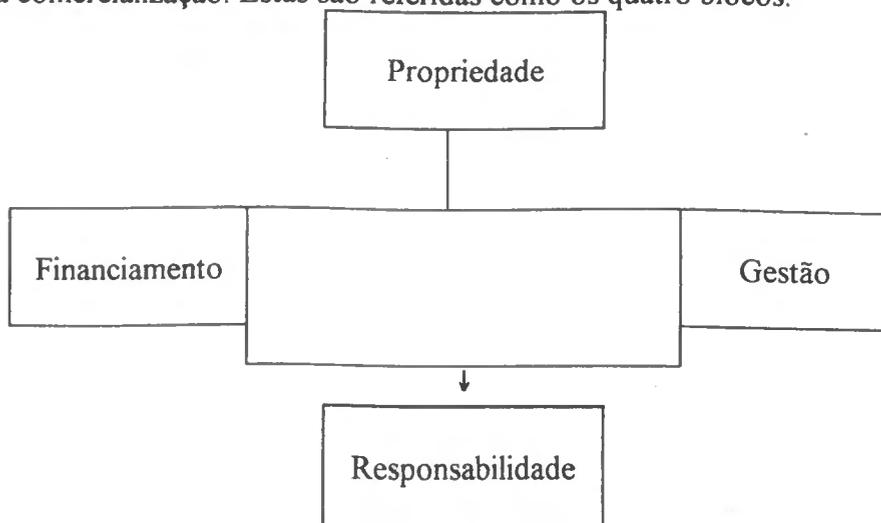
1.4 Definição de prioridades e implementação de reformas

Perante o que foi dito, o Banco Mundial preconiza a adopção de novas estratégias de desenvolvimento do sector das infraestruturas. Segundo esta instituição, a experiência passada prova que é imprescindível reexaminar-se o papel que os governos, as agências públicas e o sector privado devem cumprir na provisão das infraestruturas. Acredita-se que há possibilidades de melhorar a prestação de serviços infraestruturais e aumentar não só os investimentos nesse sector, mas também os recursos destinados à infraestrutura, para o que se preconiza a adopção de várias medidas: adoptar uma gestão baseada em princípios comerciais e não burocráticos; estimular a concorrência entre prestadores privados de serviços, devidamente regulamentados; atrair os utilizadores e outros interessados a participarem mais no planeamento, na provisão e monitorização dos serviços de infraestrutura e finalmente privilegiar as questões sociais e ambientais.

1.4.1 - Gestão baseada em princípios comerciais e não burocráticos

O objectivo principal deste ponto centra-se na necessidade de encarar a infraestrutura como uma "indústria de serviços" que deve produzir bens que atendam à procura dos clientes.

Dado que vários serviços de infraestrutura, nos quais se incluem as estradas, são um monopólio público e a sua gestão se deverá manter nas mãos dos governos, será necessário proceder a reformas em quatro áreas fundamentais e interdependentes e que idealmente devem ser implementadas em conjunto com o objectivo comum de se reforçar a comercialização. Estas são referidas como os quatro blocos:



(i) propriedade - deve envolver os utilizadores e os gestores de molde a se ganhar o suporte público para a obtenção de mais fundos, para se conseguir controlar os monopólios potenciais e restringir os gastos com as estradas quando eles forem possíveis. Como se sabe, os governos têm de harmonizar vários objectivos económicos, sociais e políticos, que geralmente se repercutem nas actividades das empresas do sector público.

(ii) financiamento - pressupõe o estabelecimento de um adequado fluxo de fundos, já que, regra geral, a maioria dos países em desenvolvimento debatem-se com escassez de fundos.

O fraco desempenho financeiro de muitos dos serviços levanta algumas ineficiências, pois para além de impôr um desnecessário e impopular custo adicional aos contribuintes, pode acarretar a perda de credibilidade do governo e igualmente uma menor utilização das receitas internas para financiar o investimento, reflectindo-se consequentemente na incapacidade e falta de incentivo para expandir ou melhorar a prestação de serviços.

(iii) gestão - deve possibilitar a existência de uma efectiva gestão destes serviços através da tentativa de aquisição de um modo de gestão mais competitivo, o que significa a administração das empresas públicas em bases comerciais, ou seja a gestão da infraestrutura como um negócio e não como uma actividade burocrática. A participação do sector privado na administração e nos direitos de propriedade é muitas vezes necessário para que a infraestrutura tenha orientação comercial.

No quadro seguinte encontramos a comerciabilidade de alguns subsectores da área dos transportes no que se refere às infraestruturas. Quanto mais escura a cor, maior a possibilidade de comercialização do sector.

Quadro 2: Viabilidade da prestação de serviços pelo sector privado (transportes) conforme os componentes infraestruturais

	Potencial concorrência	Características bem ou serviço	Potencial recuperação custos com taxas de usuário	Obrigações serviço público	Externas ambientais	Índice comerciabilidade
Caminhos de ferro	Pequeno	Exclusivo	Grande	Médias	Médias	2,0
Serviços ferroviários de frete e passageiros	Grande	Privado	Grande	Médias	Médias	2,6
Autocarros urbanos	Grande	Privado	Grande	Muitas	Médias	2,4
Eléctricos	Grande	Privado	Médio	Médias	Médias	2,4
Estradas rurais	Pequeno	Público	Pequeno	Muitas	Grandes	1,0
Estradas primárias e secundárias	Médio	Exclusivo	Médio	Poucas	Pequenas	2,4
Estradas urbanas	Pequeno	Propriedade comum	Médio	Poucas	Grandes	1,8
Instalações portuárias e aeroportuárias	Pequeno	Exclusivo	Grande	Poucas	Grandes	2,0
Serviços portuários e aeroportuários	Grande	Privado	Grande	Poucas	Grandes	2,6

Escala: (1)- menos comercializável; (3)-mais comercializável.

Fonte: Adaptado de WORLD BANK (1994).

(iv) responsabilidade - incide no estabelecimento institucional de responsabilidades, o que pressupõe a existência de uma estrutura organizacional definindo-se responsabilidades. Os problemas mais comuns prendem-se com a existência de metas mal definidas, falta de autonomia e de responsabilidade empresarial, dificuldades financeiras e problemas com salários e pessoal.

A superação destes problemas requer a implementação de algumas medidas que passam pela definição de metas bem definidas, maior autonomia financeira e administrativa (com forte contenção orçamentária), responsabilidade perante consumidores e fornecedores de capital, o estabelecimento de responsabilidades entre os diversos departamentos governamentais e a ajuda dos doadores. Esta ajuda dos doadores desempenha um papel importante, porquanto as suas estratégias de assistência tanto podem suportar o processo de reforma como miná-lo. É importante que a ajuda externa

para o sector dos transportes seja efectuado com a efectiva e consciente participação e coordenação dos governos.

1.4.2 - Concorrência entre prestadores privados de serviços

Pelo que foi anteriormente exposto, um dos elementos centrais para uma provisão pública eficiente dos serviços de infraestrutura passa pela adopção de princípios comerciais, pois acredita-se que a introdução da concorrência não só promove a eficiência como confere aos utilizadores opções que, por sua vez, irão tornar os fornecedores de infraestrutura mais responsáveis.

A produção do sector privado deve ser encorajada, embora a implementação de novas estratégias totalmente baseadas no sector privado possa ser duvidosa, pois há razões básicas para se duvidar que um sistema de gestão completamente privado seja capaz de produzir uma infraestrutura de transporte que seja económica e socialmente satisfatória.

Durante a fase de transição, o papel do governo deverá ser activo procurando assegurar a obtenção dos fundos necessários para a implementação dos programas delineados e criando um ambiente competitivo. Algumas formas de envolver o sector privado incluem a introdução de reformas na função pública (definição de metas claras, maior autonomia e responsabilidade empresarial, redefinições de carreiras, etc.), pelo que é natural que os governos avancem em termos de privatização e descentralização de componentes do sistema de infraestrutura (tal como manutenção de estradas). A este propósito, é de referir que se tem assistido a um acréscimo significativo em termos do montante das privatizações nos países em desenvolvimento, em termos de infraestrutura em geral, como se pode constatar no quadro 3.

Quadro 3: Montante das privatizações nas últimas décadas nos PVD

(milhões de dólares)

	1988	1989	1990	1991	1992	Total 1988-92
Total	2.587	5.188	8.618	22.049	23.187	61.629

Fonte: WORLD BANK (1994)

Tanto a privatização como a descentralização, são frequentemente encarados como meios de se reduzir os custos e encorajar a competição. A presunção é de que os

produtores do sector público têm poucos incentivos para operarem eficientemente devido à falta de pressão para produzirem aos custos mínimos, pelo que, o sector privado surge como alternativa estando normalmente associado às forças competitivas. Contudo, o sector público nem sempre tem pobres incentivos nem o sector privado tem sempre a competitividade esperada. Mesmo apesar das privatizações parecerem benéficas e do envolvimento do sector privado estar a aumentar e com perspectivas promissoras, o sector público terá de manter um papel igualmente válido por quatro motivos:

(i) dada a precária posição do sector privado em muitos países em desenvolvimento, continuará a caber ao sector público a responsabilidade básica de assegurar os serviços de infraestrutura, pelo menos num futuro próximo.

(ii) apesar do sector privado poder participar neste processo, há alguns sectores como o das estradas e grandes obras públicas que continuarão dependentes do sector público. Um dos motivos é que o sector privado não garante adequadamente as externalidades tais como lixo, desperdícios, estradas, a menos que os governos estejam ligados. Tal deve-se nomeadamente à impossibilidade de se recorrer a taxas para pagar os serviços.

(iii) só um sector público eficiente poderá captar e facilitar a actuação do sector privado.

(iv) finalmente, os governos de diversos países em desenvolvimento por motivos estratégicos, políticos ou de regulamentação irão manter neste sector parte da responsabilidade pela construção e funcionamento da infraestrutura. Além de serem responsáveis pela implementação de medidas para melhorar o desempenho no tocante à provisão de infraestruturas sob seu controlo directo, o uso acrescido de competitividade força os governos nacionais a desempenhar um papel de regulador que assegure que os produtores entregam serviços de confiança, com qualidade e a preços competitivos.

Compete-lhes a responsabilidade de estabelecer contextos políticos e reguladores que salvaguardem os direitos dos pobres, melhorem as condições ambientais e coordenem as interacções sectoriais, quer os serviços sejam produzidos por fornecedores públicos ou privados. São também responsáveis pela criação de contextos legais e reguladores que amparem a participação do sector privado na provisão de serviços de

infraestrutura. Finalmente, os governos terão de participar, no mínimo, no financiamento, caso a infraestrutura de serviços pretenda ser utilizada como um meio redistributivo.

1.4.3 - Livre participação dos utilizadores e outros interessados

Os mercados podem destinar às classes mais desfavorecidas menos serviços de infraestrutura do que o desejado pela sociedade pelo que se deverão implementar algumas iniciativas, nomeadamente:

(i) descentralização e participação local para maximizar os benefícios dos bens públicos locais. A provisão de bens públicos, como estradas locais exige três condições. Primeiro, é necessário decidir acerca da quantidade e do tipo de infraestrutura a fornecer, o que não pode levar em conta opções pessoais expressas no mercado, pois o produto estará disponível para todos. Segundo, é preciso investir e fornecer a infraestrutura, pois não é lícito esperar que o investimento parta sempre da iniciativa privada, uma vez que não há formas de garantir que as tarifas cobradas aos utilizadores recuperem integralmente os custos. Finalmente, é preciso conservar as instalações de infraestrutura. Num contexto de mercado não se pode esperar que particulares desempenhem essa tarefa, porque muitos serviços de infraestrutura beneficiam o público em geral.

"É óbvio que o mercado não se desincumbe bem dessas funções, mas as burocracias públicas centralizadas do sector também não se mostraram particularmente aptas a desempenhá-las. As decisões de investimento resultam quase sempre em pouquíssima infraestrutura nas zonas rurais." (WORLD BANK - 1994)

A descentralização do sector rodoviário torna-se natural no caso das estradas rurais, porque as vias urbanas e rurais beneficiam sobretudo os residentes locais, enquanto as redes primárias têm benefícios mais difusos.

(ii) afecções orçamentais judiciosas a programas de gastos de âmbito nacional para aumentar o valor das grandes redes de infraestrutura, como estradas nacionais. As decisões relativamente às afecções de gastos em sectores infraestruturais e entre sectores devem considerar as metas de desenvolvimento previstas para o país. Mais uma vez os governos terão de intervir através da opção entre novas obras ou manutenção, e entre os sectores urbanos e rurais de diferentes regiões. Um método possível é afectar despesas a diferentes actividades com base nas taxas sociais de retorno. Segundo o

Banco Mundial (1995), a análise desses retornos revela que, na maioria dos países em desenvolvimento, a manutenção é de importância vital se comparada com novas obras.

(iii) concessão de subsídios de infraestruturas como meio redistributivo de recursos das famílias mais ricas para as mais carenciadas. Põe-se no entanto, a questão de se saber se os subsídios chegam aos pobres e se esses fundos não seriam mais rentáveis se investidos noutros sectores. Além disso, nos países em desenvolvimento, dada o desigual acesso aos bens básicos (os pobres não tem água corrente, energia eléctrica, redes de esgotos), o subsídio dos preços quase sempre vai beneficiar desproporcionalmente os mais abastados.

(iv) alterações dos preços, regulamentações e projectos para enfrentar as externalidades e controlar os efeitos ambientais negativos. A infraestrutura pode aumentar ou diminuir a segurança pública. As estradas melhor pavimentadas permitem velocidades superiores expondo os transeuntes a um maior risco de acidentes, embora a sinalização de trânsito possa controlar esse risco. Uma vez que os mercados são indiferentes a essas externalidades, compete aos governos procurar solucionar esses problemas. No sector dos transportes, impõe-se a adopção de por exemplo taxas de estacionamento, licenciamento por áreas de forma a incentivar meios de locomoção alternativos.

1.4.4 - Privilégio das questões sociais e ambientais

Existem novas oportunidades e iniciativas que podem obrigar os fornecedores de serviços de infraestruturas a serem mais eficientes e sensíveis às necessidades dos utilizadores: (1) aparecimento de inovações diversas ao nível da tecnologia e gestão reguladora dos mercados; (2) existência de consenso quanto à necessidade de uma maior participação do sector privado; (3) Finalmente, encontramos uma nova problemática que se prende com o compromisso renovado com as questões sociais e ambientais.

A consciência de que as gerações futuras constituem uma clientela a ser atendida a par das alterações políticas ocorridas em diversos países em desenvolvimento (democratização, pluralismo e descentralização) vieram decisivamente incentivar a procura de soluções alternativas de fornecimento de serviços que fossem mais viáveis e mais compatíveis com uma melhor articulação entre o meio ambiente e as infraestruturas.

Actualmente, muitos investimentos em infraestrutura são efectuados com o intuito de se reduzir a degradação ambiental resultante da produção ou do consumo de certos bens. A gestão do lixo sólido é um exemplo de como se espera que a infraestrutura possa reduzir os efeitos ambientais negativos. A degradação ambiental pode também ser indirectamente reduzida. Por exemplo, a disponibilidade de energia pode diminuir a desflorestação se se substituir a queima da madeira por fuel.

Existem diversas formas de integrar as consequências ambientais num planeamento infraestrutural. Primeiro, a prevenção deve desempenhar a possibilidade de maximizar o bem estar dos residentes. Segundo, as externalidades negativas que podem resultar da produção de serviços de infraestrutura devem ser identificadas. A informação deve ser utilizada para se procurar soluções alternativas a nível da tecnologia. Outro uso da informação é planear melhorias integradas de infraestrutura que serão exigidas pelo desenvolvimento de outras infraestruturas.

Existem algumas limitações do sistema actual e que têm a ver com o facto de apesar do governo dispôr de crédito mais barato, ele poder ser mais ineficiente na canalização dos fluxos. Além disso, quando os governos vêm os seus orçamentos limitados por motivos macro económicos, assiste-se, por norma, ao corte das despesas em infraestrutura.

1.5 Financiamento das infraestruturas

A construção e a manutenção de infraestruturas requer custos elevados o que levanta a questão da sua cobertura, preferencialmente, pelos utentes.

Existem dois tipos principais de custos: (i) custos de capital decorrentes da construção da infraestrutura e (ii) custos de exploração e manutenção que dependem quer do volume de tráfego, quer das condições meteorológicas (o pavimento de uma estrada deteriora-se mais rapidamente com o calor excessivo, com a neve, com a chuva, etc.). A ideia de quem utiliza deve pagar, coloca o problema sobre a forma de imputação dos custos. Segundo um estudo realizado pela Comissão das Comunidades Europeias (1995), a imputação dos custos deverá satisfazer três critérios: **(i) os encargos do sistema de transportes devem, sempre que possível, relacionar-se com os custos reais (valorização dos custos marginais) a nível do utente individual.** Por exemplo, o desgaste

das vias rodoviárias provocado pelo tráfego pode ser tributado através da imputação de uma taxa consoante o peso do veículo por eixo. Este sistema poderá reduzir os trajectos efectuados com o veículo vazio e aumentar o recurso ao transporte combinado; **(ii) a imputação dos custos das infraestruturas deverá cobrir os custos agregados das infraestruturas.** Na ausência de uma recuperação total dos custos no sector dos transportes, o orçamento público terá de suportar esse encargo de financiamento através da tributação ou imposição de encargos a outros sectores, o que além de ser indesejável exige uma atitude cuidadosa, pois se é legítimo investir em infraestruturas por motivos políticos, já não o é, quando se trata de exigir aos utentes dos transportes que suportem esses custos por essas razões; e **(iii) transparência relativamente ao sistema de imputação de custos de infraestruturas, tanto para as empresas como para os cidadãos.**

É imperioso imputar de forma eficiente e equitativa os custos de congestionamento (uma das principais consequências sentidas diariamente), para se assegurar as receitas necessárias para cobrir os custos de capital da rede, e se possível também os custos de exploração. Esta situação poderá ter algumas vantagens das quais se destacam a possibilidade das receitas desses encargos poderem reverter para o sector dos transportes (rodoviários), beneficiando deste modo todos os que os suportaram. Por outro lado, essas receitas permitirão evitar a cobrança de outros impostos para assegurar o financiamento público das infraestruturas. Finalmente, as receitas podem ser aplicadas para assegurar outros elementos de uma estratégia global (sistemas de orientação rodoviária, transportes públicos, etc.).

Sem um adequado e estável fluxo de fundos, as políticas de construção e manutenção das diversas infraestruturas (estradas, portos, aeroportos) não serão sustentáveis. Este é um problema particularmente importante para os PVD's.

A parte que cabe aos governos nos gastos com infraestrutura tem sido maior do que o que seria desejável, uma vez que de acordo com o Banco Mundial (1995) os países em desenvolvimento dispõem actualmente cerca de US\$200 biliões de dólares por ano em investimentos em infraestrutura, dos quais 90% ou mais provêm das receitas tributárias ou são intermediadas pelo governo. Contudo, nos países em desenvolvimento esta situação pode ser uma vantagem, pois o Estado é uma entidade que detém

capacidade creditícia perante a comunidade internacional o que lhe possibilita financiar projectos que outras entidades não conseguiriam.



A participação da infraestrutura no investimento total do governo, raramente é inferior a 30%¹ representando os gastos com funcionamento e manutenção uma grande fatia dos gastos correntes. Os fluxos obtidos destinam-se na sua maioria aos sectores energético e dos transportes, como se pode verificar no quadro seguinte:

Quadro 4: Financiamento de infraestrutura pela Ajuda Pública ao Desenvolvimento

(milhões de US \$ correntes)

Ano	Abasteci- mento água	%	Transportes	%	Comunic.	%	Energia	%	Outros sectores	%	Total
1984	1893	11%	5938	34%	940	5%	8565	48%	330	2%	17666
1985	2558	15%	5303	32%	786	5%	7675	46%	286	2%	16608
1986	3213	19%	4690	27%	1141	7%	7598	44%	572	3%	17214
1987	2858	13%	8466	38%	1080	5%	8733	39%	1030	5%	22167
1988	4319	17%	7697	31%	2519	10%	8759	35%	1454	6%	24748
1989	1979	10%	7503	37%	1628	8%	6570	32%	2817	14%	20497
1990	2642	13%	6816	34%	2373	12%	6322	31%	2015	10%	20168
1991	2690	11%	7380	31%	1421	6%	8969	38%	3298	14%	23758

Fonte: WORLD BANK (1994)

O papel dos financiamentos não se deve limitar a assegurar a obtenção de fundos onde eles são exigidos, pois isso pode causar problemas de má eficiência.

Como já foi anteriormente referido, muitos países em desenvolvimento têm escassos recursos financeiros e que são geralmente insuficientes para financiar a reabilitação das estradas através dos seus próprios recursos. Os fundos podem então ser obtidos de três formas: (i) através de fundos governamentais; (ii) através dos empréstimos e ajudas de doadores; (iii) através de financiamento privado.

Os maiores problemas que afectam a manutenção das estradas são de ordem institucional e financeira. Relacionam-se principalmente com a gestão inadequada das estradas, afectação inadequada de fundos, fracas condições de emprego, indefinição de responsabilidades, deficiente gestão das estruturas.

A gestão destes problemas requer mudanças governamentais na gestão e financiamento das redes de estradas. A chave para esta questão como vimos passa pela comercialização.

¹ WORLD BANK (1994), p 98.

Podemos questionar-nos se os investimentos em infraestruturas serão óptimos?

Apesar das tentativas de medir a procura, o nível de infraestruturas pode ser ineficiente por diversos motivos:

- a estrutura política pode falhar na tentativa de articulação entre a procura de bens públicos e pode conduzir à sub ou sobre provisão.
- mesmo em casos em que a procura esteja correctamente articulada, um ineficiente sistema de financiamento público pode gerar fundos inadequados no orçamento para financiar a infraestruturas.
- distorções nos preços podem reflectir-se na utilização dos serviços de infraestruturas. Se as tarifas estão baixas, poderá haver uma procura excessiva dos serviços de infraestruturas e o inverso no caso contrário.
- taxas de juro mantidas artificialmente baixas podem causar uma aparente oportunidade redução de custos e conduzir a excessivos investimentos de capitais públicos.
- decisões incorrectas de gestão de infraestruturas podem igualmente causar ineficiência na utilização de capital ou de outros erros.

1.6 Transportes

Os transportes têm tradicionalmente sido considerados um sector eminente no progresso social e económico de todas as sociedades, o que entre vários autores se traduz por exemplo na afirmação de BRITO (1994) onde "os transportes têm desempenhado, nos dois últimos séculos, um papel fundamental na mobilidade das pessoas e mercadorias, na localização e desenvolvimento de estabelecimentos humanos e na organização do sistema produtivo." *Grosso modo*, o desenvolvimento da marinha permitiu no séc. XVI a descoberta de novos países e condicionou a Renascença. O caminho de ferro está indissociavelmente ligado à revolução industrial. Actualmente estamos na era do automóvel e do espaço.

Tem-se assistido, cada vez mais frequentemente, ao desenvolvimento das interacções espaciais quer à escala nacional quer à escala mundial como reflexo da impossibilidade de oferta e da procura raramente coincidirem espacialmente. Esta interacção espacial, ocorre sempre que se assiste à deslocação de bens e só é possível ser implementada, no caso de estar servida por uma rede compatível de transportes.

1.6.1 - Tipos de transportes

Existem diversos sistemas alternativos - terrestres, fluviais, marítimos e aéreos - que de acordo com GROOTE (1953) são simultaneamente complementares e concorrentes entre si. A opção por um deles depende de vários factores. Um dos mais importantes é necessariamente o factor económico, repercutido no custo médio de transporte por unidade de distância percorrida e por unidade transportada. Este custo médio, que necessariamente é diferente para cada meio, está associado aos custos fixos (instalações específicas e infraestruturas subjacentes) e aos custos variáveis (dos quais podemos destacar os combustíveis, a manutenção do veículo e a mão de obra). Os modos de transporte que registam custos fixos elevados decorrentes, por exemplo, dos elevados montantes de investimento associados, caso dos transportes marítimo e aéreo, tornam-se bastante dispendiosos, pelo que só serão rentáveis se forem utilizados para grandes distâncias e para grandes quantidades de mercadorias e/ou pessoas, pois só assim poderão amortizar os investimentos efectuados. Complementarmente ao factor económico, é de destacar o papel da natureza e das características do que se pretende transportar, pois, bens que sejam perecíveis e que exijam maior rapidez de deslocação, bens com elevada dimensão, com maior peso e fragilidade, podem agravar os preços de transporte. Finalmente, o trajecto a percorrer é outro factor igualmente determinante pois, se este for intercontinental, então só o avião ou o barco poderão responder a esta circunstância.

Assim, poderemos subdividir e caracterizar os seguintes meios de transporte:

Transporte por caminho de ferro - Foi até finais do século XIX o único meio que proporcionava um serviço rápido e eficaz relativamente ao volume de carga transportada. Tem algumas vantagens decorrentes dos elevados níveis de segurança, do reduzido consumo de energia e conseqüentemente dos efeitos ambientais, embora necessite de transbordo, o que exige perda de tempo e gastos acrescidos com mão de obra.

Transporte rodoviário - É considerado o meio mais eficaz para se deslocar mercadorias em zonas rurais e para distâncias curtas, já que permite o transporte porta a porta,

assegurando deste modo a totalidade do percurso sem necessidade de transbordo. É um óptimo complemento dos outros transportes.

De acordo com GROOTE (1953), o veículo automóvel detém algumas vantagens económicas: (i) é indiferente às curvas adaptando-se sem dificuldades a regiões com topografias acidentadas e montanhosas; (ii) apresenta uma capacidade unitária relativamente restrita, adaptando-se aos tráfegos dispersos no tempo e no espaço, ou seja, oferece grande flexibilidade e (iii) é o meio de transporte mais completo em termos de mobilidade.

Por norma não exigem grandes investimentos, para além das estradas e o seu custo de aquisição também não é dos mais elevados se atentarmos a alguns dos outros meios de transporte.

Transporte fluvial - Só é possível em determinadas condições, nomeadamente regiões com rios caudalosos e navegáveis que possam comunicar entre si por meio de canais. É um meio de transporte muito económico e lento, mas apto para mercadorias de grande peso e escasso valor, como alguns minerais, material de construção ou madeira.

Transporte marítimo - Segundo Williams e Fair (1959), este meio de transporte tem a vantagem de permitir a deslocação a longas distâncias de um grande volume de mercadorias e bens com um custo relativamente baixo e muito inferior ao dos transportes aéreos e terrestres, embora tenha a desvantagem de poder ser bastante influenciado pelas condições climáticas, pela dimensão portuária e de não permitir grande rapidez de deslocação. Tem contudo um grande inconveniente associado ao facto de exigir o transbordo, que implica um agravamento dos custos. Para além disso, caso os transportes terrestres não assegurem de uma só vez a descarga do navio, torna-se necessário recorrer à armazenagem.

Transporte aéreo - É a forma mais comum de transporte para deslocações de longa distância e a única alternativa razoável quando o factor tempo é determinante, já que de acordo com Williams e Fair (1959) "a principal e predominante característica do transporte aéreo é a velocidade, e este factor contribui enormemente para a sua utilidade actual." Mas, embora a velocidade o torne no sistema mais rápido, por outro lado também o torna o mais caro.

É o único meio de transporte que pode ser utilizado em determinadas regiões, embora o seu maior inconveniente resida nos avultados investimentos que ele exige não só em termos do próprio veículo mas também das infraestruturas dado que o seu crescimento e desenvolvimento dependem das facilidades em termos de aeroportos, pois necessitam de grandes zonas de terreno plano e livre de obstáculos. Esta situação contribui para a existência de elevados custos de manutenção que por norma têm de ser suportadas por investimentos estatais. Encontramos ainda algumas limitações das quais podemos destacar os elevados índices de poluição sonora e as situações de saturação do tráfego aéreo existentes em diversos países, particularmente europeus.

Para Coyle et alii (1990), em termos históricos, económicos, ambientais, sociais e políticos, os transportes têm acompanhado, contribuído e sido influenciados pela evolução das sociedades. À medida que os padrões de vida se têm tornado mais complexos, mais indispensáveis se têm tornado todos os elementos dos sistemas de transporte, tendo-se constituído não só uma das mais importantes indústrias mundiais, mas igualmente uma das ferramentas de que qualquer sociedade necessita.

1.6.2 - Política de transportes

Após este pequeno enquadramento importa agora reflectir sobre a necessidade de uma política de transportes, o que nos leva a pôr a seguinte questão: porque é que precisamos de uma política de transportes?

Thomson (1974) destaca um conjunto de sete motivos para que o ser humano recorra aos transportes, a saber: diferenças geográficas, especialização, outras economias de escala, objectivos políticos e militares, relações sociais, oportunidades culturais e localização da população. Já Soeiro de Brito (1994) destaca que os transportes "são tradicionalmente um dos factores da vida de relação entre os povos, e responsáveis pelo seu desenvolvimento ao viabilizarem um aproveitamento mais racional de recursos, a especialização de áreas e o alargamento de mercados."

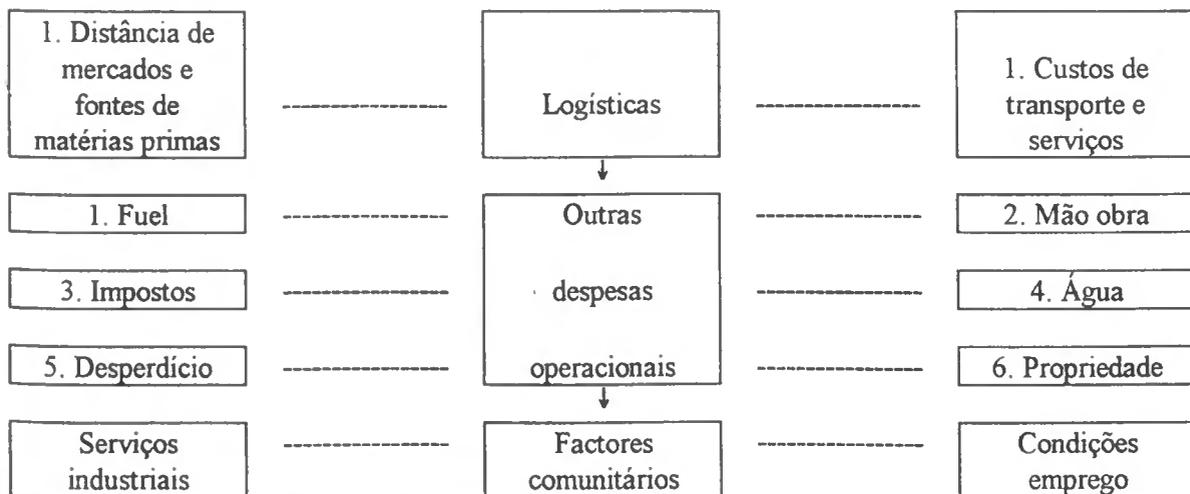
De um modo ou de outro, estes e outros autores que se debruçam sobre esta temática acabam, na generalidade, por concluir acerca da sua importância, embora por múltiplos motivos. Podemos então de uma forma sucinta enumerar alguns dos principais impactes que os transportes podem ter nas sociedades.

O desenvolvimento dos transportes, embora não produzindo bens, pode acrescentar valor, pode garantir e promover o desenvolvimento de actividades produtoras de bens e serviços e, por outro lado, gerar emprego. Neste contexto, um estudo realizado pelo Gabinete de Planeamento e Controle das Obras Públicas (1979) afirma que "(...) o papel activo e dinamizador a desempenhar por este sector no conjunto da economia poderá ir desde a contribuição para a melhoria da qualidade de vida da população, à melhoria dos acessos às regiões menos desenvolvidas, ao desenvolvimento de alguns sectores industriais, à contribuição para o atenuar do desequilíbrio da Balança de Pagamentos e à absorção do desemprego." Estes podem ser utilizados pelos governos como instrumentos políticos, na medida em que a melhoria da sua eficácia pode contribuir para a redução das assimetrias regionais, contribuir para o bem estar das populações e permitir a obtenção de maiores níveis de competitividade das empresas.

As redes rodoviárias constituem um motor de desenvolvimento, quer pelo incentivo que exercem na capacidade produtiva, quer na exploração dos recursos locais e mesmo no desenvolvimento turístico das regiões. As redes rodoviárias são, por um lado, consequência do desenvolvimento das regiões e, por outro, são a causa do desenvolvimento regional. Uma rede rodoviária eficaz permite a expansão dos mercados facilitando a integração nacional noutros espaços económicos, o desenvolvimento dos centros urbanos, o estímulo para a produção em grande escala, permitindo, por exemplo, que as indústrias possam não só aumentar as suas zonas de influência, como obter benefícios resultantes da redução do tempo de percurso.

A localização das empresas, em termos de escolha estrategicamente correcta é essencial e acaba sempre por contemplar os meios de transporte que as podem servir. A selecção de um local para instalação de uma empresa pressupõe sempre a procura da máxima rentabilidade, o que exige a gestão de algumas variáveis que podem condicionar a sua localização numa região (vd. esquema seguinte).

Como aparece indicado na figura seguinte, as logísticas são o primeiro determinante locacional considerado. A distância de/e para os mercados e a localização das fontes de matérias primas afectam, embora de forma diferente, o custo de deslocação.



Fonte: COYLE, John C. e Edward J. Bardi (1980).

De qualquer modo, é sempre vantajoso para qualquer indústria situar-se num local bem servido por vias de comunicação. Para além do custo do solo, do transporte e da acessibilidade, pode-se usufruir de diversos factores de localização, dos quais se podem destacar os factores energéticos (nomeadamente o fuel, a electricidade), o volume de impostos, a proximidade de água, os desperdícios e a propriedade.

A proximidade dos centros populacionais tem vantagens a nível da mão de obra, quer em quantidade quer em qualidade, pois por norma, é nos centros urbanos que se encontra o pessoal mais especializado e com maiores níveis de habilitações.

Adicionalmente, temos os factores comunitários, que também afectam a decisão relativamente à localização de uma empresa. Muitas comunidades oferecem incentivos às empresas (tais como impostos reduzidos, taxas reduzidas para o consumo de água e lixo) se estas se localizarem naquela comunidade. Resta um factor determinante. As cidades encontram-se, geralmente, melhor servidas de infraestruturas (das quais se destacam os transportes que poderão criar melhores acessibilidades) e equipamentos (redes de energia, água, esgotos, escolas, hospitais, bombeiros, polícia, etc.) do que as zonas rurais.

As grandes aglomerações favorecem assim, o desenvolvimento das empresas, sendo habitual estas preferirem situar-se próximo das grandes aglomerações fornecedoras de mão de obra quer em quantidade quer em qualidade e mais bem servidas de infraestruturas e com mercados mais amplos. Mas, a implantação e sobretudo a adequada gestão e manutenção das infraestruturas (redes de esgotos, distribuição de água e energia, transportes) e dos equipamentos sociais (imprescindíveis para a

manutenção de uma desejável performance económica e social) exige avultados investimentos envolvendo grandes disponibilizações de verbas públicas. Torna-se necessário assegurar o planeamento urbano, prevendo-se cuidadosamente os custos de utilização dos equipamentos e das infraestruturas. Se estes não tiverem capacidade de resposta perante as crescentes necessidades, surgirão inevitavelmente problemas de congestionamento, falta de habitações, aumento do custo dos terrenos, prejuízos ambientais.

"Os transportes, e nomeadamente as infraestruturas rodoviárias, para poderem satisfazer as necessidades reais de deslocação de pessoas e bens têm necessariamente que se adaptar à procura que é induzida pelo desenvolvimento económico e social global do país." (Gabinete de Planeamento e Controle de Obras públicas -1979).

Os transportes têm um efeito catalítico na sociedade na medida em que pode estimular o comércio e a movimentação entre vários outros factores, embora o inverso também seja verdade. Ou seja, a procura de comércio e a necessidade de deslocação irão repercutir-se igualmente na necessidade de desenvolvimento dos transportes.

Os centros urbanos ao se desenvolverem têm impactos económicos e sociais diversos devido à sua capacidade polarizadora uma vez que são geralmente centros empregadores de mão de obra, quer para os residentes, quer para as zonas periféricas.

A ocupação do solo das cidades deve-se a três factores: é um reflexo histórico do surgimento e desenvolvimento posterior das cidades, depende do custo do terreno e da acessibilidade. Os dois últimos factores, juntos, são essenciais para a obtenção de maiores margens de lucro e de rendibilidade na localização das actividades.

O preço do terreno está associado à acessibilidade, ao desenvolvimento dos equipamentos e das infraestruturas existentes, e que em princípio se sujeitam ao papel do mercado. Consequentemente, o valor dos terrenos será máximo nas áreas de maior acessibilidade. Nestes locais, regra geral, a utilização do solo é intensa e o espaço disponível raro, sendo a oferta reduzida mas a procura elevada. Desta forma, assiste-se ao aparecimento de especulações fundiárias, que se repercutem necessariamente em maiores dispêndios de capital, caso uma empresa queira ficar instalada no centro.

Nos arredores, a pressão é menor, mas também os eixos viários são menos densos e a acessibilidade menor, sendo conseqüentemente os preços nestas zonas inferiores. Assim, a localização das actividades e das habitações, são influenciadas pelos preços dos terrenos e pela acessibilidade. Os locais de maior acessibilidade são os que registam maior procura por parte do sector terciário.

Partindo do princípio de que os centros urbanos podem dinamizar as suas áreas de influência, torna-se estratégico promover o desenvolvimento de centros de dimensões diferenciadas por todo um país ou uma região. O seu desenvolvimento dependerá directamente da sua acessibilidade¹, o que significa que os aglomerados populacionais e, a nível global os países que correspondam a nós das redes de transportes e que tenham um adequado sistema infraestrutural, estarão numa posição privilegiada para serem mais competitivos. Porém, o desenvolvimento dos transportes pode nem sempre traduzir-se em crescimento, porque se poderá assistir ao agravamento de desequilíbrios entre regiões ou zonas que se encontrem em estádios de desenvolvimento diferenciados. Por outras palavras, a melhoria da rede de transportes *per si* pode não ser uma condição suficiente para revitalizar os centros urbanos ou os países embora seja uma condição necessária.

Será imprescindível dotar os centros urbanos de actividades económicas que favoreçam o aproveitamento das potencialidades locais e incentivem os investimentos.

1.6.3 - A durabilidade como base da política de transportes

Para ser eficaz qualquer política de transporte deve responder essencialmente a três exigências. Primeiro, deve procurar assegurar um melhor nível de vida, o que exige que os recursos sejam afectados de forma adequada e que o património seja devidamente gerido (viabilidade económica e financeira). Segundo, deve permitir a melhoria da qualidade de vida não se limitando ao crescimento do volume de bens trocados (viabilidade ambiental e ecológica). Os efeitos externos devem ser tomados em consideração nas decisões, públicas e privadas que determinam o desenvolvimento futuro. Terceiro, as vantagens devem ser equitativamente repartidas entre todas as camadas da sociedade (viabilidade social).

¹ Entende-se por acessibilidade o grau relativo de facilidade em termos de tempo e/ou custo com que se atinge um determinado lugar.

1.6.3.1 - Viabilidade económica e financeira

Para se tirar partido das vantagens decorrentes do comércio mundial dos bens manufacturados, entre outros, os países devem ser capazes de assegurar os serviços de transporte de mercadorias de forma rápida, fiável e sobretudo, constantemente adaptadas às necessidades dos utilizadores.

Segundo Nijkamp (1993), "(...) um transporte eficiente é um *sine qua non* para um desenvolvimento económico equilibrado: assegura que os factores de produção são trazidos para os processos de produção e que os produtos finais são distribuídos pelos mercados." A existência de uma matriz perfeita de transportes é igualmente um elemento essencial para a economia, uma vez que permite assegurar a deslocação de bens produzidos a um custo mínimo. Qualquer actividade industrial necessita de deslocações de mercadorias e o custo do transporte é um factor determinante para a competitividade da indústria. Complementarmente, a qualidade do transporte é essencial, pois a rapidez e a fiabilidade são imprescindíveis para a obtenção de resultados positivos das empresas, da correcta rotação de stocks, que em última instância se repercute na competitividade da empresa.

Para serem económica e financeiramente viáveis, os transportes devem ser eficazes ao nível dos custos e devem adaptar-se sem cessar à evolução da procura.

A gestão do sector dos transportes é complexa e apresenta múltiplas facetas. Por diversas razões (históricas, técnicas e económicas) o poder público tem desempenhado um papel activo. Em termos económicos, destacam-se algumas razões: (i) este sector necessita de elevados montantes financeiros a longo prazo, o que só tem sido conseguido com a ajuda do sector público; (ii) os transportes estão na origem do aparecimento de efeitos secundários (ruído, poluição, deterioração da qualidade de vida) que as regras de mercado nem sempre tomam em consideração; (iii) Podemos ainda acrescentar os motivos técnicos, pois a iniciativa privada dificilmente terá interesse e eventualmente capacidade por si só para adquirir, por exemplo, os terrenos inerentes à construção de novas infraestruturas.

Assim, a organização tradicional dos transportes tem implicado uma intervenção importante do Estado neste sector, sob o pretexto não só de se proteger o interesse público, mas também de se superar diversos problemas que podem surgir.

A aproximação tradicional apresenta geralmente uma carência importante: não integra dispositivos de encorajamento para fazer coincidir os interesses privados do fornecedor com o interesse público.

É possível tornar mais eficaz a criação de uma infraestrutura atraindo o sector privado para a sua concepção e construção, mesmo que a infraestrutura em questão pertença e seja explorado pelo Estado. As competências do sector privado podem neste caso passar por: (i) formulação do projecto inicial; (ii) reunir os parceiros necessários para executar o projecto e (iii) gerir as operações. É importante que a livre iniciativa possa desempenhar um papel activo. Contudo, é necessário que exista regulamentação por forma a evitar a criação de cartéis e através de disposições contratuais onde se contemplem a possibilidade de imposição de penas em caso de incumprimentos. As concessões permitem que o Estado reduza os seus problemas orçamentais, pois os projectos de infraestrutura podem ser inscritos fora dos orçamentos.

O financiamento das infraestruturas de transporte pelo sector privado, deve, pois, ser considerado como um partenariado entre o sector público e o sector privado. A escolha do tipo de partenariado e a forma de participação do sector privado deve ser baseada numa análise do conjunto de custos e vantagens sociais das diferentes soluções possíveis.

Certas actividades de transporte não podem ser privatizadas. O sector privado pode participar na exploração da maioria dos modos de transporte desde que exista um quadro jurídico adequado que proteja a propriedade privada dos contratos. Mas, para certos tipos de infraestrutura, caso das estradas urbanas e rurais de interesse local, os problemas materiais postos pela exclusão dos utilizadores que não pagam tornam difícil a existência de um mercado concorrencial.

1.6.3.2 Viabilidade ambiental e ecológica

Os vários impactos de um sistema espacial disperso levanta um complicado processo em termos de impacto de desperdícios do sistema de transporte. A

sustentabilidade ambiental e ecológica correm riscos diversos devido à emissão de gases tóxicos.

Os efeitos ambientais são sensivelmente diferentes consoante o tipo de transporte considerado. Os veículos automóveis são a principal fonte de emissões e cujos efeitos se fazem sentir a nível local e continental (nomeadamente sob a forma de chuvas ácidas) e representam mais de três quartos da contribuição do sector dos transportes em termos de poluição global. Actualmente os transportes ferroviários não têm impactos negativos dignos de realce. A aviação causa poluição local na atmosfera bem como a baixa altitude pelo ruído e contribui para o aquecimento do planeta pois as suas emissões gasosas na troposfera são extremamente nocivos. Os transportes marítimos podem contribuir para a poluição das zonas costeiras ecologicamente frágeis ao deitar os lastros e restos das cargas petrolíferas no mar.

A maior parte das melhorias tem sido no sentido de se reduzir os custos de transporte, o que pode ter efeitos benéficos no ambiente, por exemplo, porque pode diminuir o consumo de carburante. A pressão acrescida na necessidade de transportes traduz-se numa dependência acrescida nos transportes rodoviários, o que tende a aumentar o consumo de energia e a aumentar a poluição atmosférica. Todavia, é difícil inverter estes processos, pois as actividades e os estilos de vida individuais exigem uma grande dependência relativamente aos transportes rodoviários.

Este assunto levanta a questão sobre as **externalidades negativas dos transportes**. Estas referem-se a uma situação em que o utente dos transportes não suporta na íntegra todos os custos da sua actividade de transporte (isto é, não são incluídos os custos ambientais, do congestionamento, dos acidentes) ou não recebe na íntegra os benefícios dessa actividade.

As actividades de transportes geram benefícios e custos internos (neste caso, é a pessoa que os suporta através da forma de perda de tempo, combustível, etc.) ou externos (reflectem-se nas outras pessoas) que recaem de formas diferenciadas nos utentes.

Em termos gerais, os custos de transportes podem-se agrupar da seguinte forma:

Quadro 5: Classificação dos custos de transportes

Categorias de custos	Custos Sociais	
	Custos internos	Custos externos
Despesas transportes	combustível, veículo, tarifas	custos pagos por terceiros (locais de estacionamento gratuito)
Infraestruturas	impostos de circulação, impostos sobre consumo de combustível	custos de infraestruturas não cobertos
Acidentes	seguros	dôr e sofrimento infligidos a terceiros
Ambientais	desvantagens para o próprio	ruído imposto a terceiros
Congestionamento	custos de tempo para o próprio	atrasos, custos de tempo impostos a terceiros

Fonte: Adaptado do Livro Verde da Comissão das Comunidades Europeias (1995).

As externalidades podem criar uma utilização ineficiente dos recursos. Se se recorrer a um tipo de veículo causador de poluição atmosférica e que danifique a rede rodoviária, sem que se lhe impute estes custos, pode-se optar por este veículo em detrimento de outro que seja preferível. Por outras palavras, as externalidades decorrentes de opções individuais causam resultados indesejáveis para a sociedade. Além disto, os custos externos são suportados por terceiros já que, em última instância, são os contribuintes que têm de suportar os custos de manutenção rodoviária e os custos de saúde provocados pela poluição atmosférica. Para se superar esta situação é necessário que o governo actue de forma clara.

As medidas governamentais deverão actuar a nível dos preços, de forma a assegurar que os preços pagos pelos utentes dos transportes reflectam melhor os custos totais. A intenção deverá, contudo, ser realista, o que significa que não é possível, pelo menos, actualmente, ter transportes sem ruídos. Assim, há que procurar garantir que os efeitos secundários da actividade de transportes são mantidos a um nível "óptimo" do ponto de vista social, isto é, os marginais da redução desses efeitos secundários deverão ser iguais aos benefícios marginais dessa redução. Esta situação vai exigir que se meça convenientemente os custos externos.

Atendendo à sua natureza específica, é preciso atentar que os seus efeitos podem não ter só impactos no mercado interno mas também a nível transfronteiriço e com repercussões noutros países.

Em suma, a política de transportes encontra-se numa encruzilhada. Embora seja fundamental no dia a dia das diferentes sociedades, tem o contra dos efeitos decorrentes

do cada vez maior congestionamento, consequências ambientais e acidentes. Há, assim, consciência de que é necessário actuar gradualmente no sentido de reduzir ou preferencialmente eliminar as externalidades negativas. Uma das formas que tem sido frequentemente utilizada é a da regulamentação directa. Apesar dos progressos verificados, torna-se necessário avançar para outras soluções (por exemplo preços). Contudo, é necessário ser-se prudente, pois a relação entre os preços e os custos de transportes é fraca, a nível dos utentes individuais dos transportes. Por outro lado, alguns dos custos relacionados com os problemas ambientais, os acidentes e o congestionamento estão pouco cobertos. Além disso, alguns utentes dos transportes pagam de mais enquanto outros pagam de menos, o que não só é injusto como ineficaz.

É necessário determinar correctamente em que medida os progressos no sentido de uma formação correcta dos preços dos transportes, pode alterar os comportamentos dos utentes de transportes. Não se trata de agravar a carga fiscal, mas utilizar os encargos como instrumento de redução do congestionamento, dos acidentes e da poluição.

1.6.3.3 - Viabilidade social: a redução da pobreza e o processo de mudança

As estratégias e os programas de transporte podem ser concebidas por forma a melhorar o acesso material dos mais desfavorecidos ao emprego, à educação e aos serviços de saúde.

Pela sua incidência no crescimento económico, a melhoria dos transportes deve poder contribuir para a redução da pobreza, o que nem sempre acontece, pois os mais desfavorecidos têm normalmente de suportar um preço elevado em tempo e dinheiro para aceder a um emprego, aos serviços de saúde, à educação e às outras prestações.

O custo financeiro dos trajectos casa-emprego pode constituir uma carga pesada para os mais desfavorecidos, sendo um problema particularmente grave para os que vivem nas periferias dos centros urbanos, onde a desvantagem de um baixo salário é frequentemente agravada pelas dificuldades de ligação com os principais eixos rodoviários sobre os quais os serviços de transporte público são mais frequentes.

Nas zonas urbanas, o principal recurso das pessoas é o trabalho, e os meios de transporte adequáveis são essenciais para a deslocação para o trabalho.

Ao favorecer a acessibilidade aos centros urbanos e comerciais, o transporte aparece como um elemento redutor de desigualdades sociais, embora ela possa igualmente reforçá-las no caso de excluir determinados grupos sociais da sua utilização.

A utilização crescente dos meios de transporte tem-se repercutido no aparecimento de algumas ineficiências associadas às suas externalidades. As formas mais graves são a poluição através da difusão de substâncias tóxicas no ambiente sob a forma de contaminação do ar, a acidificação dos lagos e destruição das florestas. Praticamente todas as formas de transporte estão associadas a esta contaminação, ao expelirem partículas e substâncias agressoras continuamente.

Também a concentração de dióxido de carbono na atmosfera tem, segundo a opinião de diversos cientistas, contribuído para a questão do aumento da temperatura do ar reflectindo-se sob a forma do efeito estufa como consequência da destruição da camada de ozono.

Os transportes podem ter, assim, uma larga variedade de consequências negativas a nível do ambiente e consequentemente das populações de todo o mundo. "Por outras palavras, os transportes causam reduções qualitativas e quantitativas em bens escassos afectando negativamente o bem estar individual e social." (NIJKAMP - 1993).

Mas, apesar dos transportes contribuírem para o agravamento dos problemas ambientais e sociais, quer através da poluição atmosférica, quer através da poluição do ambiente e exploração dos recursos naturais, logicamente pensa-se que os benefícios resultantes da sua exploração sejam superiores aos custos.

Evidentemente, que muito tem sido feito no sentido de minimizar estes problemas, nomeadamente quer através das inovações a nível tecnológico que permitem tratar os resíduos tornando-os menos nocivos, quer através da construção de novas infraestruturas ou mesmo através de um adequado planeamento sobre as rodovias e as áreas urbanas.

1.7 O Estado e a política de transportes

Os poderes públicos têm tradicionalmente intervindo neste sector, nomeadamente através de uma forte regulamentação e um controlo restrito dos preços. A intervenção estatal, segundo Musgrave, manifesta-se a diversos níveis:

(i) **afecção de recursos**, ou seja, a procura da máxima eficácia no processo de produção de bens e serviços, assegurando o correcto funcionamento da economia de mercado onde ela seja possível, mas também completando-a e substituindo-a quando tal for necessário (custos fixos, externalidades). Uma das funções do Estado é assegurar uma colocação óptima dos recursos consagrados aos investimentos em infraestrutura. Esta função de afectação é gerada pela coexistência no sector as infraestruturas de transporte de dois tipos de gestão bem distintos: gestão pública e gestão privada;

(ii) **função de redistribuição da riqueza**. O poderes públicos devem procurar que o desenvolvimento dos transportes assegure a todos os utilizadores o acesso a este serviço público indispensável. O Estado pode recorrer às redes de infraestruturas como ferramenta da luta contra as desigualdades geográficas e de desenvolvimento harmonioso das diversas partes do território.

Os transportes criam riqueza. A contrapartida desta riqueza é a distribuição de rendimentos. O sistema produtivo tende a localizar as suas actividades de forma a poder beneficiar de economias de escala, da fluidez do mercado de trabalho que induzem uma melhor rentabilidade dos capitais investidos. A localização geográfica destas actividades segundo a lei do mercado não coincide necessariamente com um desenvolvimento harmonioso das actividades económicas sobre o território nacional e no fim de contas com uma certa igualdade de acesso dos cidadãos ao desenvolvimento económico.

O sistema dos transportes constitui um elemento importante como forma de corrigir ou atenuar as desigualdades criadas pelo sistema produtivo.

A disposição dos modos de transporte (**serviço público e gestão do território**), ao assegurar a deslocação das pessoas e mercadorias, constitui uma condição indispensável ao exercício das actividades económicas. Entre as restrições impostas pelo poder público ao sector das comunicações, figura em primeiro lugar a obrigação de assegurar uma certa igualdade de tratamento dos indivíduos das diferentes zonas geográficas.

O acesso aos meios de transporte deve ser considerado como um serviço público essencial, o que pressupõe que seja assegurado a todos e seja utilizado como um meio de

influenciar os desequilíbrios geográficos do território nacional e os *handicaps* naturais ou artificiais de certas regiões.

A política de gestão do território nas suas relações com o transporte, consiste em utilizar o desenvolvimento das infraestruturas e dos meios de transporte para promover uma repartição equilibrada das actividades no território nacional.

É em nome do sector público que se utiliza uma política de gestão do território para afirmar a necessidade de oferecer a todas as zonas geográficas uma qualidade de serviço em matéria de transportes que não seja um *handicap* para o seu desenvolvimento económico.

O desencravamento das zonas mais desfavorecidas, o desenvolvimento da cobertura aeroportuária, a melhoria das redes de estradas (rodoviárias) constituem alguns pontos que devem ser tomados em termos de política de gestão do território.

Os transportes de bens e pessoas (**serviço público e transporte**) constituem um vector indispensável da actividade económica e social. É, pois, normal que os poderes públicos tenham tido sempre uma grande importância nos meios de transporte, cujo funcionamento possa condicionar a liberdade de deslocação, de comércio e de indústria. O óptimo económico do ponto de vista de gestão do território não é necessariamente o mesmo do ponto de vista dos transportes. Com efeito, no primeiro caso, o óptimo consiste em obter uma repartição tão igual quanto possível das actividades no conjunto do território. Em contrapartida, a procura do óptimo na gestão dos transportes conduziria a concentrar os serviços de transporte entre os pólos mais desenvolvidos e a abandonar todas as pequenas linhas não rentáveis e a praticar a verdade dos preços.

A gestão do território, visa em termos de desenvolvimento do país, dar uma melhor utilização do potencial de uma região, da mão de obra local, dar uma melhor repartição das actividades susceptíveis de reduzir os custos económicos e sociais da concentração industrial. O transporte não é uma actividade como as outras, pois tem sempre implicações espaciais. Na medida em que a existência de meios de transporte competitivos constitui uma condição indispensável do desenvolvimento económico, as considerações de gestão do território devem ser parte integrante da análise económica no sector dos transportes.

(iii) **função de regulação macro económica** visando evitar as crises cíclicas que conduzem à inflação e ao desemprego. Esta regulação consiste no esforço de manutenção de normas julgadas suficientes de um conjunto de indicadores relativos à situação do país.

Neste caso, a política de transportes não é vista como um sector de actividade com finalidades próprias, mas como uma ferramenta ao serviço da regulação económica, da qual existem três objectivos: política de despesas públicas, política tarifária e financeira e enfim energética.

A realização de um programa rodoviário respeita directamente a quatro sectores: Estado, empresas concessionárias, utilizadores e os emprestadores. O papel do estado é primordial, pois é ele que decide as ligações a afectar e as empresas titulares da concessão. Ele controla o lançamento dos empréstimos emitidos no mercado financeiro e por fim é o interlocutor das sociedades concessionárias para o estabelecimento das taxas de portagem e as subvenções de investimento. Os utilizadores têm importância em termos de contribuição financeira e de poder decisional, embora de forma indirecta, pois eles reagem às portagens e às condições de circulação aceitando ou rejeitando tomar uma determinada via.

1.8 Evolução dos transportes

O recurso aos transportes rodoviários não têm cessado de progredir desde a segunda guerra mundial. Esta evolução tem sido necessariamente acompanhada pelo crescimento das infraestruturas nomeadamente das estradas pavimentadas, como é visível no quadro seguinte:

Quadro 6: Evolução das estradas pavimentadas entre 1960 e 1990

(Km)

Economias	1960	1970	1980	1990
Economias de baixo rendimento	285.737	451.592	877.838	1.127.638
Economias de rendimento médio	177.100	434.522	699.224	828.574
Economias de rendimento alto	3.861.715	7.599.966	8.357.204	4.307.107
Total	4.324.552	8.486.080	9.934.266	6.263.319

Nota: em 1990, os dados relativos aos Estados Unidos não se encontravam disponíveis.

Fonte: WORLD BANK (1994)

No período compreendido entre 1960 e 1990 destaca-se o caso das economias de alto rendimento, que na década de 90 sofreu uma inversão no total de estradas

pavimentadas, a que não será estranho o facto de não se ter integrado valores para os Estados Unidos. Recorde-se que este país representou no contexto das economias de rendimento alto para o período de 1960 a 1980 cerca de 61%.

Contudo, apesar da sua importância, grande parte das estradas dos países em desenvolvimento estão pobremente geridas e com pouca manutenção. Os custos económicos resultantes da deficiente manutenção reflecte-se, desde logo, nos utilizadores. Quando uma estrada não é mantida - e se deteriora - cada dólar poupado na manutenção repercute-se no agravamento dos custos de transporte.

É convicção do Banco Mundial, que no caso específico dos países africanos, tem sido dispendido, regra geral, muito pouco na manutenção periódica. Parte do motivo para a pobre manutenção das estradas é atribuível ao esqueleto institucional no qual as estradas são geridas, pois elas não têm sido, por norma, geridas como parte da economia do mercado, o que significa que não existe um preço claro para as estradas. Estas têm sido geridas como um bem social.

O mundo encontra-se em mudança. Os padrões tradicionais de competição estão rapidamente a ser substituídos por uma crescente competição a nível mundial. Para garantir a competitividade e assim maximizar o potencial e o desempenho sócio-económico, a qualidade da infraestrutura é de capital importância, tal como os transportes se tornaram um componente essencial nos processos de produção.

Devido à globalização e a diversos outros factores sócio-económicos (incluindo a necessidade de haver um maior crescimento económico), os transportes, o desenvolvimento económico e o desenvolvimento das infraestruturas têm-se tomado forças mutuamente dependentes.

Em termos de estratégias políticas, estas têm incidido principalmente na criação de sistemas de incentivos financeiros e fiscais, desenvolvimento das infraestruturas básicas e estratégias de captação de investimentos. Neste sentido, o papel a desempenhar pelo Estado é importante por forma a se possibilitar o reforço das estratégias definidas, o fomento e o acompanhamento do desenvolvimento e manutenção das infraestruturas.

De uma forma geral, a origem, a manutenção e a concessão de facilidades de transportes têm estado muito dependentes das políticas governamentais. Existem

diversos motivos para esta situação nomeadamente o facto destes sistemas exigirem que o seu planeamento deva estar relacionado, entre outros, com o planeamento físico e social, ou seja, devem-se relacionar com o tamanho, crescimento e composição da população, estar integrados com o sistema de educação vigente, com o mercado de trabalho, com as actividades económicas (agricultura, indústria), com a procura e oferta de energia, com a infraestrutura de transportes (tamanho e qualidade). É igualmente importante a sua interação com os sistemas de transporte, com a infraestrutura social, com as condições de vida da população, com o sistema ecológico, e finalmente com as possibilidades de utilização das terras. (KLASSEN - 1979)

Embora, actualmente, se esteja a verificar um comportamento contrário, a forte presença governamental em termos da concessão das facilidades de transporte tem-se devido, entre outros factores, ao facto de, como iremos desenvolver adiante, as infraestruturas, não serem suficientemente rentáveis para ter sido construídas ou suportadas pelo sector privado.

1.9 Os desafios da política de transportes: componentes prioritários de uma estratégia de transportes

Antes de mais, é importante melhorar a segurança rodoviária. Em todo o mundo morrem anualmente milhões de pessoas em acidentes. Torna-se essencial definir regulamentação nova, reforçar as infraestruturas, os veículos, o nível de educação e o respeito pelo código da estrada, pois só assim se conseguirá controlar este problema.

É crucial definir instrumentos de gestão da procura que existem no mercado e que têm a vantagem de permitir aos decisores a escolha do ajustamento. Nas zonas urbanas, o aumento das tarifas de estacionamento pode limitar a circulação automóvel, a alteração dos preços de combustíveis pode dissuadir a sua utilização, podendo-se, igualmente, incrementar a utilização dos transportes públicos como alternativa à utilização de carro próprio. Isso vai exigir, para além da criação de uma rede minimamente eficaz, a fixação de tarifas que devem ser inferiores aos custos. Tal vai, no entanto, necessitar da intervenção estatal no sentido de assegurar a viabilidade financeira da empresa. Contudo, novas alternativas devem ser equacionadas, pois é um facto que as empresas e os comerciantes deveriam também suportar estes custos, uma vez que sem a

mobilidade das pessoas, não há comércio nem a oferta de mão de obra que se possa deslocar.

É necessário integrar a planificação da estrutura urbana e a dos transportes. A infraestrutura dos transportes, pode abrir o acesso a novas zonas e assim permitir uma modificação dos modos de utilização dos solos.

1.9.1 - Viabilidade económica e financeira

Deve ser a base sobre a qual assenta a viabilidade ambiental e social. A excessiva intervenção dos poderes públicos pode distorcer esta viabilidade.

Os principais desafios a enfrentar são, *grosso modo*, os seguintes: superar a crise de insuficiência de infraestruturas, reforçar a eficácia ao nível da prestação de serviços, alargar o acesso aos transportes rurais possibilitando a obtenção de menores custos, responder à exigência crescente de qualidade dos transportes, à medida que os rendimentos aumentam e manter um ambiente tolerável. Mais concretamente, pode-se salientar:

- (i) A criação e gestão de um sector de transportes concorrencial, baseado no mercado e aberto à iniciativa privada, de molde a se melhorar a relação custo-eficácia dos transportes e permitir responder adequadamente às solicitações da procura.
- (ii) A introdução de antecipações economicamente eficazes, em particular na utilização das infraestruturas rodoviárias. Na ausência de taxas directas pela utilização de estradas, o imposto sobre os combustíveis é essencial.
- (iii) Tornar os transportes mais acessíveis e mais abordáveis no sentido de desencravar as populações pobres das regiões rurais, é necessário desenvolver as redes de transporte secundárias, terciárias e outros serviços de transporte público.
- (iv) Enfrentar a crise de falta de manutenção. As infraestruturas, como se viu anteriormente, têm-se vindo a deteriorar na maioria dos países.
- (v) Adaptar-se à evolução das formas do comércio mundial. Cada vez mais todos os países estão integrados na economia mundo, onde os transportes desempenham um papel fundamental na reorientação dos fluxos comerciais viabilizando a deslocação de bens e pessoas mais rapidamente e a menores custos.

(vi) Acrescer a sensibilidade relativamente às necessidades dos clientes. Uma das consequências desta evolução é que a produção industrial e os processos de montagem estão cada vez mais móveis. Para se assegurar um lugar no mercado, face à concorrência internacional, é necessário dispôr-se de meios intermodais de transporte de mercadorias cada vez mais rápidos e mais fiáveis. Isto exige a criação de uma malha onde os equipamentos pòrtuários, aéreos e os transportes rodoviários estejam devidamente integrados possibilitando que um sector privado concorrencial seja atraído, criando e explorando os investimentos nos transportes intermodais.

(vii) Enfrentar a rápida motorização. Na maioria dos PVD, as cidades defrontam-se essencialmente com três tipos de problemas decorrentes do crescimento do parque automóvel: congestionamentos; poluição do ambiente e as classes com menores rendimentos têm de efectuar longos trajectos para o trabalho e suportar preços elevados relativamente aos rendimentos auferidos.

1.9.2 - Viabilidade ambiental e ecológica

Os transportes ajudam a melhorar os rendimentos, mas podem também ter efeitos secundários e reduzir o bem estar social, ao criar poluição atmosférica, sónica e visual.

(i) O objectivo prioritário é conseguir compreender os mecanismos pelos quais as consequências ambientais e ecológicas acontecem, os valores que a sociedade lhes atribui e enumerar as medidas correctivas aplicáveis.

(ii) O segundo objectivo é encontrar os modos de integração dos efeitos ambientais nas iniciativas económicas e ambientais.

1.9.3 - Viabilidade social

A riqueza criada pelos transportes deve reduzir a pobreza, o que nem sempre acontece: por um lado porque as vantagens decorrentes das melhorias podem estar concentradas nas classes de maior rendimento (particularmente quando se desenvolvem as infraestruturas para o veículo particular) e porque as medidas de melhoria dos transportes podem ter consequências negativas para os mais desfavorecidos.

(i) A primeira medida consiste em conceber políticas gerais de transportes centradas nos mais desfavorecidos: fornecer transportes que permitam a deslocação para o trabalho, eliminar os obstáculos aos transportes não motorizados. Para ajudar as regiões rurais

mais desfavorecidas, é necessário, por vezes, procurar assegurar mais a acessibilidade à infraestrutura do que propriamente uma qualidade de serviço.

(ii) O segundo objectivo consiste em atenuar os efeitos sociais indesejáveis das reformas económicas no sector, que decorrem das deslocalizações geográficas ou profissionais. Será necessário implementar programas de reinstalação e reemprego das pessoas.

1.9.4 - Redefinir o papel do Estado

O recentramento da política de transportes diminui o papel do Estado como fornecedor ou regulador do volume no sector dos transportes, mas alarga as suas funções em termos de facilitar uma oferta de transportes determinada pelo mercado e a ser o garante da viabilidade ambiental e social.

(i) O primeiro objectivo das autoridades públicas deve ser o de reformar as instituições nacionais e de procurar que os municípios tenham um papel activo no planeamento, fornecimento e gestão dos serviços locais.

(ii) O segundo objectivo é desenvolver as capacidades das administrações públicas para exercer as funções que permitam o mercado funcionar, nomeadamente: a planificação estrutural geral, a afectação de recursos para o investimento, etc. Antes de mais, os poderes públicos devem reforçar a sua capacidade de concluir os acordos contratuais credíveis com os fornecedores de serviços.

Cap. 2 - Perspectiva geral sobre a realidade Cabo-Verdiana

Neste capítulo pretende-se reflectir sobre as particularidades da situação económica, geográfica e social de Cabo Verde e paralelamente caracterizar as infraestruturas de transportes existentes e o sistema de transportes em termos de procura e oferta.

2.1 Caracterização geral de Cabo Verde

2.1.1 - Situação geográfica e climatérica

O arquipélago de Cabo Verde situa-se a 400-500 Km da costa da África Ocidental, na direcção do Senegal, no cruzamento de diversas rotas marítimas mundiais. Tem uma superfície aproximada de 4.033,37 Km² e é constituída por diversas ilhas e ilhéus de origem vulcânica e topograficamente bastante diferenciadas (quadro 7).

Quadro 7: Superfície das ilhas e ilhéus de Cabo Verde

<i>Barlavento</i>	Comprimento (m)	Largura (m)	Altitude (m)	Área Km ²	<i>Sotavento</i>	Comprimento (m)	Largura (m)	Altitude (m)	Área Km ²
S. Antão	42 750	23.970	1.979	779	Maio	24.100	16.300	436	269
S. Vicente	24 250	16.250	725	227	Santiago	54.900	28.800	1.392	991
S. Luzia	12 370	5.320	395	35	Fogo	26.300	23.900	2.829	476
Branco	3 975	1.270	327	3	Brava	10.500	9.310	976	64
Raso	3 600	2.770	164	7	Grande	2.350	1.850	95	2
S. Nicolau	44 500	22.000	1.304	343	Luis Carneiro	1.950	500	32	0,22
Sal	29 700	11.800	406	216	Cima	2.400	750	77	1,15
Boavista	28 900	30.800	387	620					

Fonte: Adaptado de ALBUQUERQUE, Luís (1991)

Pela sua situação geográfica, este país, situado na extremidade ocidental da faixa do Sahel, tem um clima árido e semi árido. A chuva é o elemento mais caprichoso do clima, pois a um ano de chuvas regulares, por vezes abundantes (podendo a precipitação variar entre 250 e 500 mm), pode suceder um ano muito seco. Além disso, a época das chuvas é geralmente muito reduzida e com uma má distribuição (ver quadro 8). O meio ambiente encontra-se, assim, num equilíbrio delicado perante a irregularidade das chuvas, o declínio constante da fertilidade dos solos, o processo de erosão provocado pelas enxurradas (quando chove) e pela acção erosiva dos ventos, facilitada pela ausência cobertura vegetal (desarborização progressiva). Daqui tem resultado a perda das melhores camadas de terras, arrastadas para o mar pelas enxurradas ou pelo

desnudamento das encostas e montes, com reflexos directos na deterioração das condições de vida nas áreas urbanas e rurais. O clima apresenta ainda uma especificidade que se prende com os períodos de chuva, pois quando acontecem, a precipitação é muito concentrada, ou seja, fortes bátegas durante algumas horas o que tem, como se descreveu, efeitos nefastos no processo de erosão.

Quadro 8: Evolução da precipitação por ilha de 1970 a 1992

Unidade: mm

Ilhas	1970	1975	1980	1985	1989	1990	1991	1992
Sal	1.433,5	4.964,6	3.982,2	3.890,2	3.411	5.268,7	1.762,7	2.682,6
Santiago	1.747,7	276	1.530,7	411,6	1.232,2	785,5	506,3	582,8
Fogo	1.382,6	1.811	2.733,8	1.423,8	1.825,2	2.093,3	1.097,5	1.263,8
S. Nicolau	586	879,8	784,3	228,6	641,5	445,8	738,7	771,5
Boavista	220,7	1.184,3	--	362,6	371,6	601,4	198,6	22,4

Fonte: Ministério das Pescas, Agricultura e Animação Rural (1994).

A flora existente está sujeita a uma impiedosa pressão. Por um lado, o elevado crescimento demográfico que procura no dia a dia a imprescindível lenha e por outro lado, o gado vagabundo, especialmente o caprino. Este último, tem uma acção verdadeiramente devastadora. No entanto, apesar da sua nocividade em termos de destruição de cobertura vegetal, o gado caprino constitui o grande recurso para suprir às carências alimentares.

2.1.2 - Recursos naturais fundamentais

Recursos minerais: São limitados. Os mais abundantes são as rochas de construção: pedreiras de basalto, fonólitos e piroclastos. No litoral, as areias e cascalhos são também uma fonte de rendimentos. Existe um potencial a explorar em termos de pozolanas, enxofre, gesso, argilas medicinais e sal.

Recursos marítimos: O arquipélago tem uma zona económica exclusiva (ZEE) grande. Mas, a sua plataforma continental é muito reduzida e está desigualmente distribuída pelas ilhas. A aquacultura representa um recurso potencial pelas condições naturais do país: localização, inexistência de factores poluentes relevantes, temperatura amena da água do mar, etc.

Recursos do solo: Devido à origem geológica, ao relevo, à erosão e condicionalismos climáticos, os solos são pouco desenvolvidos. A natureza vulcânica do substracto rochoso cria solos neutros, com baixo teor de potássio e alta retenção de fósforo.

Recursos hídricos: Cabo Verde não possui cursos de água permanentes nem lagoas. As ribeiras, são normalmente de natureza torrencial. Devido à irregularidade temporal das chuvas e à grande inclinação do relevo, os caudais são efémeros. Em termos gerais, a água utilizada para consumo doméstico e irrigação provém da exploração de águas subterrâneas.: Nas ilhas mais áridas (Sal, S. Vicente e Boavista) devido à escassez ou pouca qualidade da água, tem-se recorrido à dessalinização.

Recursos climatéricos: A insolação constitui uma forma de energia com elevados potenciais. O vento, que sopra de maneira geral de Nordeste-Sudeste e por vezes com velocidades elevadas também pode ser aproveitada.

2.1.3 - Situação demográfica e emigração

O crescimento demográfico tem sido condicionado por diversos aspectos dos quais se destacam as características geográficas do território, as condições sócio-económicas, intensidade do processo de desertificação, as secas, as fomes e as epidemias.

Os resultados do recenseamento mostram uma evolução constante desde 1950 até 1990, já que apesar dos fluxos migratórios internacionais, a população residente mais do que duplicou, tendo passado de 182 mil habitantes em 1950 para 342 mil habitantes em 1990.

Quadro 9: Evolução da população total residente por ilha de 1940 a 1990
Unidade: efectivos

Ilhas	1940	1950	1960	1970	1980	1990
Boavista	2.779	2.985	3.263	3.569	3.372	3.452
Brava	8.528	7.937	8.625	7.756	6.985	6.975
Fogo	23.022	17.582	25.615	29.412	30.978	33.902
Maio	2.237	1.924	2.680	3.466	4.098	4.969
Sal	1.121	1.838	2.608	5.505	5.826	7.715
Santiago	77.382	59.397	88.587	128.782	145.957	175.691
S. Antão	35.977	28.379	33.953	44.623	43.321	43.845
S. Nicolau	14.846	10.366	13.866	16.308	13.572	13.665
S. Vicente	15.848	19.576	20.705	31.578	41.594	51.277
Total	181.740	149.971	199.902	270.999	295.703	341.491

Fonte: Relatório Nacional sobre População e Desenvolvimento (1994).

É de destacar que, em todos os períodos, a população feminina esteve sempre em maioria, a que não será estranho não só os movimentos migratórios mas também a sobre mortalidade masculina.

Quadro 10: Evolução da população global e taxas de crescimento
milhares

	1950	1960	1970	1980	1990
Homens	68,4	92,3	129	135,7	161,5
Mulheres	81,6	107,2	142	160	180
Total	150	199,3	271	295,7	341,5



Fonte: Relatório Nacional sobre População e Desenvolvimento (1994).

Em 1990, a população de Cabo Verde tinha cerca de 45% de habitantes com idades compreendidas entre os 0-4 anos, 49% dos 15 aos 64 anos e 6% com mais de 65 anos (Relatório Nacional sobre População e Desenvolvimento (1994)).

A densidade populacional é relativamente elevada (85 habitantes por Km² em 1990) e com grande disparidade regional, embora 89% dos habitantes se concentrem em 4 ilhas - Santiago (52%), S. Vicente (15%), Santo Antão (13%) e Fogo (10%). A capital do país é a cidade da Praia e simultaneamente o maior centro económico e populacional.

Nos últimos anos, a taxa média de crescimento demográfico evoluiu de forma muito irregular. Após algumas décadas de crescimento contínuo (entre 1950/60 e 1960/70), na década de 70 assistiu-se a um enorme retrocesso. Tal facto, deve-se essencialmente ao elevado fenómeno migratório. Ao longo do período de análise, as ilhas que apresentaram maiores taxas de crescimento demográfico foram por ordem crescente Sal, Santiago e Maio. Uma ressalva para o período de 1940-50, cujo comportamento negativo é explicado pela crise ocorrida que culminou num período de fome.

Quadro 11: Taxa média de crescimento demográfico por ilha (1940 a 1990)

Ilhas	1940-50	1950-60	1960-70	1970-80	1980-90
Boavista	0,7	0,9	0,9	-0,6	0,2
Brava	-0,7	0,8	-1,1	-1,1	-0,0
Fogo	-2,7	3,8	1,4	0,5	0,9
Maio	-1,5	3,4	2,6	1,7	1,9
Sal	5,1	3,6	7,8	0,6	2,8
Santiago	-2,6	4,1	3,8	1,3	1,9
S. Antão	-2,3	1,8	2,8	-0,3	0,1
S. Nicolau	-3,5	3	1,6	-1,9	0,1
S. Vicente	2,1	0,6	4,3	2,9	2,1
Total	-1,9	2,9	3,1	0,9	1,5

Fonte: Relatório Nacional sobre População e Desenvolvimento (1994).

As correntes migratórias têm sido uma constante na realidade de Cabo Verde, o que é facilmente constatável se atentarmos ao quadro 12.

Quadro 12: Evolução do saldo migratório (1980 a 1988)

Anos	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Saldo	-3.271	-1.678	-2.593	-3.549	-1.792	-2.432	-3.552	-3.300	-5.783

Fonte: Ministério do Plano e da Cooperação, Direcção Geral de Estatística (1989).

Em termos médios, cerca de 3.105 pessoas deixaram o arquipélago todos os anos. Os locais de destino são diversos, embora se destaquem por ordem de importância as comunidades americanas, europeias e por fim a africana.

2.1.4 - Pesca

Dada a morfologia do país, a pesca é uma actividade enraizada. A zona económica exclusiva é de 734.265 Km² e segundo alguns estudos, aponta-se para uma potencialidade haliêutica estimada em 45.000 toneladas/ano, embora apenas se utilize 20% desta capacidade. Contudo, o peixe marçal esgota-se rapidamente, as lagostas não podem ser intensivamente pescadas sob pena de não aguentarem esse esforço e dos peixes plágicos o atum é o único que apresenta realmente algumas vantagens. Se repararmos no quadro seguinte, verifica-se que a frota pesqueira existente, é praticamente insignificante.

Quadro 13: Evolução dos efectivos das unidades de pesca artesanal e industrial 1984-87

	1984	1985	1986	1987
Artesanal	1.137	--	1.276	1.327
Industrial	--	--	61	69

Fonte: Ministério do Plano e da Cooperação, Direcção Geral de Estatística (1989).

A frota de pesca artesanal é constituída na sua maioria por botes (cerca de 1300) com uma taxa de motorização inferior a 50%, utilizando métodos de pesca artesanal e uma fraca preparação dos trabalhadores. A produção de pesca artesanal destina-se praticamente ao consumo directo de peixe fresco, situando-se em média, no período 87/90, na ordem das 5000 toneladas, distribuídas da seguinte forma: 1400 ton./ano de pelágicos costeiros, 2100 ton./ano de atum, 800 ton./ano de demersais, 600 ton./ano de serra e outros.

A frota de pesca industrial é constituída por cerca de 70 embarcações (35% das quais inactivas), na sua maioria obsoletas, de reduzida dimensão e fraca potência, fraco equipamento de navegação e detecção, dedicando-se quase exclusivamente à pesca do atum de carácter sazonal.

Existem paralelamente algumas restrições das quais se destacam a fraca autonomia e polivalência das embarcações, ausência de um espírito empresarial, a quase inexistência de incentivos financeiros, a falta de preparação profissional e a carência de isco vivo. O escoamento da produção é difícil (pouca eficiência do sector de comercialização, carências ao nível da conservação e transformação do pescado).

2.1.5 - Agricultura e pecuária

A agricultura e as actividades complementares constituem um problema fundamental porque delas depende a satisfação das necessidades mais elementares da população. Em termos da produção pecuária, destacam-se três produtos: a carne, leite e os ovos.

As principais produções agrícolas têm sido as seguintes:

Quadro 14: Evolução das produções agrícolas de 1971 a 1992

Produtos	Toneladas								
	1971	1975	1980	1985	1988	1989	1990	1991	1992
Milho	910	1500	8500	1300	16507	9714	11418	8258	10265
Feijão	270	3000	9000	2100	12071	1824	3504	2217	3297
Café	185	103	50	40	50	100	50	10	--
Bat. Doce	1450	1200	5600	2600	12000	12500	12000	6800	3360
Mandioca	1660	2500	1000	2100	5700	--	5000	3400	1500
Bat. comum	--	1200	1800	3300	3400	1950	2500	2670	2750
Hortaliças	0.15	--	400	2700	6500	--	--	7670	8100
Banana	5400	3000	--	5000	6400	5700	6000	6000	6000
Cana	9070	10000	--	13200	15000	18500	18700	18000	18000

Fonte: Ministério das Pescas, Agricultura e Animação Rural (1994)

Nota: Em 1988 os dados para milho e feijões foram corrigidos, e em 1990 foram corrigidos para os feijões.

Apesar da agricultura absorver uma larga fatia da população (com tendência manifestamente decrescente), a sua contribuição para o PIB é pequena (aproximadamente 12% desde 1993). De qualquer forma, esta actividade desempenha um importante papel de estabilizador social que não deve ser menosprezado.

Quadro 15: Repartição da população por sectores de actividade entre 1970 e 1992

	(%)								
	1970	1975	1980	1985	1988	1989	1990	1991	1992
Agricultura	64	58	52	45	42	41	40	39	38
Indústria	16	19	23	27	29	30	31	32	33
Serviços	20	23	25	28	29	29	29	29	29

Fonte: African Development Report (1993)

A cobertura das necessidades alimentares e o crescimento económico encontram-se demasiadamente dependentes das importações. O elevado défice comercial estrutural

tem sido, por norma, financiado através da ajuda externa e pelas remessas dos emigrantes, o que faz com que este país se ressinta negativamente, sempre que a evolução da economia externa seja menos favorável.

A florestação (quadro 16) tem sido determinante para a conservação e consolidação dos terrenos, conservação da água e produção de lenha e alimentos para o gado. É evidente que o Governo se defrontará, inevitavelmente, com uma coexistência pouco pacífica entre florestação e a necessidade de cultivo das terras e a alimentação das cabras e dos ruminantes, que proliferam em Cabo Verde.

Quadro 16: Evolução da área florestada de 1976 a 1992

								Hectares
antes 1975	1976/77	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
2.959	1.078	559	1.862	3.171	3.308	2.486	3.046	4.566
1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	Total
4.112	6.330	6.076	5.988	5.360	6.842	4.359	4.008	66.110

Fonte: Ministério das Pescas, Agricultura e Animação Rural (1994)

2.1.6 - Indústria

2.1.6.1 - Caracterização

A indústria tem desempenhado um papel limitado na economia do país. O tecido industrial é constituído, sobretudo, por empresas de pequena dimensão, pertencendo a maior parte ao sector privado. A actividade industrial concentra-se especialmente em apenas dois pólos (Praia e Mindelo) onde se localizam cerca de 94% das unidades industriais.

2.1.6.2 - Constrangimentos

É importante salientar que o desenvolvimento das indústrias se encontra condicionado por uma série de factores, nomeadamente: **(i)** pela reduzida dimensão do mercado; **(ii)** escassez de recursos quer em termos de matérias primas quer em termos de recursos humanos (além de necessitar de formação, não existe uma tradição empresarial e verifica-se o recurso frequente à contratação a prazo); **(iii)** elevados custos de vários factores de produção, dos quais se destacam a mão de obra, os transportes e as telecomunicações; **(iv)** pouca tradição industrial e fraca qualificação da mão de obra; **(v)** escassez de recursos financeiros limitando a capacidade de investimento e **(vi)**

dependência externa e irregular em termos de fornecimentos, obrigando à criação de stocks elevados, com todos os custos subjacentes.

A indústria extractiva encontra-se pouco desenvolvida com excepção da produção do sal na ilha de Maio, de pozolana (para cimento) em Santo Antão. Quanto à indústria transformadora, encontramos a construção naval, conservas de peixe, construção civil, alimentos para animais, calçado, carpintaria e mobiliário.

2.1.7 - Comércio

A economia cabo verdiana é totalmente aberta, o que significa que a estrutura das trocas comerciais tem sido muito desequilibrada, o que é patente se repararmos na reduzida cobertura das importações pelas exportações. Contudo, apesar desta situação a taxa de cobertura mantém-se nos últimos anos, relativamente constante, o que é um sinal bastante positivo para esta economia.

Quadro 17: Evolução do comércio externo no período de 1985 a 1994
(mil contos ECV)

	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94
Exp.	524	355	561	241	527	398	437	327	312	408
Imp.	7663	8601	8596	8626	8706	9495	10468	12234	12387	17113
Saldo	-7139	-8246	-8035	-8385	-8179	-9097	-10031	-11907	-12075	-16705
Cobertura (%)	6,8	4,1	6,5	2,8	6,1	4,2	4,2	2,7	2,5	2,4

Fonte: Direcção Geral Estatística (vários anos)

Quadro 18: Evolução do comércio externo no período de 1985 a 1994
(mil toneladas)

	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94
Exp.	13	15	13	8	9	10	8	7	6	6
Imp.	206	186	256	213	527	228	273	360	314	345
Saldo	-193	-171	-243	-205	-518	-218	-265	-353	-308	-339
Cobertura (%)	6,3	8,1	5,1	3,8	1,7	4,4	2,9	1,9	1,9	1,7

Fonte: Direcção Geral Estatística (vários anos)

As importações, na sua maioria destinam-se à satisfação das necessidades básicas das populações em termos de consumo alimentar e fornecimento de *inputs* para as actividades produtivas, havendo ainda uma forte componente de combustíveis, devido ao abastecimento de aviões das companhias estrangeiras.

As exportações, são na sua maioria compostas por produtos tradicionais, nomeadamente, bananas, atum e outras espécies de pescado.

2.1.8 - Turismo

O turismo tem sido um sector de reduzida expressão no PIB. A oferta de alojamento era em 1990 de cerca de 1600 camas, desigualmente repartidas. Como se poderá constatar no quadro seguinte, a ilha do Sal dispõe de 42% da capacidade total, logo seguida da ilha de Santiago com 25% e S. Vicente com 16%. Estas três ilhas juntas representam cerca de 83% da capacidade existente.

Quadro 19: Oferta de alojamento por ilha em 1990 (nº de camas)

Ilha	Camas	%	Ilha	Camas	%
Sal	669	41,8	Fogo	38	2,4
Santiago	407	25,4	S. Nicolau	28	1,8
S. Vicente	255	16	Maió	24	1,5
S. Antão	102	6,4	Brava	24	1,5
Boavista	51	3,2	Total	1598	100

Fonte: LESOURD, Michel (1995)

Se se atentar aos projectos existentes nesta área, espera-se que a capacidade de alojamento venha a duplicar, como é visível no quadro seguinte:

Quadro 20: Capacidade acumulada de alojamento (nº quartos)

1990		1993		1994		1995		1996	
hotéis	outros								
566	355	618	399	618	399	1.069	439	1.436	489

Fonte: Ministério das Finanças e do Planeamento (1995)

Em termos gerais, no ano de 1988 aterraram em cabo Verde 34.603 passageiros dos quais metade era nacional.

Quadro 21: Chegada de passageiros por via aérea e nacionalidade a Cabo Verde (1988)

Nacionalidade	Passageiros	%
Cabo Verde	18.273	52,8
Portugal	5.319	15,4
França	1.542	4,2
E.U.A.	1.156	3,3
Países Baixos	1.069	3,1
Alemanha	1.046	3,0
Itália	711	2,1
África Sul	515	1,5
Senegal	379	1,1
Outros	4.593	13,3
Total	34.603	100

Fonte: LESOURD, Michel (1995)

Existem, essencialmente, três tipos de grupos que se deslocam a Cabo Verde. A maioria dos visitantes são emigrantes, outros são empresários, políticos, comerciantes e, finalmente, encontramos os estrangeiros em férias. Se se atentar apenas a este indicador, então o número de turistas não cessou de aumentar.

Quadro 22: Entradas de estrangeiros de 1986 a 1993

Ano	Entradas	Taxa Crescimento (%)
1986	13.626	--
1987	13.703	0,5
1988	16.330	19,1
1989	16.453	0,8
1990	22.470	36,6

Fonte: LESOURD, Michel (1995)

Existem três tipos de **limitações** ao desenvolvimento da actividade turística:

(i) Escassez de infraestruturas básicas

1- *Transportes aéreos.* Destacam-se os preços praticados (normalmente elevados) que dificultam as vendas de excursões e as deficientes condições dos aeródromos para receber os fluxos turísticos (pouca comodidade de salas de chegada, difícil escoamento de bagagens e passageiros, etc.).

2- *Transportes marítimos.* Algumas ilhas não têm infraestruturas portuárias e não existe uma oferta regular de carreiras entre ilhas como alternativa ao transporte aéreo.

3- *Transportes terrestres.* Inexistência de sinalização e quilometragem e poucos acessos por estrada a locais de interesse turístico.

4- *Água e energia.* A dificuldade de abastecimento de água e energia a par dos frequentes cortes de corrente constitui um obstáculo ao desenvolvimento do sector.

(ii) Problemas relacionados com a oferta turística. A capacidade e a qualidade do alojamento é insuficiente e com taxas de ocupação muito díspares de ilha para ilha. A qualidade dos serviços praticados, apesar da formação administrada ainda não é suficiente. Por outro lado, o artesanato não se encontra devidamente explorado.

(iii) Problemas institucionais. As principais restrições são a ausência de um sistema estatístico sobre a evolução do turismo e as elevadas e morosas formalidades de fronteira.

No decurso dos dez primeiros anos de independência, a principal preocupação governamental prendia-se com o desenvolvimento dos transportes inter e intra insulares e

o desenvolvimento rural. Nesta fase, o crescimento do turismo detinha o mesmo peso que qualquer outra actividade económica.

Segundo um inquérito respondido pelos turistas, as principais prioridades a desenvolver são as seguintes.

Quadro 23: Prioridades a desenvolver segundo os turistas

	Santiago		Sal		Total	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Compra aviões	17	40,5	29	42,6	45	40,9
Desenvolvimento infraest. rodoviárias	5	11,9	6	8,8	11	10,8
Desenvolvimento act. comerciais	8	19	26	38,2	34	30,9
Criação novos hotéis	8	19	4	5,9	12	10,9
Manutenção das praias	4	9,6	3	4,5	7	6,5
Total	42	100	68	100	110	100

Fonte: LESOURD, Michel (1995)

A evolução do turismo encontra-se directamente ligado à capacidade de resposta das infraestruturas. O turismo constitui, como se sabe, uma fonte privilegiada de entrada de divisas e consequentemente permite que a economia beneficie desse facto. Consciente desta situação, não admira que o Governo cabo verdiano tenha apontado para o desenvolvimento deste sector, tendo em mão diversos empreendimentos de grande envergadura, dos quais se destacam a construção e conclusão de vários hotéis e afectação de investimentos públicos para infraestruturas afins, sendo os mais evidentes a produção de energia, a água e o desenvolvimento de estradas, portos, aeroportos, de meios de comunicação rápidos e frequentes.

No 3º Plano, existe uma clara orientação para o desenvolvimento e valorização das actividades turísticas, através da construção de novas unidades hoteleiras.

2.1.9 - Quadro macroeconómico global

2.1.9.1 - Emprego

Ao longo dos anos, a taxa de desemprego (quadro 24) tem vindo gradualmente a reduzir-se, o que se reflectiu na passagem 29% em 1980 para 23% em 1995. Saliente-se, segundo informações do IIIº NDP, que a Administração Pública é a maior empregadora, tendo em 1992 cerca de 11.000 funcionários, dos quais 65% em Santiago e 45% no concelho da Praia.

Quadro 24: Evolução da situação no emprego

	1980	1990	1995
T.m.c. emprego	--	2,4% (1)	3,2% (2)
Emprego	65.000	88.300	103.800
Desemprego	26.300	30.900	31.000
População activa	91.300	119.000	134.800
Taxa desemprego	28,8%	25,9%	23%

Fonte: Ministério das Finanças e do Planeamento (1995)

Notas: (1) 1985-1990; (2) 1990-1995.

2.1.9.2 - Procura global e evolução dos preços

A economia cabo verdiana continua a ser vista como a de um país sem problemas consideráveis de inflação e da dívida externa e como uma das com melhor nível de vida no continente africano. A ausência de crises sociais graves é também notória.

Apesar de uma gestão cuidadosa, não se evitou que no período compreendido entre 1897 e 1990 se tivesse assistido a um período de progressiva deterioração.

Finalmente, quanto à permanência do emprego, segundo dados para 1980, verificava-se que o emprego temporário era predominante relativamente ao permanente (32.900 contra 28.700). Os restantes 3.400 trabalhadores eram indeterminados. Já no estudo realizado ao emprego e desemprego datado de 1987, essa situação tinha-se alterado, sendo o emprego permanente predominante em seis ilhas. Contudo, dado que não se integraram as ilhas de Santiago, S. Vicente e Fogo, as conclusões devem ser analisadas prudentemente.

Quadro 25: Evolução do Produto Interno Bruto entre 1987 e 1995

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
PIB real (1)	7,6%	7,6%	5,6%	2,3%	3,3%	4,9%	5,6%	6,3%	6,2%
PIB preços mercado (2)	13253	15104	17428	19164	21645	23878	26137	28850	31821

Fonte: WORLD BANK (1993a)

Notas: (1) Taxa de crescimento anual, (2) Milhões escudos Cabo Verdianos

Os constrangimentos específicos de um pequeno país insular, nomeadamente a dispersão geográfica e o reduzido mercado interno, associado à semi-aridez climatérica e à escassez de recursos naturais colocam fortes entraves ao desenvolvimento dos sectores agrícola e industrial, cujo contributo para o PIB tem sido, consequentemente reduzido. Desta forma, a estrutura produtiva de Cabo Verde encontra-se orientada para o sector

dos serviços com destaque para o comércio, transporte e serviços públicos que no período de 1980 a 1995 teve um peso de cerca de 60% do PIB.

Quadro 26: Valor acrescentado por serviços em percentagem do Produto Interno Bruto no período de 1980-1991

	1980	1982	1984	1986	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Primário	13,8	9,8	10,1	11,7	14,6	13	13,5	13,2	12,7	12,4	12,1	11,8
Agricultura, Silvicultura	9,9	8,4	8,5	8,3	11,5	9,9	9,8	9,2	8,8	8,6	8,1	7,7
Secundário	17,3	16,1	16,8	18	19	18,8	18,2	17,6	17,4	18	18,2	18,5
Construção	12,9	12	12,2	11,7	11,9	10,6	10,2	10,2	10,3	10,7	11,1	11,3
Terciário	58,1	64,3	63,4	60,8	57,9	59,4	59,3	60,9	61,6	61,6	61,6	61,8
Comércio	27,4	28,4	23,7	21,2	20,4	19,9	20,1	20,5	20,5	20,6	20,6	20,7
Serviços públicos	12,1	11,9	12,6	13,5	12,8	13,6	13,2	14	14,2	13,8	13,5	13,2
Transp. e comunic.	9,7	14	16,7	15,9	14,5	15,2	15,1	15,1	15,8	16,1	16,3	16,4
Impostos indirectos	10,8	9,8	9,6	9,5	8,5	8,8	9,1	8,3	8,3	8	8,1	7,9

Fonte: WORLD BANK (1993a)

O sector público (integrando o Estado, as colectividades locais, as empresas públicas ou mistas e os serviços autónomos) desempenhava um papel essencial na economia, pois controlava a moeda, as relações económicas externas e contribuía em 1980 com cerca de 48% da produção interna.

Contudo, desde 1992 que se retomaram os valores de crescimento como corolário do acréscimo de investimento público (financiado externamente), e do incremento da venda de serviços devido aos voos internacionais do aeroporto do Sal.

A taxa de inflação, embora de tendência estável, encontra-se permanentemente ameaçada por algumas tensões inflacionistas provocadas pela escassez de pluviosidade, pelo aumento dos preços para satisfazer a procura através das importações e, logo, com a inflação importada. O comportamento dos preços apresentou uma evolução favorável com a taxa de inflação a reduzir-se sistemática e perfeitamente dentro dos parâmetros estabelecidos pelo Governo no seu plano de desenvolvimento.

Quadro 27: Evolução do índice de preços no consumidor
Variação anual em percentagem

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	Obj. 3º NDP
IPC	9,3	9,2	8,1	5,9	5,8	3,7	10-11

Fonte: WORLD BANK (1995e)

2.1.9.3 - Balança de Pagamentos

A balança de pagamentos reflecte os desequilíbrios de natureza estrutural da economia, caracterizada por um elevado défice da balança comercial, colmatado com recursos provenientes das transferências unilaterais, públicas e privadas.

Quadro 28: Fluxos líquidos do exterior segundo valores da Bal. Pag.
(milhões de E.C.V.)

	1991	1992	1993	1994
Balança Comercial	(9.140)	(11.086)	(11.873)	(12.393)
Serviços Líquidos	2.216	1.400	1.053	1.187
Transf. Líquidas:	6.358	9.337	9.991	10.851
Privadas	4.126	4.752	5.687	5.800
Públicas	2.232	4.584	4.304	5.050

Fonte: Estêvão, João (1995)

É de realçar os montantes das transferências privadas, que ao longo do período em análise foi sempre superior às transferências públicas.

2.1.9.4 - Quadro político-económico

Cabo Verde é um país em transição que tem como objectivo a sua integração numa economia mundial. Apesar de alguns problemas, apresenta, em contrapartida, como pontos fortes a existência de uma democracia instaurada e a funcionar, uma base humana que permite responder aos desafios e a lealdade dos emigrantes.

Na altura da independência, a situação de Cabo Verde, segundo o 1º NDP, caracterizava-se por uma “(...) pesada herança colonial, fraco nível de desenvolvimento das forças produtivas, condições adversas e forte dependência do exterior (...)”, já para não referir particularmente a questão agrária, a desigual repartição da população, a erosão progressiva, etc. Perante estes factos, estabeleceram-se alguns objectivos imediatos, nomeadamente a luta contra a desertificação, a seca e o desenvolvimento rural como forma de se procurar a auto suficiência alimentar.

Os objectivos gerais podem-se estruturar da seguinte forma: **(i) melhoria das condições de vida.** Pretendia-se melhorar os rendimentos líquidos das famílias, aumentar o emprego concentrando-se sobretudo na Praia e no Mindelo, generalizar o ensino básico complementar e aumentar a taxa de escolarização. No sector dos Transportes e Comunicações, pretendia-se que os investimentos a realizar em infraestruturas rodoviárias, portuárias e aeroportuárias, contribuam para a unificação do território

nacional e potenciem o crescimento futuro das trocas e a deslocação de pessoas entre as ilhas. No sector do Desenvolvimento Rural, destacam-se os programas de conservação dos solos, água e reflorestação cujos efeitos só se verificarão a longo prazo; **(ii) consolidação da situação económica.** Desejava-se que a parte dos investimentos produtivos que não dependiam das transferências externas aumentassem em valor absoluto e relativo diminuindo-se, assim, a dependência. Neste documento, verifica-se que não deverá ser possível em tão curto espaço de tempo reequilibrar a economia, mas deseja-se melhorar os principais indicadores; **(iii) preparação do futuro.** Cerca de 45% dos investimentos previstos no Plano tem como objectivo a preparação de um desenvolvimento ulterior e não imediato.

Criou-se, assim, um Estado-nação forte que procurava em última instância organizar a sua coesão interna. Contudo, apesar de não se porem neste arquipélago questões étnicas, a insularidade tornava-se um desafio crucial. Neste processo a captação das inevitáveis remessas e a procura da ajuda externa apresentavam-se igualmente como objectivos prioritários.

Em Agosto de 1990, o Governo no poder (PAICV) autorizou o multipartidarismo. Apesar de tentar alterar os seus procedimentos e de iniciar uma política de privatizações, não conseguiu responder aos seus desafios. Nesse mesmo ano, o partido da oposição (MPD) ganhou as eleições numa sociedade democrática. Perante o declínio do desempenho económico, da existência de deficiências estruturais, este Governo delineou um novo programa governamental (3º Plano) tendo-se definido as seguintes directrizes:

- adopção de uma estratégia assente no crescimento *per capita* e na criação de emprego;
- assegurar a estabilidade macro económica, sobretudo através da redução do *déficit* orçamental, do controle da inflação e manutenção do equilíbrio externo.
- dinamização do sector privado e liberalização da economia. Acredita-se que desta forma se poderá atingir o objectivo de redução do desemprego e da pobreza;
- promover o desenvolvimento equilibrado entre as ilhas;
- eliminar as restrições estruturais que afectam o desenvolvimento do país.

Mas, todos os projectos, e em última instância o próprio Plano, defrontam-se com diversos **riscos** de natureza externa e interna.

Relativamente aos **riscos externos**, salientam-se a existência de algumas actividades produtivas que dependem da conjuntura económica externa nomeadamente a actividade do aeroporto do Sal (através dos direitos e taxas de aterragem, serviços de abastecimento de aviões, prestação de serviços, etc.). A obtenção de financiamentos externos é fundamental, pois caso esta se reduza pode desde logo provocar uma redução nos orçamentos da Ajuda Pública ao Desenvolvimento e um agravamento das condições dos empréstimos. Paralelamente, a restrição à emigração pode limitar ou reduzir os fluxos, podendo contribuir para o aparecimento de tensões no equilíbrio externo e no consumo.

Quanto aos **riscos internos**, destaca-se a: **(i) capacidade de estudo e realização**. O principal constrangimento reside na capacidade de mobilizar os financiamentos potenciais existentes para os projectos que necessitem devido à morosidade em se identificar os projectos e à lentidão em afectar as verbas. De acordo com o Iº Plano, existe outro condicionalismo que se prende com a capacidade do sector das construções e Obras Públicas assegurar as necessidades básicas da população; **(ii) direcção da economia e gestão**. Para se salvaguardar a evolução favorável da economia, preconiza-se o reforço da manutenção dos equilíbrios orçamental e externo através da criação de um organismo coordenador. Advoga-se, igualmente, o reforço do peso das economias públicas na economia (passou de 20 a 25% da produção interna em 1980 para cerca de 40% em 1985); **(iii) problemas específicos do desenvolvimento inerentes a um país insular**. Pode-se, desde logo, salientar o problema da **dimensão**, e que segundo Estêvão, (1995) se reflecte nomeadamente na menor diversificação da produção e tendência para forte concentração nos produtos em que existem vantagens comparativas, no aparecimento de deseconomias de escala, na maior importância do comércio internacional e na dependência em relação aos fluxos financeiros do exterior; **(iv) limitações inerentes à insularidade**, cujos constrangimentos influenciam necessariamente as orientações das políticas de desenvolvimento a adoptar devido à: (a) descontinuidade territorial que delimita o espaço económico e contribui para o aparecimento de

deseconomias de escala resultantes da necessidade de multiplicação de infraestruturas básicas, económicas e sociais. Esta situação repercute-se necessariamente no mercado interno, criando dificuldades acrescidas ao processo de desenvolvimento (transportes inter-ilhas, circuitos de distribuição, etc.). A reduzida população de Cabo Verde é outro dos *handicaps* característicos já que apenas uma população numerosa permite a existência de um mercado (pelo menos potencial) gerador de vida autónoma e de rentabilidade de infraestruturas técnicas; (b) distância geográfica e isolamento económico. Neste processo assume particular importância a junção de pequena dimensão e a distância. "E o problema é relativamente complicado: se a pequena dimensão impede que a estratégia de desenvolvimento possa basear-se no mercado interno, a distância em relação aos mercados internacionais torna mais difícil o aproveitamento das possibilidades de abertura à economia internacional; ou seja, enquanto que a pequena dimensão empurra as economias insulares para uma maior integração no comércio internacional, a distância tende a limitar os benefícios dessa integração." (Estêvão - 1991); (c) transportes e comunicações. São um factor relevante, pois dada a sua situação de isolamento e dispersão interna, o país necessita de consagrar avultadas somas com infraestruturas, tendo elevados custos com os transportes reduzido os benefícios do comércio internacional. Complementarmente, a nível interno, existe necessariamente uma forte dependência em termos de infraestruturas diversas devido aos transportes aéreos e marítimos necessários para assegurar a integração interna; (v) difíceis e caras comunicações, escassez de água e energia. A integração deste país numa economia mundial exige o desenvolvimento de uma infraestrutura adequada em termos de transporte bem como um sistema de transportes marítimos e aéreos de confiança. A integração quer regional quer internacional exige também o desenvolvimento dos transportes inter-ilhas. A infraestrutura existente necessita de reabilitação e mesmo de expansão de forma a se conseguir o acesso a novos serviços a custos inferiores que possibilitem paralelamente a captação do sector privado. Assim, será necessário aumentar os investimentos associados com as infraestruturas, nomeadamente a reestruturação dos aeroportos e portos, manutenção da rede rodoviária.

A sustentabilidade a longo prazo, exige que os processos de reforma dinamizem a base económica através de uma actividade exportadora mais forte, pescas, turismo e a agricultura.

Globalmente, a política de investimentos prosseguido pelo Governo, reflecte claramente as prioridades de tentar erradicar alguns dos estrangulamentos existentes com as infraestruturas, o desenvolvimento rural, a educação e o turismo.

Quadro 29: Repartição sectorial dos investimentos

Milhares contos Cabo Verdianos

	1978/81	%	1982/85	%	1986/91	%	1992/95	%
Sector primário	1.985	32	6.642	23	7.646	25	8.525	18
Desenv. rural	1.680	27	5.754	20	6.653	22	5.645	12
Pescas	305	5	888	3	993	3	2.880	6
Sector secundário	1.115	18	7.378	29	5.847	19	11.092	23
Indústria	490	8	5.276	20	1.571	5	6.676	14
Energia	385	6	1.448	6	1.758	6	4.293	9
Construção	240	4	654	3	2.518	8	123	--
Sector terciário	3.095	50	12.879	48	16.939	56	28.708	59
Transportes e comunicações	1.485	24	5.490	21	6.368	21	11.402	24
Comércio	115	2	612	2	243	1	113	--
Turismo	150	2	539	2	597	2	4.816	10
Educação	240	4	1.781	6	3.174	11	5.690	12
Saúde	180	3	746	3	2.499	8	1.796	3
Habitação	395	6	1.812	7	1.503	5	2.482	5
Admin. Pública	530	9	1.899	7	2.516	8	1.905	4
Outros	--	--	--	--	39	--	504	1
Total	6.195	100	26.899	100	30.432	100	48.325	100

Fonte: Para o período 78/81 e 82/85: Secretaria de Estado da Cooperação e Planeamento (1983); 86/91: WORLD BANK (1993a) e 1992/95: Ministério das Finanças e do Planeamento (1995).

Nota: Valores a preços correntes à excepção do período 92/95 que é a preços de 1991.

A evolução dos montantes de investimento público no período 1978 a 1981 está associado a uma alteração estrutural: a sistemática perda de importância do Desenvolvimento Rural, que no período pós descolonização representava mais de 50% dos investimentos em contrapartida com a evolução registada na indústria, energia e hotelaria. O sector dos transportes mantém valores percentuais aproximadamente constantes. Refira-se que no período seguinte à independência era prioridade do Governo dinamizar o sector rural.

2.2 Caracterização do sector dos transportes em Cabo Verde

2.2.1 Oferta

As ilhas pela sua localização geográfica sugerem de imediato a existência de um grave problema de comunicação. Como é visível no quadro seguinte encontramos

diversas distâncias extremas entre Santiago e Sal e entre Santiago e S. Vicente, respectivamente de cerca de 116 e 160 milhas marítimas; entre Sal e S. Vicente e entre Santiago e Brava, de 119 e 69 milhas marítimas.

Quadro 30: Distâncias entre os principais portos de Cabo -Verde
(milhas marítimas)

S. Vicente									
8	S. Antão								
44	48	S. Nicolau							
119	121	86	Sal						
130	142	88	37	Boavista					
154	160	110	99	67	Maio				
160	152	119	116	83	21	Santiago			
130	133	92	144	121	72	61	Fogo		
130	131	104	149	126	80	69	10	Brava	

Fonte: Ministério de Infraestrutura e Transportes (1992a).

Os dois grupos de ilhas (Barlavento e Sotavento) encontram-se separados por uma grande área marítima com profundidades de mais de 3000 m, com fortes correntes e marés com ondas vigorosas. As características insulares revelam outros aspectos de isolamento das ilhas, nomeadamente a delimitação por litorais com arribas que constituem, sobretudo nos casos de Santo Antão, Santiago, Fogo, Brava, muralhas de grande altitude. "As pequenas reentrâncias são de utilização difícil e pouco convidativas. No seu interior, a erosão abriu vales profundos, onde pequenas áreas planas estão alcandoradas nas vertentes abruptas ou ficam em fundos exíguos." (ALBUQUERQUE - 1991)

A comunicação entre dois ou mais aglomerados próximos em linha recta, pode tornar-se difícil e demorada pela necessidade de longos e atribulados percursos sobre a topografia acidentada e complexa. As comunicações entre as ilhas estão asseguradas por carreiras aéreas e marítimas, pelas vias telefónica e telegráfica, mas apesar disso a **distância-tempo**, e sobretudo a **distância-custo** constituem obstáculos para a circulação dos habitantes e das mercadorias.

2.2.1.1 Sector Aéreo

Geograficamente, quer pela existência de descontinuidades territoriais internas, quer pela sua possibilidade de ser utilizado como uma paragem nas rotas África Sul-Estados Unidos e Europa-América do Sul, a situação de Cabo Verde torna interessante este meio de transporte.

Actualmente as infraestruturas existentes são as seguintes:

Quadro 31: Aeroportos existentes em Cabo Verde

Ilha	Aeroporto	Altitude	Dimensão pista (m)	Superfície (m)
Boavista	Boavista	75'	1400x20	solo
Brava	Furna	--	--	--
Fogo	S. Filipe	620'	500x30	solo
	Mosteiros	--	700x40	solo
Maio	Maio	--	1400x30	solo
Sal	Sal	177'	3270x45	asfalto
			1500x30	
Santiago	Praia	205'	1200x30	asfalto
S. Antão	S. Antão	--	550x40	asfalto
S. Nicolau	S. Nicolau	620'	1400x20	asfalto
S. Vicente	S. Vicente	66'	1300x30	asfalto

Fonte: TACV

Relativamente à frota, é de destacar que a companhia possuía, há pouco tempo, um conjunto de 7 aviões com fraca utilização o que origina custos adicionais e elevados de manutenção, pelo que se optou pela venda de dois aviões (Caz 212 e Embraer 120), tendo ficado com uma frota de 2 Twinotters, 2 Hs-749 (estes também em fase de abate) e 2 ATR-42 novos. Estes últimos vão assegurar as linhas domésticas e as ligações com o continente africano. Recentemente adquiriu-se um Boeing 737/200 para os voos de longo curso.

As linhas aéreas cabo verdianas contêm algumas fraquezas que limitam a sua acção. Segundo um estudo efectuado por Dillenbeck (1991), as fraquezas eram então subdivididas em dois grandes grupos: gestão e recursos humanos. No primeiro grupo eram apontadas as seguintes ineficiências: ausências de objectivos e planeamento de longo prazo, o papel pouco claro da estratégia governamental e consequentemente dos gestores da própria empresa, deficiências de infraestruturas aeroportuárias em várias ilhas, a composição da frota, a sua pouca utilização, pouca regularidade e performance em termos de pontualidade. A rota de Boston funcionava com prejuízos consideráveis. Se somarmos todas estas ineficiências, não é de admirar que esta empresa se defrontasse com graves problemas financeiros.

Quanto ao segundo grupo (rec. humanos) pode-se referir o excesso de pessoal, a sua reduzida produtividade, a escassez de gestores medianamente qualificados, a

ausência de responsabilidade orçamental e controle dos custos, a inexistência de sistemas de gestão de informação, equipamento de escritório insuficiente e mal mantido, bem como a escassez de computadores em áreas importantes da empresa. No entanto, nos últimos anos a situação tem-se vindo progressivamente a alterar estando a empresa a tomar as medidas essenciais para garantir a sua viabilidade económico financeira.

No que respeita às rotas, existem duas lucrativas (Sal-Lisboa e Praia-Dakar), duas marginais (Paris e Amesterdão) e uma com prejuízos (Boston). O fluxo é extremamente sazonal com 55% dos totais anuais a concentrarem-se apenas em 18 semanas entre Junho e Setembro e de 15 de Dezembro a 15 Janeiro.

Uma característica de tráfego cabo verdiano têm sido os enormes excessos de bagagem que chegam ao aeroporto do Sal nos voos intercontinentais. É frequente acontecer que o transporte para outras ilhas seja fisicamente impossível, o que significa que a perspectiva de desenvolvimento da carga aérea é reduzido devido à sua limitada capacidade.

Devido à intervenção estatal, as tarifas mantiveram-se durante muito tempo abaixo do seu custo real, de tal forma que mesmo com o avião lotado havia prejuízos. Actualmente tal situação já foi invertida, havendo uma maior preocupação em lidar de forma real com a componente dos custos.

2.2.1.2 Sector Marítimo

2.2.1.2.1 Portos

O transporte marítimo assume uma enorme importância pela localização geográfica, desempenhando um papel de relevo não só nas trocas comerciais com o exterior como entre as ilhas. Neste contexto, os portos representam uma das infraestruturas mais importantes de Cabo Verde, existindo facilidades portuárias em todas as ilhas.

A principal infraestrutura portuária é a do Porto Grande (Baía do Mindelo) com um cais acostável de 1.260 metros e capacidade para acolher navios até 20.000 dwt, acrescido de 340 metros para barcos de pesca e três molhes acostáveis para movimentação de granéis sólidos e líquidos, contentores e carga geral. O Porto da Praia (Santiago) é o segundo porto mais importante em dimensão, tendo um cais acostável de

617 metros de comprimento e podendo acolher navios até 10.000 dwt. Estes dois portos em conjunto absorvem cerca de 80% do tráfego nacional. O porto da Palmeira (Sal) é o terceiro mais importante tendo uma capacidade de recolha de navios até 5.000 dwt.

Quadro 32: Dados sobre portos e efectivos no ano de 1993

Ilha	Porto	administ.	portuários	docas	Total	Tipo porto
Boavista	Sal-Rei	--	4	27	31	C
Brava	Furna	--	3	20	23	C
Fogo	Vale Cavaleiros	--	14	46	60	B
Maio	Porto Inglês	--	4	25	29	C
Sal	Palmeira	--	10	28	38	B
Santiago	Praia	--	196	250	446	A
S. Antão	Porto Novo	--	15	64	79	B
S. Nicolau	Porto Tarrafal	--	8	26	34	B
S. Vicente	Porto Grande	60	148	181	389	A

Fonte: Ministério de Infraestrutura e Transportes (1995e).

Nota: A- porto internacional; B- porto que permite a costagem; C- Desembarcadouros. Só recebem embarcações costeiras através de barcaças ou batelões. Os portos de SAL-REI (Boavista), PORTO INGLÊS (Maio), VALE DE CAVALEIROS (Fogo) e FURNA (Brava) não têm cais.

Em Cabo Verde, existem várias condicionantes que se reflectem directamente na produtividade dos portos, das quais se pode destacar (i) a deficiente distribuição das horas de trabalho, gerando grandes períodos de horas extraordinárias com sobretaxas que podem ir de 50% a 150% das taxas base; (ii) o elevado número de trabalhadores; (iii) o pagamento dos estivadores ser efectuado numa base temporal, criando poucos incentivos para a procura de maiores produtividades; (iv) as regras de emprego formuladas como estão, podem deixar que um grupo trabalhe ininterruptamente das 8 A.M. até às 24 P.M., se necessário, o que limita as oportunidades de emprego; (v) falta ou insuficiência de cais adequados aos diferentes tipos de barcos que podem ser usados no comércio; (vi) escassez de meios próprios para a gestão de diferentes tipos de cargas. Os problemas relacionados com o equipamento referem-se, principalmente, ao manuseamento de contentores nos portos de Santiago e S. Vicente. Considerando o tipo e quantidade de carga movimentada entre as outras ilhas, que dependem essencialmente da cabotagem, não se prevê uma significativa percentagem de contentorização; (vii) protecção deficiente para a realização das (des)cargas em caso de condições de tempo adversas; (viii) em termos de armazenamento os dois maiores portos não dispõem de uma área suficiente para as necessidades e são um *handicap* no caso de pretender aumentar o volume de tráfego. Paralelamente, em alturas de chegadas de navios de

passageiros, o cais pode ficar bloqueado por um considerável período de tempo, inviabilizando por exemplo a passagem de contentores.

Quadro 33: Descrição técnica dos portos existentes por ilha no ano de 1993



PORTO GRANDE - São Vicente				PRAIA - Santiago			
Cais (m)	Comp. (m)	Larg. (m)	Prof. (m)	Cais (m)	Comp. (m)	Larg. (m)	Prof. (m)
1	315,05	2,8	-11,5	1	217	30	-9
2	315,05	15	-11,5	2	314	30	-7,5
3	170	15	-9,5	3	80	19,5	-5
4	160,55	15	-9,5	4	80	19,5	-5
5	100	15	-8,5	PORTO NOVO (S. Antão)			
6	122	25	-6,5	1	133,6	9	-7
7	60	25	-4,5	2	52	30	-4,5
8	106,75	25	-3,5	3	43	40	-3,5
PALMEIRA Sal				4	16	50	-2,5
1	60	25	-4,1	TARRAFAL S. Nicolau			
2	30	25	-2	1	83	25	-5
3	34	25	-1	2	54	30	-3,05

Fonte: Ministério de Infraestruturas e Transporte (1995e).

Nota: Comp - comprimento; Larg. - largura e Prof. - profundidade.

A diminuta capacidade portuária, a deficiente manipulação de carga e a obsolescência do equipamento acabam por onerar ao longo dos anos os custos de operação e levam à potencial redução de movimento nos principais portos cabo verdianos.

Todos os portos necessitam de obras de engenharia, não sendo pois de estranhar que existam alguns planos para o desenvolvimento e modernização de alguns portos, dos quais se destacam os do Porto Grande, Furna, Maio e da Praia entre outros; (viii) o tempo excessivo dispendido nos cais com operações de carga e descarga congestiona os portos e causa movimentos desnecessários de navios. **Este é um problema que não passa pela mera construção de mais cais;** (ix) infraestruturas e equipamento portuário desactualizados, inadequados e com pouca manutenção para os modernos navios estrangeiros;

2.2.1.2.2 Transporte Marítimo

Em termos de oferta de transportes marítimos, esta tem-se mantido constante no período de 1983 a 1987, altura em que totalizava uma frota de 30 navios, conforme a seguir se discrimina.

Quadro 34: Evolução da oferta dos transportes marítimos

Ano	Embarc. cabotagem			Embarc. Longo Curso			Total		
	Carga	Pass.	Misto	Carga	Pass.	Misto	Carga	Pass.	Misto
1983	17	--	3	6	--	1	23	--	4
1984	18	--	3	6	--	1	24	--	4
1985	18	--	3	6	--	1	24	--	4
1986	17	--	3	6	--	1	23	--	4
1987	16	--	5	8	--	1	24	--	6

Fonte: Ministério do Plano e da Cooperação, Direcção Geral de Estatística, (1989).

Quadro 35: Caracterização da frota marítima - 1996

Frota	6 -15 anos		16 - 24 anos		mais 25 anos		Total	
	nº	dwt	nº	dwt	nº	dwt	nº	dwt
Cabotagem ¹	3	710	2	666	2	1.122	7	2.498
Costeiro	--	--	1	60	8	962	9	1.022
Longo curso	--	--	8	18.902	7	8.425	15	27.327
Total	3	710	11	19.628	17	10.509	31	30.847

Fonte: Capitania dos Portos de Barlavento

A capacidade total da frota no corrente ano é de 30.847 dwt, o que significa uma capacidade média de 995 dwt por navio.

A antiguidade da frota torna-se uma contrariedade. Deve-se realçar que aproximadamente 90% da frota (28 dos 31 navios) tem mais de 16 anos².

A posição favorável da frota de cabotagem é ilusória, uma vez que dos 3 navios mais novos, 2 são carreiras de passageiros (150 passageiros cada um) com capacidade limitada para carga. Os 2 navios com idade de 16-24 anos são um de carga e outro de passageiros (171 lugares) com capacidade limitada. Os restantes 2 navios de carga têm respectivamente 40 e 72 anos, o que significa que nenhum destes navios tem uma idade que permite ser considerado rentável. A frota costeira dispõe, apenas, de um navio com capacidade para deslocar passageiros (60 lugares) e regista uma considerável antiguidade (idade média de 47 anos). O barco mais novo tem 20 anos e o mais antigo 72 anos.

Assim, **idade** e **tamanho** da frota (em termos de capacidade para carga) são duas das maiores limitações actuais da frota costeira.

¹ A distinção entre cabotagem e costeiro não é clara. No entanto, a categoria costeira inclui navios mais pequenos e antigos do que a cabotagem. Além disso, os navios costeiros costumam estar sempre com terra à vista. As duas primeiras categorias (cabotagem e costeiro) efectuam serviços inter-ilhas.

² A idade de 16 anos é um ponto crítico na vida de um navio, pois a partir desta data os seguros e o registo do navio agravam-se consideravelmente.

Relativamente à frota de longo curso, ela tem, presentemente, como funções apanhar a carga das rotas comerciais europeias que sejam deixadas para trás devido à limitada capacidade dos contentores e operar em rotas entre Cabo Verde, Brasil e Estados Unidos. Contudo, não existe uma carreira de **contentores** apesar de haver espaço, pelo que a sua estrutura condiciona a capacidade de transporte de contentores de forma a se tornar lucrativa.

Finalmente, a estrutura da frota em termos de posse também apresenta algumas particularidades, o que é visível se atentarmos a que existem **21 operadores diferentes para uma frota de 31 navios**. A companhia Arca Verde (estatal), com sete navios, é o maior operador. A maioria dos outros operadores privados encontram-se na bancarrota. As carreiras de longo curso, foram em 1991 responsáveis por cerca de 20% do comércio externo do país. Estas carreiras cobrem, essencialmente, 4 destinos: Portugal (Lisboa), Europa Ocidental (principalmente Roterdão), Brasil e E.U.A..

Quadro 36: Movimentos de importação de carga (Mindelo) em 1991

Carga	Quantidades transportadas (ton. métricas)				% carregada navios Cabo verdianos
	Cb. Verde	Portugal	Outros	Total	
Portugal	3.163	6.844	--	10.007	31,6
Europa Ocidental	3.656	1.629	--	5.285	69,2
Itália	--	--	37	37	--
Las Palmas	66	--	110	176	37,5
E.U.A.	227	--	--	227	37,5
Brasil	332	--	--	332	100
Cuba	18	--	--	18	100
Total	7.462	8.473	147	16.082	46,4

Fonte: Ministério de Infraestruturas e Transportes (1992a).

Uma hipótese de superar esta situação, equacionada pelo Banco Mundial, passava pela venda da maior parte da frota existente e aquisição de um ou dois navios RO/RO. Estes navios, assim apelidados, têm a característica de terem uma ponte de proa rebatível. Pesando-se os prós e os contras verifica-se que: **(i)** enquanto sistema, ele exige um elevado pré-planeamento antes de um navio iniciar o carregamento de um navio num porto, pois a carga tem de ser devidamente acondicionada em terra e colocada em camiões ou atrelados, o que exige espaço (como se sabe inexistente nos portos); **(ii)** o porto da Praia não permite as operações de RO/RO durante vários meses do ano devido às condições das marés (muito onduladas); **(iii)** à excepção das cervejas nacionais

(CERIS), cereais e outros bens, as cargas que se deslocam entre os portos cabo verdianos raramente ou nunca têm quantidades suficientes para esgotar a capacidade de carga; (iv) para haver um aproveitamento integral do sistema RO/RO, isso exige a consolidação do transporte rodoviário (o que não é o caso); (v) os navios RO/RO exigem rampas próprias para acomodação dos navios. Além de Cabo Verde não se encontrar preparado para estes navios, qualquer avaria na rampa pode impedir a (des)carga do navio; (vi) estes navios são mais caros do que os habituais, apesar de terem a mesma capacidade de carga; (vii) estes navios não têm divisórias no *deck*, pelo que em caso de colisão pode colocar o navio em perigo iminente de afundamento.

Por fim, os navios RO/RO têm um mercado potencial onde as cargas possam ser movimentadas por camião e onde exista uma grande procura de passageiros, incluindo turistas que desejem levar os seus carros com eles. Ora, esta situação não é aplicável a Cabo Verde.

2.2.1.3 Sector Rodoviário

Alguns números apontam para que a frota automóvel existente em 1990 se cifrasse em 11.180 veículos, os quais se concentram maioritariamente (perto de 90%) nas duas ilhas mais populosas: Santiago e S. Vicente. De qualquer forma este dados devem ser observados com algumas restrições devido à sua pouca credibilidade.

Quadro 37: Frota de veículos total por ilha em 31/12/90

Ilhas	1990	%
Boavista	58	0,5
Brava	115	1
Fogo	280	2,5
Maio	65	0,6
Sal	348	3,1
Santiago	6.752	57,6
S. Antão	176	4,4
S. Nicolau	186	1,7
S. Vicente	3.200	28,6
Total	11.180	100

Fonte: WORLD BANK (1993b)

O parque automóvel rolante com uma frota heterogénea, idosa e cuja renovação se efectua principalmente através dos veículos importados em 2ª mão, não tem cessado de crescer de ano para ano (Vd. quadro 38).

Quadro 38: Evolução do parque automóvel 1974-1988

Anos	1974	1976	1978	1980	1982	1984	1986	1988	1990 (1)
Parque	4.802	5.610	6.593	7.356	8.486	9.722	11.280	13.027	11.180

Fonte: Ministério do Plano e da Cooperação, Direcção Geral de Estatística (1989).

Nota: (1) Valor retirado do WORLD BANK (1993b)

Tem-se assistido a uma pressão na procura do transporte rodoviário, como corolário do processo de desenvolvimento económico, o que se traduz, em termos negativos, no aumento dos níveis de sinistralidade que têm tendência a agravar-se, quer em termos do nº de acidentes, do número de óbitos e feridos.

Quadro 39: Evolução da sinistralidade entre 1987 e 1991

	1987	1988	1989	1990	1991
Carros	771	952	1.069	987	1.292
Carros e motociclos	44	93	76	69	57
Motociclos	61	52	58	58	50
Carros e peões	179	182	209	218	211
Total (1)	1.055	1.279	1.412	1.332	1.610

Fonte: WORLD BANK (1993b)

Quadro 40: Consequências dos acidentes de viação.

	1987	1988	1989	1990	1991
Nº mortos	41	43	50	38	47
Nº mortos/ (1)	4 %	3 %	4 %	3 %	3 %
Nº feridos	484	596	780	667	818
Nº feridos/ (1)	46 %	47 %	55 %	50 %	51 %

Fonte: WORLD BANK (1993b)

Em 1991, os acidentes ocorridos deveram-se a: negligência (40%), manobras perigosas (20%), excesso de velocidade (15%), álcool (10%), deficiências de sinalização e das estradas (respectivamente 8 e 2%) e outros motivos (5%). As consequências, têm-se mantido constantes, com uma taxa de óbitos de cerca de 3,5% no período e de 50% para os feridos.

Em 1966, a quilometragem total da rede viária cifrava-se em 765 Km, dos quais 92 eram asfaltados³. Em 1990 havia 1.095,2 Km de estradas, o que representa um crescimento de 43% em 24 anos. A densidade das estradas era em 1990 de 274 Km por 1000 Km² com uma distribuição pouco uniforme (cerca de 34% das estradas estão localizadas em Santiago e São Vicente onde vive 66% da população). Estes valores, para uma correcta percepção devem ser analisados em conjunto com outros países em

³ CABO VERDE (1969).

desenvolvimento. Desse estudo resulta que a posição de Cabo Verde no contexto geral é francamente positivo, pois numa amostra de 44 países este situa-se em 4ª lugar como é visível no quadro seguinte. No que respeita à dimensão por mil veículos, a sua posição é ainda mais benéfica, encontrando-se em terceiro lugar.

Quadro 41: Densidade das estradas por mil Km2 e por mil veículos (1990)

Países	Dimensão por mil Km2	Países	Dimensão por mil veículos
Maurícias	1.046	Maurícias	47
Rwanda	499	África Sul	71
África Sul	292	Cabo Verde	98
Cabo Verde	274	--	--

Fonte: HEGGIE, Ian (1995)

Relativamente à distribuição da rede de estradas por tipo e condição também se construiu um quadro que permite visualizar de forma mais clara o arquipélago.

Quadro 42: Rede de estradas por tipo e condição de estradas por ilhas referente a 1-10-90

Ilhas	Tipo estrada	Pavimentadas pedras bloco		Asfaltada		Pavimento de pedras		Estradas terra		Total	
		Km	%	Km	%	Km	%	Km	%	Km	%
Santiago	B	30	14,9			4	100			34	11,7
	R	163	80,7					3,5	4,1	166,5	57,2
	M	9	4,4					81,5	95,9	90,5	31,1
	Total	202	69,4			4	1,3	85	29,3	291	100
Maio	B	2,5	55,6							2,5	4,1
	R	2	44,4							2	3,3
	M	--	--					56	100	56	92,6
	Total	4,5	7,4					56	92,6	60,5	100
Fogo	B	12,5	11							12,5	10,1
	R	60	52,9					1,8	17,5	61,8	49,9
	M	41	36,1					8,5	82,5	49,5	40
	Total	113,5	91,7					10,3	8,3	123,8	100
Brava	B										
	R	27	90					20	100	47	94
	M	3	10							3	6
	Total	30	60					20	40	50	100
S. Antão	B	38	38							38	17,7
	R	62	62			13,4	42,5	3	3,6	78,4	36,4
	M					18,1	57,5	80,6	96,4	98,7	45,9
	Total	100	46,5			31,5	14,6	83,6	38,9	215,1	100
S. Vicente	B	32	68,1	10	100					42	48,6
	R	9	19,1					3,5	11,9	12,5	14,4
	M	6	12,8					26	88,1	32	37
	Total	47	54,3	10	11,6			29,5	34,1	86,5	100

Nota: O quadro continua na próxima página.

Quadro 42: Rede de estradas por tipo e condição de estradas por ilhas referente a 1-10-90 (cont.)

Ilhas	Tipo estrada	Pavimentadas pedras bloco		Asfaltada		Pavimento de pedras		Estradas terra		Total	
		Km	%	Km	%	Km	%	Km	%	Km	%
S. Nicolau	B	24	40,7							24	21,2
	R	21,5	36,4					7,5	13,8	29	25,6
	M	13,5	22,9					46,9	86,2	60,4	53,2
	Total	59	52					54,4	48	113,4	100
Sal	B										
	R			28	100			27,5	100	55,5	100
	M										
	Total			28	50,5			27,5	49,5	55,5	100
Boavista	B										
	R	12	24,3					15	30	27	27,2
	M	37,4	75,7					35	70	72,4	72,8
	Total	49,4	49,7					50	50,3	99,4	100
Sub-total	B	139	23	10	26,3	4	11,3			153	14
	R	356,5	58,9	28	73,7	13,4	37,7	81,8	19,6	479,7	43,8
	M	109,9	18,1			18,1	51	334,5	80,4	462,5	42,2
	Total	605,4	100	38	100	35,5	100	416,3	100	1095,2	100

Fonte: WORLD BANK (1993b).

2.2.2 Procura

2.2.2.1 Transporte Aéreo

A procura de transporte inter-ilhas é na sua maioria (1994: 56%) motivada pelo transporte internacional de/para Sal devido a (i) tráfego de turismo; (ii) visitas a familiares e (iii) importações. Os cabo verdianos têm, ao longo dos anos, emigrado como forma de procurar emprego, uma vez que as ilhas não têm conseguido criar uma estrutura de produção suficiente. Isto resulta no aparecimento de diversas comunidades em Portugal, Estados Unidos, Holanda, França, Espanha, Itália, Angola e Senegal. Surge assim a necessidade de visitar os amigos e familiares que justificam a existência de algumas ligações aéreas.

O objectivo delineado pelo Governo de procurar receber anualmente 400.000 visitantes num prazo de 15 anos terá, caso seja bem sucedido, impactos diversos. Primeiro, os turistas terão de ser transportados desde o seu ponto de entrada em Cabo Verde para o seu destino e vice versa. Segundo, a tendência será a de desenvolver a visita a uma/duas ilhas durante a sua estadia. Os TACV deverão apostar neste sistema. Deste modo, a promoção do investimento privado na acomodação e o investimento público na infraestruturização tem efeitos indirectos no estímulo da procura de transporte

aéreo. Há potencial de desenvolvimento turístico em Cabo Verde, mas só com investimentos em infraestruturas. Este potencial é factor determinante para a expansão a longo prazo dos TACV, cujo desenvolvimento está intimamente ligado à melhoria de rede rodoviária, facilidades aéreas, comunicações e acomodações em todas as ilhas.

Quadro 43: Tráfego aéreo inter-ilhas de 1992-1993

	1992	1993	1994
Nº passageiros	134.500	146.836	172.688
% crescimento	--	9,2	17,6
Excesso bagagem (kg)	610.681	590.660	512.867
% crescimento	--	- 3,2	- 13,2
Carga e Correio (kg)	611.275	711.551	853.067
% crescimento	--	16,4	19,9

Fonte: Ministério de Infraestruturas e Transporte (1995e)

Do quadro anterior verifica-se que a evolução do transporte aéreo de passageiros tem vindo sempre a crescer. Aliado a este factor, destacam-se, pela negativa, os valores do excesso de bagagem, que apesar de estarem a diminuir, ainda apresentam um peso considerável, se tivermos em atenção que não são cobradas tarifas adicionais.

Quadro 44: Evolução do tráfego de passageiros (aéreo)

	milhares										
	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1992	1993	1994
Doméstico	120	125	130	137	141	146	147	138	--	--	--
Regional			4	5	4	3,7	4,5	5,1	--	--	--
Intercontinental			13	19	25	28	38	31	--	--	--
Total	120	125	147	161	170	178	189	174	135	147	173

Fonte: DILLENBECK, Juney (1991). Para os anos de 1992 até 1994 a fonte é a seguinte: Ministério de Infraestruturas e Transportes (1995e).

O movimento de passageiros tem vindo a evoluir favoravelmente, apesar da redução ocorrida em 1990 e anos seguintes. Tal situação terá sido originada, essencialmente, por três factores: o aumento das taxas introduzidas em 1989 e 1990, a redução do número de lugares devido a mudanças do equipamento, aos efeitos mundiais da recessão económica e a própria guerra do golfo. Numa análise à deslocação de passageiros por ar durante 1993, verifica-se que em termos de origem existem três ilhas com maiores volumes de tráfego: Santiago, Sal e S. Vicente. Quanto ao destino são igualmente estas ilhas que detêm os maiores fluxos.

Quadro 45: Deslocação de passageiros durante 1993 por ar

Origem	Destino									Total
	Boav.	Brava	Fogo	Maio	Sal	Sant.	S.Ant.	S.Nic	S.Vic.	
Boav.	0	0	0	0	2266	1728	0	58	252	4304
Brava	0	0	0	0	0	772	0	0	0	772
Fogo	0	0	0	0	0	5993	0	0	0	5993
Maio	15	0	20	0	0	3390	0	0	0	3425
Sal	2078	0	0	0	0	24380	0	2307	12542	41307
Sant.	1798	762	5740	3704	25616	0	1781	1342	11919	52662
S.Ant.	0	0	0	0	0	1229	0	0	667	1896
S.Nic.	0	0	0	0	2653	1376	0	0	3192	7221
S.Vic.	171	0	0	0	14762	11347	634	2342	0	29256
Total	4062	762	5760	3704	45297	50215	2415	6049	28572	146836

Fonte: Ministério de Infraestruturas e Transportes (1995f).

2.2.2.2 Transporte Marítimo

A procura de transportes marítimos, enquanto meio de deslocação de mercadorias, tem, duma forma geral, vindo a crescer no período 1983-90, embora em 1993 tivesse havido um retrocesso para as 113.500 toneladas.

Quadro 46: Evolução do comércio total e deslocações de passageiros inter-ilhas (marítimo)

Ano	Tráfego (mil ton)	Cenário	Tx. crescimento anual (%)	Passageiros (milhares)	Cenário	Tx. crescimento anual (%)
1983	101,9	101,9	--	100,5	100,5	--
1984	106,8	106,8	4,76	89,8	89,8	-10,65
1985	123,2	123,2	15,39	95,2	95,2	5,96
1986	143,0	143,0	16,11	120,1	120,1	26,16
1987	158,0	158,0	10,44	100,8	100,8	-16,09
1988	--	182,0	15,21	--	116,6	15,74
1989	--	202,9	11,48	--	122,0	4,59
1990	230,0	230,0	13,35	130,9	130,9	7,29
1991		249,3	8,39		133,4	1,95
1992		275,1	10,39		139,6	4,59
1993	113,5	303,2	10,18	146,0	146,0	4,59
1994		333,5	10,02		152,6	4,59
1995		366,6	9,92		159,7	4,59
1996		402,7	9,85		167,0	4,59
1997		442,3	9,82		174,0	4,59
1998		485,7	9,81		182,6	4,59
1999		533,4	9,83		191,0	4,59
2000		586,1	9,87		199,8	4,59

Fonte: Ministério de Infraestruturas e Transportes (1995g).

Nota: Para o período de 1998 a 2000 consideraram-se taxas médias de crescimento anual na ordem dos 9,84%, segundo um estudo desenvolvido por um grupo de trabalho (NEA Transport research and training). No caso dos passageiros para o período de 1998 a 2000 consideraram-se taxas médias de crescimento anual na ordem dos 4,59%.

Mas do estudo anterior, resulta através do cenário elaborado, a partir da evolução de uma determinada taxa de crescimento, que o tráfego deverá continuar a evoluir favoravelmente até ao ano 2000. No que respeita à evolução dos passageiros, apesar das grandes variações ocorridas entre 1983 e 1993, também se espera alcançar resultados animadores, que permitem apostar na recuperação deste sector.

Relativamente aos montantes movimentados no ano de 1993, estes encontram-se, na sua quase totalidade (78,5%) associados a dois produtos: a secção 2 que compreende os produtos agrícolas (30%) e sobretudo o grupo 5 que integra os produtos minerais, cimento e óleos (cerca de 50%). Dada a caracterização anteriormente efectuada, verifica-se que as duas ilhas que têm os maiores portos (S. Vicente e Praia) são os dois maiores centros de origem de produtos - S. Vicente e Santiago respectivamente com 73 mil toneladas e 34.500 toneladas.

Quanto à distribuição inter-ilhas, existem vários locais de destino, dos quais se salientam Santiago (34.900 toneladas), Santo Antão (24.545) e Fogo (15.700), o que não deixa de ser natural se atentarmos à distribuição da população feita anteriormente.

Serviço de cabotagem: passageiros/mercadorias: São diversos os motivos que levam os passageiros a deslocarem-se internamente, nomeadamente como uma primeira fase de uma grande viagem: aquisição de artigos não existentes na ilha, para levar produtos para vender noutros mercados; necessidade de utilizar serviços administrativos ou governamentais; visita a amigos ou familiares noutras ilhas; necessidade de tratamento médico (que não está disponível em todas as ilhas) e finalmente férias ou lazer noutros locais.

Os fluxos de carga entre as ilhas caracteriza-se pelo facto da maior parte do comércio por cabotagem consistir na distribuição de bens importados para o país através de duas portas: Porto Grande (S. Vicente) e Praia (Santiago), em que Porto Grande serve de centro distribuidor para as ilhas de S. Antão e S. Nicolau e Praia para as ilhas de Sal, Boavista, Maio Brava e Fogo.

Em 1990, os pólos S. Vicente, Sal e Santiago foram a origem de 92% e o destino de 65% das cargas movimentadas, tendência que se manteve em 1993.

Por norma o comércio entre as ilhas é pouco importante à excepção de Brava e Fogo. Parece assim, numa primeira fase, que reestruturações a efectuar no comércio inter-ilhas se deverá concentrar inicialmente nos eixos seguintes: Santiago-S. Vicente-Sal e as outras ilhas.

Em termos de circulação de passageiros no que respeita à deslocação marítima, em 1993, destaca-se dos 146 mil passageiros o eixo S. Vicente - Santo Antão que representa 65% do total. A segunda rota é entre Santiago e São Vicente com mais de 12.000 passageiros e a terceira rota a de Fogo e Santiago com 8.932 passageiros.

O número de passageiros que recorreu ao avião, foi sensivelmente o mesmo do dos barcos, respectivamente 147 mil e 146 mil passageiros em 1993. Contudo, o padrão da distribuição é totalmente diferenciado, como se pode verificar nos quadros seguintes:

Quadro 47: Trânsito total de mercadorias durante 1993 por mar¹

Origem	Destino									Total
	Boav.	Brava	Fogo	Maio	Sal	Sant.	S.Ant.	S.Nic	S.Vic.	
Boav.	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
Brava	0	0	4	0	0	45	0	0	4	53
Fogo	2	213	0	0	10	449	44	7	133	958
Maio	0	0	13	0	123	22	0	0	0	158
Sal	40	87	312	89	0	2321	298	268	1108	4523
Sant.	2137	3083	13325	3255	6071	0	672	493	5429	34465
S.Ant.	0	0	0	0	0	0	0	0	117	117
S.Nic.	0	0	0	0	9	15	2	0	238	264
S.Vic.	765	864	2052	222	4732	32050	23529	8770	0	72984
Total	2944	4347	15706	3566	10946	34902	24545	9538	7029	113523

Fonte: Ministério de Infraestruturas e Transportes (1995f).

Quadro 48: Deslocação de passageiros durante 1993 por mar

Origem	Destino									Total
	Boav.	Brava	Fogo	Maio	Sal	Sant.	S.Ant.	S.Nic	S.Vic.	
Boav.	0	13	86	0	324	294	0	64	154	935
Brava	22	0	2608	0	54	2047	0	37	324	5092
Fogo	92	1553	0	602	127	4096	0	164	1180	7814
Maio	0	0	0	0	0	768	0	0	0	768
Sal	371	46	241	0	0	1618	0	278	762	3316
Sant.	484	2024	4836	512	1676	0	0	1433	5133	16098
S.Ant.	0	0	0	0	0	0	0	0	45840	45840
S.Nic.	100	8	206	0	266	1211	0	0	1906	3697
S.Vic.	310	460	2382	0	1431	6909	48770	2146	0	62408
Total	1379	4104	10359	1114	3878	16943	48770	4122	55299	145968

Fonte: Ministério de Infraestruturas e Transportes (1995f).

¹ Dada a limitação de espaço apenas se irá analisar o ano mais recente-1993. Em anos anteriores, verifica-se que as conclusões agora obtidas apresentam o mesmo comportamento. Esta situação aplica-se a todas as variantes de transporte de passageiros e de mercadorias por mar e ar.

Presentemente, os **transportes marítimos** defrontam-se com um conjunto de **estrangulamentos** que limitam, de forma diferenciada, o seu alcance, nomeadamente: **(i)** capacidade de carga geralmente desadequada às necessidades de tráfego como corolário da inexistência de navios especializados, nomeadamente navios porta contentores; **(ii)** custos operacionais elevados resultantes dos reduzidos ritmos de operação, do envelhecimento da frota, e que por este motivo a tornam tecnologicamente obsoleta, com elevados consumos de combustível e difíceis de carregar e descarregar. Esta situação para ser ultrapassada exige o aumento das tarifas praticadas por forma a se compensar a falta de eficiência, inviabilizando-se assim a obtenção de vantagens comparativas; **(iii)** os navios dispendem por norma grandes períodos de tempo nas des(cargas), o que se reflecte directamente no agravamento dos custos, aumento do risco de perdas ou deterioração de material e torna difícil assegurar uma adequada organização das actividades relacionadas com as operações portuárias.

Para se constatar esta situação o Banco Mundial (Staff Appraisal Report, 1992), efectuou um estudo através de uma amostra de 16 navios chegados ao Porto Grande durante o primeiro trimestre de 1991, referido no SAR 92, tendo-se chegado aos seguintes resultados:

Quadro 49: Descargas efectuadas em Porto Grande no 1º trimestre de 1991

Navios cabo-verdianos			Navios portugueses		
Carga desembarcada (ton.)	Horas porto	tons/hora	Carga desembarcada (ton.)	Horas porto	tons/hora
272	164	1,7	309	11	28
151	104	1,5	281	17	16,5
122	101	1,2	423	17	24,9
146	56	2,6	374	12	31,2
147	27	5,4	383	17	22,5
515	251	2,1	610	12	50,8
334	152	2,2			
409	93	2,1			
445	150	3,3			
153	152	1			
2.715	1.250	2,1	2.280	86	26,5

Fonte: WORLD BANK (1993b)

Nota: Os navios portugueses tinham todos contentores.

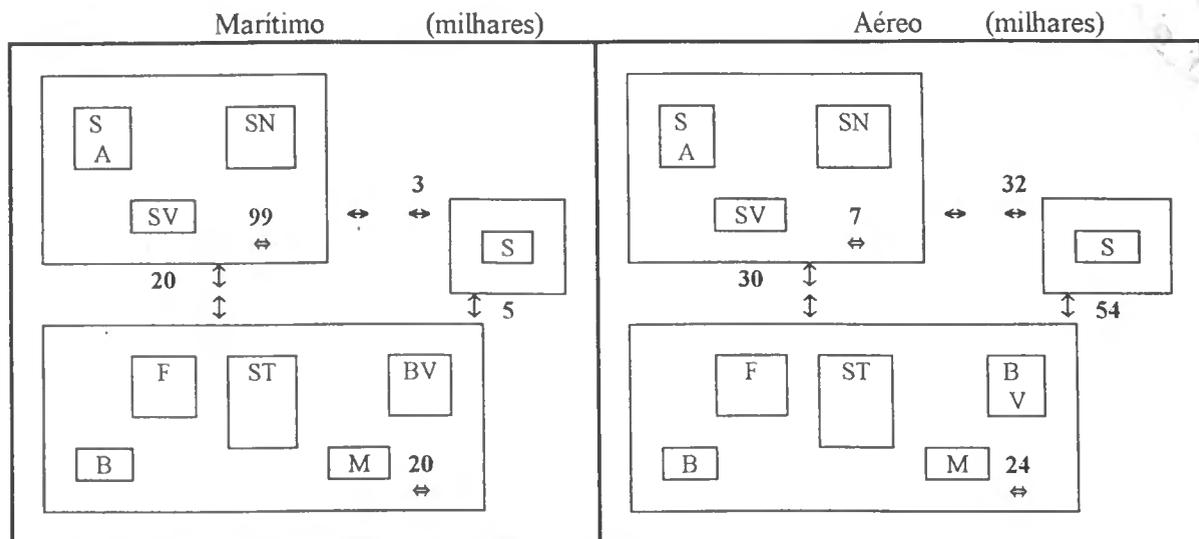
Da análise ao quadro anterior, é notória a diferença entre as capacidades de transporte de carga, as horas de permanência no porto e o *ratio* ton/hora entre os navios

portugueses e os nacionais. É assim claro, que no caso em que se utilizam contentores a produtividade do espaço do cais é superior. Em termos médios, a capacidade de carga descarregada por navios cabo verdianos e portugueses foi respectivamente de 272 ton contra 380. As horas passadas no porto foram de 125 contra 14,3, pelo que o *ratio* obtido de ton/hora foi de 0,21 contra 4,4; (iv) a falta de gestão resultante de diversos factores: organização dos serviços, natureza dos portos, sistemas de carga e descarga. Os navios mais antigos, têm geralmente um equipamento de carga e descarga ineficaz. Paralelamente, existem queixas diversas sobre os estivadores, que resulta da força de trabalho cujas habilitações são mínimas, incluem muitos idosos e são regra geral em demasia, aumentando assim os custos e diminuindo a produtividade desejável; (v) atomização de empresas não competitivas e sem coordenação entre elas. É conhecida a situação de fragilidade financeira, próxima da bancarrota da maioria das empresas; (vi) insignificantes níveis exportadores, que inviabilizam qualquer tentativa de optimização no tráfego Sul-Norte em termos de cargas de retorno; (vii) a fraca integração regional que se manifesta nos baixos níveis de comércio Sul-Sul; (viii) enquadramento legal insuficiente. Muita da legislação existente data de há vários anos; (ix) reduzido cumprimento dos horários afixados, pouca segurança das pessoas devido a sobrelotação e pouca comodidade. Actualmente as bagagens dos passageiros têm de ir amontoadas o que, não só prejudica a comodidade dos passageiros, como é negativo para o turista.

Neste ponto é de destacar as **numerosas queixas dos passageiros** que se subdividem em: serviço: existe pouca confiança nos barcos dada a pouca consideração pelos interesses dos passageiros e pelo tipo de serviços existentes a bordo e condições dos barcos: são, na maioria dos casos desconfortáveis, lentos, inadequados para uma correcta acomodação do número de passageiros, com pobre manutenção e pouca limpeza. Tudo isto não pode deixar de colidir com os objectivos delineados pelo Governo de aumentar o turismo, pois o seu impacto é fortemente penalizador.

Para melhor destacar as diferenças inter-ilhas no que respeita ao transporte de passageiros, construiu-se o seguinte gráfico:

Gráfico 1: Transporte de passageiros inter-ilhas por mar e ar em 1993



Fonte: Ministério de Infraestruturas e Transporte (1995e).

Deste gráfico destacam-se algumas conclusões. Primeiro, as deslocações internas ao grupo de Barlavento, que assumem uma grande importância em termos de transporte marítimo (99 mil passageiros), tem apenas 7 mil passageiros por ar. Os fluxos entre os grupos de Barlavento e de Sotavento são relativamente próximos, bem como os verificados dentro de cada grupo. A grande diferença, situa-se nos fluxos de e para o Sal, a que não será estranho a existência do seu aeroporto internacional. Efectivamente, quer do Sal para o grupo de Barlavento quer para o grupo de Sotavento regista-se uma deslocação de aproximadamente 86 mil pessoas por avião, enquanto que por barco esse valor se reduz a 8 mil pessoas.

No que se refere ao comércio por cabotagem (ver quadro x), verifica-se que a Enapor tem um peso substancialmente superior ao comércio transportado por via aérea.

Quadro 50: Comércio por cabotagem

(cargas em toneladas)

	1988	1989	1990	1991	1992
Enapor	192.073	230.873	269.504	249.504	254.815
Avião	37.894	33.907	48.422	34.267	36.237

Fonte: Ministério das Finanças e do Planeamento (1993)

2.3 Programa 1991-1995

Perante os desafios geográficos, sociais e económicos imposto pelo território, o Estado definiu algumas prioridades: o desencravamento das populações interiores e as ligações inter-insulares. Para a sua prossecução, o Governo adoptou desde 1991 um novo modelo de economia de mercado com uma redução consciente do papel do Estado,

enquanto agente económico directo, preconizando-se neste processo o envolvimento de outros grupos de agentes, nomeadamente a iniciativa privada, de forma a se obter maiores níveis de eficiência do sistema, aumentar a oferta e reduzir os custos globais para níveis adequados à escassez de recursos existentes no país. No caso concreto das EP's, pretende-se promover formas de gestão norteadas por critérios de mercado, com as inerentes performances a nível da autonomia, gestão e promoção dos sistemas de informação.

Para a viabilização desta estratégia, o Governo adoptou um conjunto de **reformas** subjacentes às seguintes linhas de acção: **(i)** reforma da Administração Central; **(ii)** reestruturação do Sector Empresarial do Estado através da criação de um programa de privatizações; **(iii)** modernização da super estrutura jurídica e **(iv)** intensificação da formação profissional.

O desenvolvimento das infraestruturas e do sector dos transportes tem sido coordenado pelo Ministério dos Transportes e tem sido assegurado pelo Programa de Infraestruturas e Transportes (PIT). Este programa tem como **principais objectivos** a **(i)** promoção da competitividade internacional cabo verdiana através da modernização dos portos, reorganização da indústria de navegação e desenvolvimento de indústrias *off-shore*; **(ii)** prossecução da integração económica nacional através da reafecção equilibrada de recursos em termos de custo-efectividade; **(iii)** prevenção da erosão da rede rodoviária através da implementação de um sistema eficiente de manutenção das estradas; **(iv)** apoio da mão de obra local, através da concessão de obras de manutenção aos empreiteiros locais; **(v)** promoção do crescimento económico e erradicação dos problemas de pobreza da ilha do Fogo, reabilitando o seu porto.

Posteriormente foram integrados outros dois sub-objectivos que se prendem com a necessidade de melhorar a segurança rodoviária e modernizar a legislação marítima.

Espera-se que, com estes objectivos, se possam atingir alguns **benefícios** dos quais se destacam a **(i)** modernização dos portos e do sector da navegação de forma a garantir uma eficiente produção de serviços internacionais com a consequente obtenção de divisas e criação de economias de escala a nível interno e **(ii)** reabilitação da rede viária, reorganização dos transportes inter-ilhas e reabilitação do porto da ilha do Fogo

que conjuntamente se reflectirão não só na diminuição dos custos de transporte internos, mas também numa melhor integração do espaço nacional e alívio de situações de pobreza.

Todavia, o PIT defronta-se com alguns **riscos** que podem reduzir a sua acção, nomeadamente a limitada capacidade de absorção por parte da Administração Central, a dificuldade de solução técnica do porto de Cavaleiros (perante as movimentações de areias) e por fim a criação de condições atractivas para o transbordo internacional de mercadorias no Mindelo (Porto Grande).

2.3.1 - Financiamento de projectos

Os financiamentos previstos para o desenvolvimento dos projectos (vd. quadro 51) totalizam 78,4 milhões de dólares (88 milhões se se considerar o aeroporto de S. Pedro).

Quadro 51: Principais custos do projecto de infraestruturas e transportes

	Local (milhões dólares)	Estrangeiro (milhões dólares)	Total (milhões dólares)	% divisas	% custos base
PORTOS					
1. Modern. Porto Grande	2,9	8,7	11,6	75	17,7
2. Reab. Vale Cavaleiros	1,7	6,8	8,6	80	13,0
3. Outras melhorias em portos	2,0	7,8	9,8	79,4	14,9
Sub total	6,6	23,4	30,3	77,0	45,7
NAVEGAÇÃO	0,2	0,5	0,7	74,8	1,1
ESTRADAS	13,1	20,3	33,3	60,8	50,8
Custo total projecto	24,5	53,9	78,4	68,7	119,6

Fonte: Ministério de Infraestruturas e Transportes (1995d)

Os investimentos rodoviários representavam cerca de 51% dos custos totais do programa, enquanto os investimentos portuários totalizavam 46%. Os montantes afectos ao sector aéreo, foram negociados posteriormente, pelo que os valores não constam deste mapa.

O financiamento dos programas previstos irá ser assegurado por diversas entidades.

Quadro 52: Financiadores do PIT e montantes disponibilizados em 31/10/95
valores: milhões de USD

	Governo	IDA	Alemanha	Holanda	FAD	Outros	Total
Total	15,6	12,5	7	3,3	3,9	36,1	78,4
% custos	20	16	9	4	5	46	100

Fonte: Ministério de Infraestruturas e Transportes (1995d)

Actualmente, perante os projectos implementados existe um *gap* de financiamento que ronda os 6 milhões de dólares. Tal situação poderá, no entanto, ser minimizada, caso se consiga efectuar a reafecção de fundos afectos a outros projectos que se encontrem sobrefinanciados, como é o caso de um financiamento do BEI, que será parcialmente utilizado, permitindo deste modo a reafecção das verbas.

2.3.2 - Auditoria

É de realçar o esforço do Governo de tentar manter um rigoroso controle sobre a evolução dos custos e o cumprimento dos valores orçamentados, o que tem sido conseguido através da realização de diversas auditorias externas. Para este fim existiam duas empresas a trabalhar em conjunto: a AUDIT (de Cabo Verde) e a BDO & BINDER (de Portugal), tendo-se realizado 6 missões: 3 em 1994 e 3 em 1995. A partir de 1995, efectuou-se uma prorrogação por dois anos ao contrato inicial (terminara em Julho), embora desde então apenas a BDO & BINDER ficasse responsável pela realização das auditorias do PIT.

Cap. 3 - O papel das infraestruturas e sistema de transportes em Cabo Verde

Neste capítulo pretende-se efectuar uma análise acerca do papel atribuído às infraestruturas e sistemas de transportes em Cabo Verde, tendo como suporte os dois capítulos anteriores.

3.1 Condicionantes político-económicas

A desejada resolução dos desafios económicos cabo verdianos tem, como se descreveu anteriormente, vindo a ser influenciada por uma série de condicionantes que limitam a acção do Governo.

A primeira a salientar é a situação largamente estatizante herdada do período colonial. No plano estrutural, o atraso verificado, conjugado com a debilidade e a fraca produtividade das estruturas de produção constituem aspectos a desenvolver. No plano conjuntural destaca-se a constituição da Balança Comercial, a situação do sector público (em situação financeira delicada motivado pela realização de financiamentos mal aplicados, uma máquina administrativa pública deficiente).

Outro ponto fundamental que condiciona a actuação governamental é a dependência externa e a situação internacional. Este, é por sua vez, consequência da pequena dimensão da economia, da situação de insularidade e do isolamento relativamente ao mundo.

A fragilidade do ambiente é outro vector dominante em Cabo Verde. Formada de materiais vulcânicos, este país não tem riquezas minerais líquidas, sólidas ou gasosas. À excepção das ilhas do Sal e Boavista (com sal) e Santo Antão (pozolanas) existem rochas vulcânicas e sobretudo basálticas sem qualquer valor. Perante a falta de fontes de energia natural, as ilhas só têm podido investir em pequenas unidades de transformação, produção de substâncias alimentares (conservas de carne e peixe, frutas e legumes), de bebidas (refrigerantes, cerveja e aguardente) e de artigos de vestuário e calçado.

Paralelamente, nas épocas das chuvas, dada a sua intensidade, as águas transformam-se em frentes de torrentes violentas, que transportam elevadas cargas de materiais, alguns deles pedras de elevadas dimensões que destroem aterros, pontes, culturas agrícolas e casas à sua passagem. Para se superar os estragos nas infraestruturas

rodoviárias, em Santiago, optou-se nas zonas por onde passam os caudais, construir estradas com troços de betão, pois este material consegue resistir melhor à pressão das correntes.

A água é um dos problemas mais agudos. Têm sido efectuados estudos, mas ainda é necessário continuar a recorrer a cisternas. Torna-se fundamental apostar na política de reflorestação como forma de repor níveis de humidade nos solos e reter os poucos lençóis freáticos existentes.

As medidas delineadas pelo Governo têm exigido e irão continuar exigir avultados montantes de financiamento. Confrontado com escassez nas poupanças, o Governo teve de financiar o *gap* I-S no curto prazo através do recurso a poupanças públicas, à mobilização oficial de ajuda ao desenvolvimento e aos empréstimos bancários. Contudo, é preciso ser-se extremamente prudente, pois os desequilíbrios internos e sobretudo os externos podem constituir uma séria ameaça no processo de renovação económica.

Este modelo surge, igualmente, com algumas limitações inerentes à especificidade dos seus rendimentos. Por um lado, perante as reduções sentidas nos fluxos migratórios, em parte devido às imposições de países terceiros, isso vai-se necessariamente repercutir no aparecimento de factores desestabilizadores da economia, nomeadamente a possibilidade de agravamento do desemprego, maior ritmo de crescimento populacional e sobretudo a estagnação de um pólo gerador de remessas. Por tal facto, o rendimento disponível das famílias poderá ver-se reduzido, o que se reflectirá em última instância no agravamento das suas condições de bem estar, irá criar dificuldades acrescidas com o financiamento de défice público e agravará as dificuldades de financiamento da economia.

Apesar de todas as vicissitudes, várias destas fraquezas são ultrapassáveis. Cabo Verde apresenta algumas vantagens das quais sobressaem a estabilidade política e social (ausência de conflitos étnicos, religiosos ou políticos e a existência de um sistema político parlamentar com eleições livres), uma grande tradição em serviços, um elevado potencial (subaproveitado) em termos de turismo e pesca, uma localização geográfica privilegiada (equidistante do norte da América e Sul de África, a meio caminho entre a

América do Sul e Europa Central), o acesso preferencial aos mercados da Comunidade Europeia, dos Estados Unidos, CEDEAO e Japão e a disponibilidade de mão de obra (taxas salariais relativamente reduzidas, bons níveis literários).

Espera-se que o tão desejado crescimento económico, seja o corolário de: (i) dinamização da procura resultante dos investimentos públicos afectos às diversas infraestruturas - portos, aeroportos e reabilitação e manutenção de estradas; (ii) obtenção de vantagens comparativas no médio prazo, através da adopção de uma estratégia fundamentalmente exportadora baseada nos serviços (*transshipment*, serviços marítimos e aéreos, etc.); (iii) melhorias nos *outputs* agrícolas; (iv) crescimento contínuo do comércio e (v) crescimento dos serviços associados aos transportes internacionais marítimos e aéreos.

Em todo este processo, o papel do investimento é central, sob pena de se ter de assistir a problemas de desemprego nas actividades ligadas à construção civil, registar fracos níveis de crescimento económico e consequente dificuldade na criação de novos empregos em anos futuros, a ameaça de pressões inflacionistas devido à insuficiência da capacidade produtiva (essencial em Cabo Verde) e consequente pressão sobre a importação.

A superação destes riscos, passa simultaneamente pela concertação entre investimento privado, seja ele interno ou externo, e pelos investimentos públicos. Estes últimos desempenham mesmo um papel essencial, pois eles poderão, tal como se referiu anteriormente:

- atrair e compensar as hesitações dos investidores privados;
- promover a implantação de infraestrutura e outros investimentos de carácter social ou em actividades económicas de base;
- animar o sector produtivo, designadamente a indústria, agricultura e pesca.

3.2 Reformas estruturais

Inicialmente, com a implementação do IIIº Plano Nacional de Desenvolvimento foram delineados como objectivos gerais (i) assegurar a estabilidade macro económica nomeadamente através do controlo da inflação, do défice público e manutenção do equilíbrio externo; (ii) alívio da pobreza e redução do desemprego. Dado o potencial de

emprego, espera-se que o sector privado seja a base para se atingir o alívio da pobreza e a redução do desemprego; **(iii)** promoção do desenvolvimento equilibrado de todas as ilhas através da adopção de uma política de desenvolvimento regional e **(iv)** mitigar várias restrições estruturais que afectam o desenvolvimento económico.

O Governo na sua estratégia, adoptou um ambicioso programa de reformas:

(i) liberalização económica - os preços dos bens de consumo importados foram praticamente todos liberalizados. Apenas se mantém o monopólio de alguns bens considerados essenciais para se preservar os padrões de vida da população. Como consequência da liberalização dos preços internos, assistiu-se à proliferação do pequeno comércio e benefícios em termos dos consumidores, devido às quedas dos preços; **(ii)** redução do papel do Governo na economia - fundamentalmente assistiu-se à privatização e reestruturação de várias empresa públicas. Espera-se que 45 empresas estejam reestruturadas em 1996, 26 privatizadas (já foram privatizadas a Sita, Metalcave, Cabetur, Conchave, Justino Lopes, Ultra, etc.), 6 encerradas (Fap, Map, Pescave, Morabeza, Crioula e Onave), 5 em reestruturação e 6 reestruturadas em termos de estratégia. Destaca-se neste conjunto a reestruturação da Arca Verde, a reorganização da ENAPOR, a tentativa de criação de uma *joint venture* com os TACV, a perda do monopólio de importação e distribuição por parte da EMPA, excepto para actividades ligadas à segurança alimentar o que se espera irá permitir o aparecimento de empresas privadas e aumentar a quota de mercado para os camionistas privados e, finalmente, a cessação do monopólio dos seguros o que constitui um passo fundamental para a redução dos custos de seguro dos transportadores; **(iii)** melhorar a eficiência governamental em termos de provisão pública de serviços básicos. Para este fim, o Governo já iniciou reformas tendentes a melhorar a eficiência dos serviços civis, a aumentar a capacidade dos municípios, a reforçar a capacidade económica de gestão e a modernizar o sistema legal e judicial; **(iv)** reformular o sistema financeiro; **(v)** superar as deficiências infraestruturais. Devido à sua natureza insular e distância entre ilhas, um dos maiores desafios económicos passa pela superação das deficiências nas infraestruturas. A integração de Cabo Verde na economia mundial, a sua integração regional ou mesmo a cooperação internacional, sob a forma de um centro internacional de serviços, requer o

desenvolvimento dos transportes aéreos e marítimos. A infraestrutura existente necessita de reabilitação e expansão de forma a potenciar melhores acessos e serviços de qualidade a custos inferiores, que por sua vez, poderão induzir o investimento privado em actividades produtivas especialmente nas exportações. As necessidades de infraestruturas sentem-se a nível dos portos, aeroportos e estradas; **(vi) reformas sociais**. A estratégia do Governo inclui medidas para a saúde, educação, habitação e emprego; **(vii) alívio da pobreza**. A provisão de serviços sociais eficientes é vital para a melhoria dos padrões de qualidade de vida, produtividade do trabalho e alívio de pobreza. Este país tem obtido resultados animadores. Contudo, as questões de pobreza encontram-se sobretudo ligadas às condições de vida nas áreas urbanas e rurais, às limitadas oportunidades de emprego e ao aumento da procura de serviços sociais como corolário do elevado crescimento populacional. A luta contra a pobreza através da melhoria das condições de vida nas áreas urbanas e rurais, poderá tornar este país mais atractivo em termos de captação do investimento privado para a exportação de serviços e turismo.

O programa mais importante é o das FAIMO, ou seja os projectos com "forte intensidade de mão de obra" pública na construção e manutenção de estradas, hospitais, escolas, e reflorestação. Na essência, funcionam como mercados locais de emprego auferindo salários fixos. Apesar dos resultados serem importantes na redução do desemprego, há falhas diversas na melhoria da sua efectividade e eficiência.

3.3 Infraestruturas de transporte

Pelo que foi discutido no capítulo anterior, viu-se que, em termos qualitativos, a infraestrutura existente é, de uma forma geral, ineficiente devido à pouca manutenção e *design* obsoleto, o que aliado a uma deficiente gestão pública nos sectores dos transportes e a uma pobre *performance* dos operadores de transporte vem isolar Cabo Verde do resto do mundo. Os serviços aéreos e marítimos, essenciais como forma de potenciar um crescimento sustentável do país, têm sido caros, pouco frequentes e consequentemente um obstáculo à capacidade de promover a exportação de bens e serviços. A configuração geográfica de Cabo Verde, com uma topografia, muito acidentada, torna-se desde logo, um obstáculo de consideráveis dimensões nas ligações terrestres multiplicando as situações de encravamento das populações. As dificuldades de

comunicação entre as ilhas constituem outro aspecto de isolamento com que as populações se defrontam. As fortes correntes, os ventos e a própria morfologia costeira, ainda hoje podem isolar as ilhas durante várias semanas. Tudo isto, se repercute no agravamento da distância tempo e sobretudo da distância custo, que aparecem como dois obstáculos de consideráveis dimensões à circulação de pessoas e mercadorias.

Este país, como pequena economia isolada, tem dificuldades acrescidas com as necessidades de dependência relativamente aos transportes marítimos e aéreos, com o conseqüente agravamento dos custos inerentes aos transportes e redução dos benefícios do comércio internacional, mas também com a necessidade de afectação de elevados montantes para as infraestruturas aéreas, portuárias e rodoviárias (devido à sua descontinuidade territorial).

Se a estes factores, juntarmos a ausência de um espaço económico regional dinâmico, conclui-se que Cabo Verde tem estado progressivamente a sofrer de um considerável isolamento económico.

Desde as eleições de 1995 que a preocupação imediata do Governo tem sido a consolidação das reformas económicas, administrativas e a viabilização das empresas públicas anteriormente iniciadas.

Conscientes de que um dos principais constrangimentos ao desenvolvimento de Cabo Verde tem sido, segundo Gualberto do Rosário (1995) "(...) a falta de infraestruturas, nomeadamente estradas, portos, aeroportos e telecomunicações (...)", o Governo perspectiva continuar o processo de infraestruturização do país de forma a se "(...) assegurar a inserção dinâmica de Cabo Verde na economia global, como meio de garantir ao país um crescimento económico sustentado e acelerado; criar uma economia dinâmica, graças ao papel reservado à livre iniciativa (...) e à função conferida ao mercado como principal regulador da actividade económica e, assim a garantia de optimização de afectação de recursos; vencer o subdesenvolvimento económico e as suas conseqüências sociais e políticas (...)".

3.3.1 - Sector Aéreo

Os aeroportos desempenham um papel essencial no processo de integração económico e social de Cabo Verde, constituindo mesmo a maior fonte de ganhos

externos de divisas (através das taxas, venda de fuel para os aviões e taxas de aterragem). A gestão dos aeroportos está a cargo da ASA (empresa nacional para aeroportos e segurança do tráfego aéreo). Apesar de cada ilha possuir instalações aéreas, têm-se desenvolvido vários projectos no sentido de melhorar as condições actuais.

Na tentativa de reforçar o desenvolvimento da nação como uma entidade torna-se imperioso modernizar não só a frota mas também as infraestruturas existentes. Devido ao limitado volume de tráfego inter-ilhas, há que pensar pequeno e encontrar soluções simples, práticas e eficientes. O Governo deverá procurar (i) manter as infraestruturas aeroportuárias em bom estado de conservação e (ii) melhorar o serviço prestado aos utentes em termos de segurança e comodidade, o que poderá ser conseguido se se adoptar uma estratégia de melhoramento das aerogares das pistas interiores e a implementação de um programa de manutenção corrente das pistas e aeroportos internacionais.

3.3.2 - Sector Marítimo

Actualmente, apesar da presença de uma capacidade infraestrutural em todas as ilhas, existem diversas ineficiências, sendo os serviços marítimos caros, pouco fiáveis e, sobretudo, sem um serviço de contentorização (essencial para se melhorar a reduzida produtividade) constituindo conseqüentemente um obstáculo para a promoção de Cabo Verde em termos de capacidade exportadora. A produtividade dos portos é reduzida, devido a deficiências nas infraestruturas, à obsolescência da frota e às práticas inadequadas de trabalho nos principais portos. As restrições com equipamento são habituais, mas mais graves no caso da gestão dos contentores. Os dois portos principais não têm equipamento suficiente. Além disso, dada a existência de alfândegas em todos os portos, isso cria obstáculos desnecessários à navegação inter-ilhas.

Assim, embora as infraestruturas portuárias existentes sejam adequadas para assegurar os fluxos de transportes inter-ilhas, no que respeita à exportação e importação de mercadorias verificam-se alguns estrangulamentos, pois não há cais em nº suficiente ou com condições adequadas para aceitar os diferentes tipos de navios e (des)carregar os mesmos.

Torna-se essencial equacionar o papel futuro dos portos da Praia e S. Vicente. Actualmente eles funcionam respectivamente como eixos para as ilhas do sul (Brava, Fogo, Santiago, Maio, Boavista e Sal) e para as ilhas do norte (S. Antão, S. Vicente e S. Nicolau). O Porto Grande em S. Vicente oferece melhores condições físicas do que o porto da Praia, mas não tem espaço. O porto da Praia serve directamente mais de metade da população de Cabo Verde e embora as perspectivas de crescimento para Santiago sejam maiores do que para S. Antão (parte do *hinterland* de S. Vicente), este porto não tem protecção contra a penetração das ondas.

Transporte de passageiros e cargas inter-ilhas

Uma forma de se racionalizar a frota para o transporte de carga passa pela separação dos serviços de carga e dos serviços de passageiros, à excepção da carga acompanhada. Dever-se-á igualmente adquirir tecnologia apropriada para uma capacidade (considerada óptima) de desembarque de 1.500 a 2.000 dwt. Esta situação permitiria utilizar os contentores, cargas rolantes, paletas e trailers com todas as vantagens inerentes.

Em Cabo Verde, o único investimento exigido em vários portos é a provisão de rampas e a aquisição de alguns tractores para os trailers e forquilhas para as paletes e contentores que não estejam montados em carris. Os navios poderão passar a transportar estas aparelhagens dispensando assim a utilização de tractores em todos os portos.

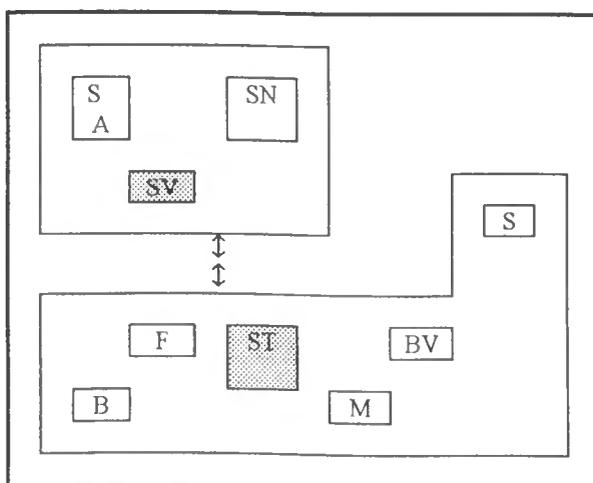
Os serviços de passageiros/*ferry* têm um papel social e económico essencial na junção da nação. Actualmente, várias rotas são muito fracas em termos de comércio directo. Historicamente, surgiram relações mais fortes entre S. Antão - S. Vicente e S. Vicente - S. Nicolau e entre Santiago - Maio, Fogo - Brava e Sal - Boavista. Destas relações de complementaridade entre grupos de ilhas, torna-se interessante verificar que as duas ilhas menos favorecidas em termos de recursos naturais (Sal e S. Vicente) constituíram-se como pólos dinamizadores sobretudo em termos de capacidade infraestrutural devido essencialmente ao aeroporto internacional do Sal e ao porto internacional do Mindelo.

A cidade da Praia é um fenómeno de explosão demográfica e urbana, pondo-se nesta ilha problemas cuidadosos de concentração urbana criando-se problemas sociais e

económicos que passam pela habitação, alimentação, saúde, ensino, emprego, circulação e lazer.

O tráfego tende a estar situado em torno de duas rotas distintas: Norte (entre S. Antão, S. Vicente e S. Nicolau) e Sul (Brava, Fogo, Santiago, Maio, Boavista e Sal). Uma solução de reestruturação dos serviços de *ferry* passa pela implementação de uma nova estrutura de "eixo e raio", ao invés da actual ligação directa. Haverá dois eixos: Porto Grande (S. Vicente) a servir S. Antão e S. Nicolau e Praia (Santiago) a servir Brava, Fogo, Maio, Boavista e Sal. Os dois eixos deverão estar directamente ligados entre si, como se verifica na seguinte figura.

Figura nº 1: Estrutura "eixo e raio"



3.3.3 - Sector Rodoviário

Cabo Verde, como se viu anteriormente dispõe de uma rede rodoviária considerável. No entanto, perante a orografia distinta, o crescimento da intensidade do tráfego rodoviário e o regime pluviométrico (fortes precipitações em curtos espaços de tempo) entre outros factores, têm contribuído para o permanente desgaste das estradas e conseqüente aumento de sinistralidade.

Em termos de **obras rodoviárias** o Governo deverá prosseguir o processo de construção, reabilitação e melhoramento das estradas com maiores impactos na circulação das pessoas e desencravarmento das populações. Paralelamente, é imprescindível zelar pela manutenção corrente da rede e melhorar a segurança rodoviária.

Relativamente a este último aspecto, é de destacar o empreendimento de diversas acções no âmbito do P.I.T., destacando-se:

Intervenções	Directas	Regulamentares
ESTRADA	Obras	Normas de construção/sinalização
CONDUTOR	Formação, camp., prev. e segurança rodoviária	Código de estrada e regulamentos
VEÍCULO	Inspeções periódicas	Código de estrada e regulamentos

Grande parte da rede data do período colonial necessitando pois, de trabalhos diversos de manutenção para conter as invasões das terras, o deslizamento dos muros de retenção de terras, danos nas sarjetas e mesmo distorções na pavimentação devido a estragos internos. Conscientes desta questão têm vindo a ser realizadas inúmeras obras como se pode constatar no quadro seguinte.

Quadro 53: Obras rodoviárias (realizadas, em curso e programadas)

Ilha	Realizadas		Em curso		Programadas ¹	
	Inter-venção	Ext. (km)	Inter-venção	Ext. (km)	Inter-venção	Ext. (km)
Santiago	R	7,5	C	6	R	6,8
	R	1			C	5
					R	128,5
					M	11
					C	5
					R	5,1
S. Nicolau	C	12	R	22,5	R	6
					R	26,5
					R	6,3
					R	0,9
S. Antão			R	4	C/R	8,5
			R	36		
S. Vicente					R	12,2
					R	11
Boavista					R	18,3
Maio					R	14,1
Fogo					C	1,6
					R	22,3
					R	60
Brava					R	18

Fonte: Ministério de Infraestruturas e Transportes (1995d)
R (reconstrução), C (construção), M (manutenção)

O impacto deste tipo de obras rodoviárias na economia tem sido facilmente constatável, se atentarmos à evolução do número de empresas existentes, ao número e montantes das obras adjudicadas.

¹ As obras programadas estão previstas praticamente na sua totalidade para se iniciarem durante 1996.

Quadro 54: Evolução das obras adjudicadas, montantes e nº de empresas

	1991	1994	1995 (Ago.)
Empresas construção civil	9	--	20
Montante (milhares USD)	6,9	16	9,7
Obras adjudicadas	20	56	37

Fonte: Ministério de Infraestruturas e Transportes (1995d)

As empresas de construção civil passaram de 9 em 1991 para cerca de 20 em Agosto de 1995.

A manutenção corrente tem sido executada de duas formas: (i) contratação pelo MIT, de empresas (via concurso público) para a manutenção de estradas ou troços, e (ii) celebração de protocolos com Câmaras Municipais que serão responsáveis pela manutenção utilizando cantoneiros administrados pela autarquia. De entre as medidas já adoptadas, destacam-se a nível das infraestruturas com a rede rodoviária a "reabilitação de 247 km de estradas (dos quais 114 pavimentadas), melhoramentos em 63,9, construção de 7 km de estrada nova. Criação de um sistema de manutenção corrente para evitar a degradação da rede reabilitada."² A construção das estradas tem estado de uma forma geral a cargo das "frentes de trabalho de alta intensidade de mão de obra" (FAIMO)³, forma de empregar a população camponesa desocupada devido à seca. Esta situação depara-se com alguns entraves, nomeadamente:

- (i) a desmotivação dos trabalhadores uma vez que além de estarem sujeitos a tabelas salariais pouco aliciantes, ainda recebem frequentemente fora dos prazos estabelecidos;
- (ii) por outro lado, o reduzido nível cultural da mão de obra, com taxas de analfabetismo por vezes superior a 50% dificulta as acções de formação previstas que exijam um mínimo de actividade intelectual.
- (iii) as condições de trabalho existentes, que com uma duração de 8 horas diárias de segunda a sexta feira, de 4 horas ininterruptas aos sábados e sujeitas a perigos diversos (dado o tipo de relevo acidentado, corre-se o risco de desabamentos de rochas, saltos de

² FONSECA, Carlos Correia (1995). Este autor desempenha as funções de Coordenador Executivo do Programa de Infraestruturas e Transportes.

³ A definição embora controversa parte do princípio de que os custos com a mão de obra representam pelo menos 60% do custo total da operação, pressupondo que a mão de obra utilizada é não especializada ou excedentária relativamente ao mercado de empregos permanentes. Finalmente, a tecnologia a utilizar será simplificada e baseada na utilização dos recursos naturais.

estilhaços durante a confecção de pedras de calçada, etc.), contribuem para uma maior dificuldade de recrutamento.

A realização de um programa de grandes trabalhos rodoviários através do recurso a uma forte componente de mão de obra torna-se impossível: custo desproporcionado por habitante, pouca ou nenhuma mão de obra disponível e mesmo o desinteresse de se trabalhar em condições duras com ganhos mínimos. Todavia, apesar dos custos existentes, é um facto que a realização de projectos com recurso às FAIMO obedece a um imperativo de ordem social. Apesar de não ser possível no curto prazo extinguir as FAIMO, não há dúvida de que estas empresas criam postos de trabalho (principalmente nas ilhas onde a agricultura ocupa uma posição dominante), permitem a valorização/alfabetização da mão de obra através da frequência de cursos de formação e ainda o seu enquadramento em moldes empresariais, ganhando-se em produtividade e profissionalização dos efectivos. Além disso, contribuem para a construção efectiva de infraestruturas que são essenciais para o desenvolvimento.

Desta forma, o recurso às FAIMO deverá fundamentalmente actuar como um sector de transição onde a organização racional da mão de obra, ao constituir o embrião de futuras empresas do ramo, só pode viabilizar as condições para a inserção da mão de obra em actividades produtivas.

Em termos gerais, desde 1993 que se celebraram 15 contratos directos com empresas (para a rede calçetada de S. Antão, S. Vicente, Santiago e Fogo) e protocolos com os municípios de S. Nicolau, Boavista, Maio e Brava.

Por ilha, os custos mais elevados são em Santiago, o que pode ser resultado da maior densidade de tráfego existente e o consequente desgaste.

Quadro 55: Contratos de manutenção corrente de estradas

Ilha	Estrada	Km	Empresa	Custo/Km
Santiago	Rib. Chiq.-Assomada	28	Engeobra	281,3
	Assomada- Tarrafal	35	Engeobra	190,9
	Tarrafal-Calheta	27	Engeobra	240
	Calheta-Rib. Chiq.	33,3	Engeobra	218,6
	Praia-Assomada	36,5	Engeobra	158,2
	Assomada-Tarrafal	35	Ang. Verde	141,9
	Tarrafal-Calheta	27	Engeobra	183,7
	Calheta-Rib. Chiq.	33,3	Constrotur	180,2
S. Vicente	Estradas S. Vicente	46	Escora	108,7
	Estradas S. Vicente	46	Ang. Verde	119,7
S. Antão	Estradas Porto Novo	57	Ang. Verde	93
	Rib. Grande-Paul	42,4	Procasa	106,1
	Estradas Porto Novo	57	Ang. Verde	93
Fogo	Estradas S. Filipe	48	Ang. Verde	96,9
	Estrada Mosteiros	20	Ang. Verde	102,5
Brava	Estradas Brava	42	C.M. Brava	133,3
Maio	Estradas Maio	17	C.M. Maio	211,8
S. Nicolau	Estradas S. Nicolau	50	C.M. S. Nicolau	129,6
Boavista	Estradas Boavista	50	C.M. Boavista	60
Total	--	730,5	--	--

Fonte: Ministério de Infraestruturas e Transportes (1995d)

3.3.3.1 - Tipo e custo das estradas

Apesar de muitas estradas se encontrarem pavimentadas põem-se actualmente dois problemas: (i) os pavimentos em pedra são muito abrasivos desgastando rapidamente os pneus e (ii) este tipo de pavimentação é muito oneroso, tendo o Banco Mundial estimado que em média cada Km custa 65.000 USD. Em termos gerais, segundo o WORLD BANK (1993b) estimou-se que os custos médios com as estradas se podiam estruturar da seguinte forma:

Quadro 56: Custos médios com as estradas
unidades: dólares por Km

Manutenção rotina	375-450
Manutenção periódica	900-1.150
Reabilit. estradas terra	15.000-25.500
Reabilit. estradas pavimentadas	60.000-120.000
Construção estradas terra	60.000-300.000
Construção estradas pavimentadas	90.000-600.000

Fonte: WORLD BANK (1993b)

3.4 Estratégia governamental para os transportes

Cabo Verde é um país fragmentado, composto por 9 ilhas, entre as quais as comunicações são difíceis. A eficiência deste sector continua a ser considerado essencial na estratégia cabo verdiana como forma de integração progressiva numa economia

global e com uma dupla perspectiva: promotor e consequência do desenvolvimento económico e social. Enquanto factor de ordenamento do território e de viabilização da circulação de pessoas e mercadorias, este sector potencia a integração do espaço nacional ao facilitar a ligação entre produtores e consumidores, ao ampliar os mercados e viabilizar actividades que de outro modo não seriam possíveis, reduzindo assim as situações de pobreza e melhorando a qualidade de vida das populações. Contudo, o desenvolvimento dos transportes acaba por ser uma consequência do desenvolvimento económico, na medida em que a partir de uma determinada capacidade de desenvolvimento, serão os próprios agentes económicos privados que contribuirão de forma activa no crescimento da oferta neste sector.

Assim, uma oferta adequada de transportes é um meio de satisfazer algumas necessidades básicas da população, nomeadamente o desencravamento das populações que não têm acesso a infraestruturas sociais básicas, nomeadamente saúde, água, educação ou mesmo os cidadãos que necessitam de percorrer grandes percursos nas suas deslocações para o trabalho.

A estratégia preconizada de se virar de "dentro" para "fora" tem exigido o reforço das políticas de transportes e a modernização das infraestruturas e comunicações.

Considera-se essencial a existência de uma oferta de transportes que responda com segurança, qualidade, comodidade e preços competitivos à procura efectiva e potencial. Só desta forma se poderá aspirar à internacionalização da economia cabo verdiana, integração do espaço interno, valorização dos recursos locais e alívio de situações de pobreza e de isolamento.

O Governo tem procurado interferir o mínimo possível na produção de transporte deixando à iniciativa privada a oferta do transporte, competindo-lhe o papel de regulador e ordenador da actividade transportadora.

O grande objectivo é potenciar a melhoria da acessibilidade das populações ainda isoladas e disseminadas por 9 ilhas complementada com a procura de uma maior eficiência do transporte de pessoas e mercadorias tanto a nível nacional como internacional.



3.4.1 - Transporte Aéreo

Desempenha um papel fundamental, nomeadamente por permitir a ligação de Cabo Verde com a diáspora, por potenciar a circulação de pessoas para os quais o custo do tempo é elevado e a deslocação dos turistas. Além disso, por ser uma alternativa ao transporte marítimo nas deslocações inter-ilhas, é essencial oferecer tarifas que cubram os custos. Neste ponto será útil que o Governo assegure a (i) promoção de uma oferta de transporte aéreo nacional a funcionar em termos competitivos (financeiramente equilibrado) e (ii) a cobertura de todo o espaço nacional.

Em termos de rotas internacionais poder-se-á optar por uma estratégia de consolidação apoiada por uma intensificação de cooperação com outras companhias. Comercialmente existem algumas alternativas: (i) *joint-venture* com um parceiro com repartição dos lucros e dos custos de forma equitativa; (ii) estabelecimento de um acordo de longo prazo para repartição do uso de um avião de outra companhia e (iii) gestão de espaço reservando-se um número determinado de lugares por época.

Uma sugestão a ser pensada, passa pela redefinição da rota de Boston-Cabo Verde que poderia ser desviada para Lisboa através da TAP e depois teria ligação para o Sal, o que teria poucos inconvenientes para os passageiros e poderia permitir melhores resultados financeiros.

Nas rotas regionais poder-se-á optar pela expansão, o que exigirá o reequipamento da frota com aviões turbos de 50 lugares. Finalmente, nas rotas domésticas pretende-se a estabilização, ou seja a oferta do maior número possível de possibilidades de viagem. Perante o limitado tráfego diário de passageiros, os TACV desenvolveram um padrão eficiente de voos com serviços de manhã e à noite no triângulo Praia-S. Vicente-Sal e serviços quase diários em todos os outros portos. É, assim, essencial estabilizar as rotas, tempos e implementar a regularidade e pontualidade da frota.

No caso de Cabo Verde, o desenvolvimento efectivo de um sistema de transportes assume particular importância. Contrariamente às rotas aéreas internacionais, a viabilidade das ligações aéreas inter-ilhas é fortemente influenciada por factores sócio económicos que não devem ser unicamente medidos através de *ratios* financeiros. A

companhia TACV enquanto carreira nacional deve ter como uma das suas principais obrigações básicas prosseguir este desenvolvimento. O objectivo de reter uma população disseminada por 9 ilhas com favoráveis oportunidades de trabalho, subsistência e crescimento, exige a necessidade de comunicações intensificadas. É aqui que os serviços aéreos são superiores a qualquer outro meio de transporte de forma a efectuar a ponte entre vastas áreas de mar aberto que irão sempre separar cada população.

Todo este cenário assenta basicamente na reestruturação dos TACV através da abertura ao capital privado.

Neste ponto, sobressai ainda o debate sobre a (in)viabilidade e oportunidade de construção de um novo aeroporto internacional na cidade da Praia.

Cabo Verde dispõe, como já foi anteriormente referido, de um aeroporto internacional totalmente desenvolvido (Sal), espaçoso, eficientemente organizado e com capacidade ilimitada para o crescimento do tráfego. Em termos relativos, todos os outros aeroportos são reduzidos, pouco desenvolvidos e a precisar urgentemente de melhorias.

O actual **aeroporto da Praia**, encontra-se pobremente equipado, tendo apenas uma pista de aterragem (1200mx30m), necessitando de renovações a nível do terminal e do hangar. De acordo com a actual movimentação de tráfego, não se justifica a construção de um segundo aeroporto internacional. A proposta de construção de uma longa pista de 2200 m com um terminal de 200 lugares sentados pode ter consequências financeiras graves para um país que se debate com enormes faltas de financiamento. Além disso, todos os voos de longa distância passariam a operar em Santiago e a sobrevoar apenas a ilha do Sal, pois certamente nenhuma companhia aérea iria sequer considerar a hipótese de parar simultaneamente no Sal e na Praia no mesmo voo (os custos seriam excessivos e o tráfego pouco relevante).

Tal situação afigura-se de consequências nefastas para o desenvolvimento sócio económico da ilha do Sal, onde um substancial contingente de trabalhadores poderiam ver em risco a manutenção dos seus postos de trabalho. Paralelamente, existe o risco de futuramente não ser possível manter de forma viável e operacional dois aeroportos internacionais. Outra questão que se põe prende-se com os TACV, que poderão ter prejuízos consideráveis devido ao forte declínio no número de passageiros na rota Sal-

Praia e vice-versa. Em 1993 estas duas rotas representavam 35% do tráfego total (49996 passageiros num total de 146.836).

Segundo, o ambiente da ilha de Santiago teria de ser preparada para receber um aeroporto internacional, nomeadamente com a construção de acessos (estradas), segurança, facilidades de saúde e sanitárias, alojamentos, restaurantes, entre outras exigências que exigirão grandes dispêndios de capital.

Terceiro e estratégico, ter-se-ia de reescalonar os voos domésticos dos TACV, pois com a perda da sua principal rota, deixaria de haver margem para um mercado de 50 lugares. De facto, o tráfego genuinamente doméstico poderia ser assegurado por um avião de 20-30 lugares, o que iria ter repercussões no enfraquecimento dos serviços regionais, já que apesar da qualidade de um moderno avião de 30 lugares, ele não tem capacidade para competir com os melhores de 50 lugares.

Após esta breve reflexão sobre o projecto do novo aeroporto da Praia, conclui-se que no interesse de maximizar os benefícios sócio económicos e financeiros para o desenvolvimento de Cabo Verde por um lado, e de procurar assegurar a expansão dos TACV por outro, se deverá manter os investimentos na construção do novo aeroporto da Praia, mas preparando-o para dimensões regionais e não intercontinentais. Esta solução evitaria despesas desnecessárias, reduziria os dispêndios de capital e permitiria redistribuir as poupanças por aeroportos secundários. Desta forma poder-se-ia: (i) manter a expansão dos TACV conforme se encontrava planeado; (ii) o aeroporto do Sal continuaria como o único "portão" internacional de Cabo Verde procurando-se paralelamente melhorar o mercado turístico do Sal e da Boavista e (iii) Santiago teria um aeroporto totalmente moderno, onde as operações decorrentes neste aeroporto não iriam impedir ou interferir com os investimentos e os postos de trabalho noutros locais.

No caso do **aeroporto de S. Pedro (S. Vicente)** iniciaram-se os trabalhos para a construção de uma nova pista com 1.500 m de extensão paralela à actual, por forma a viabilizar o tráfego regular de aviões ATR 72, a construção de uma nova zona de estacionamento para acolher dois aviões tipo ATR 72, a construção de uma nova central eléctrica, aerogare, uma nova vigia e uma banda de segurança ao longo da pista. Existia uma outra alternativa que em vez da construção de uma nova pista, propunha o

alargamento da actual pista em mais de 300 m totalizando 1.500 m de extensão e 30m de largura. Contudo, a construção de uma nova pista afigurou-se mais favorável pois ao centralizar as aproximações dos aviões tornava-se mais vantajosa em termos de segurança, permite a execução dos trabalhos sem constrangimentos importantes sobre o tráfego do aeroporto, permite a extensão futura da pista em caso de necessidade e tem menores impactos ambientais (a outra solução obrigaria ao desvio de uma estrada).

3.4.2 - Transporte Marítimo

O Governo cabo verdiano, de acordo com o Plano de Acção (1992) delineado para o período de 1992-96 refere explicitamente que a procura de melhores condições de vida da população "(...) têm nos transportes em geral e nos marítimos em especial um instrumento privilegiado para assegurar a sua prossecução, pois eles são um factor decisivo para o aumento de mobilidade das populações, para a integração do espaço económico nacional através da movimentação fluida de pessoas e mercadorias, e para a inserção activa de Cabo Verde no espaço económico mundial".

Dada a desigual dispersão das populações pelas ilhas e os custos do transporte aéreo, acredita-se que o transporte marítimo pode constituir uma solução possível para assegurar a deslocação de pessoas e mercadorias. Contudo, isso exige que este meio de transporte seja mais eficiente, seguro, cómodo e fiável.

Constituindo o transporte marítimo um dos sectores estratégicos, não é de estranhar que o PIT tenha delineado três linhas de acção: (i) desenvolvimento dos recursos humanos; (ii) reestruturação do transporte de longo curso e (iii) apoio ao desenvolvimento da cabotagem. Esta decisão ocorre porque se deverá procurar assegurar uma oferta adequada nas linhas internas com uma perspectiva social, apoiar e estimular o aparecimento das iniciativas privadas a actuar nas linhas internas comerciais e garantir a existência de uma oferta regular, fiável, segura e diversificada relativamente aos portos.

Transporte inter-ilhas

Estudos realizados pelo Banco Mundial, preconizam que uma solução possível para ultrapassar as contingências actuais passa pela venda de praticamente toda a frota,

que seria substituída pela aquisição de 2 ou 3 barcos Roll on - Roll off (RO/RO), com capacidade de transporte de carga e de passageiros de forma a se potenciar o turismo.

Todavia, esta situação deverá ser complementada com uma rigorosa (i) identificação das linhas de carácter social, (ii) criação de incentivos para a modernização da frota de navios de transporte inter-ilhas, especialmente no caso dos que permitam maiores velocidades de circulação e transporte de passageiros e carga em condições de segurança e comodidade. O desenho de uma rede eficaz de transporte inter-ilhas consiste na selecção de um conjunto de estradas e navios que os servem a um custo mínimo para a economia nacional de forma a superar algumas restrições:

(a) restrições da procura: deve-se procurar cobrir todos os fluxos inter-ilhas, assegurando-se que se pode responder convenientemente aos picos de procura;

(b) restrições de navios: deve-se atentar às características dos navios existentes em termos de capacidade, velocidade, nº esperado de navios, etc.;

(c) restrição de portos: prendem-se com as características portuárias (nº cais, profundidade e tamanho), nº horas de trabalho dos portos, acessibilidade dos portos em termos de dias por ano e horas diárias.

Complementarmente, existem ainda outras restrições tais como capacidade de stock e capacidade técnica dos portos.

É imperioso tornar este meio de transporte atractivo, o que passa por um maior cumprimento dos horários, utilização de navios adequados em termos de segurança e comodidade, oferta em quantidade e instalações portuárias adequadas. Quanto à bagagem acompanhada, esta deverá preferencialmente ser acomodada em contentores de recolha de bagagem.

Frota de longo curso

Esta frota que engloba 4 destinos: Portugal (Lisboa), Norte da Europa (principalmente Roterdão), Brasil e Estados Unidos assume um papel determinante, pois existem vários motivos para a sua manutenção em termos de comércio, nomeadamente:

(i) Cabo Verde tem tão poucos recursos que qualquer actividade económica que possa ser bem utilizada deve ser estimulada;

- (ii) Pode ser perigoso para Cabo Verde depender totalmente do mercado para satisfazer as necessidades do país;
- (iii) No caso dos marinheiros, os que trabalham nestas frotas podem ser empregues por navios estrangeiros, o que não acontece no caso deles estarem apenas afectos à pesca ou aos serviços costeiros;
- (iv) Apesar da controvérsia existente sobre até que ponto a frota nacional ajuda a Balança de Pagamentos, só raramente ela não tem qualquer contribuição.

A frota de longo curso é composta por 20 navios totalizando menos de 30.000 dwt. A navegação inter-ilhas, essencial para a integração económica e social do país e um complemento da navegação internacional, inclui 16 navios geridos por 30 empresas, com uma capacidade de 3.520 dwt, o que segundo estudos locais, é o dobro da capacidade necessária. Estes navios são velhos, lentos, difíceis de manobrar e de (des)carregar. Dois dos navios são de passageiros com uma capacidade de 300 pessoas. Apesar do controlo governamental nas taxas inter-ilhas verifica-se que estas são reduzidas para se assegurar operações lucrativas numa frota envelhecida.

Uma solução possível passa pela procura da internacionalização da indústria de navegação, particularmente com a África Ocidental em cooperação com o Governo. Tal desenvolvimento poderia gerar rendimentos para o estado, criar oportunidades acrescidas de emprego, diminuir a dependência na ajuda internacional e permitir a reestruturação dos serviços inter-ilhas.

O tráfego de mercadorias é insuficiente e muito reduzido para suportar o investimento em mais navios modernos, enquanto houver tantas companhias a operar. Na opinião dos consultores do Banco Mundial, 2 a 3 navios modernos e multi-usos poderiam suportar o tráfego de cargas presente e futuro. Para se assegurar esta situação será necessário consolidar e reforçar as companhias existentes e eliminar os navios mais antigos. Esta opção terá necessariamente de passar pelo reforço dos investimentos na escola de formação do Mindelo.

Contudo, Cabo Verde tem algumas desvantagens devido a ter adoptado a lei portuguesa, uma vez que a comunidade internacional de navegação, incluindo as instituições financeiras preferem operar com uma lei reconhecida. Assim, as autoridades

cabo verdianas deverão considerar a adopção da lei marítima americana ou inglesa, os dois regimes mais conhecidos.

Relativamente à actividade de longo curso, apesar da previsão da introdução de um operador privado, este processo encontra-se ainda atrasado, principalmente porque os vários pequenos armadores não chegam a consenso.

Em termos gerais, é necessário que se implementem algumas medidas, das quais se destacam: (i) o incentivo ao aparecimento de uma oferta de transportes ligado à região oeste africana, para mercados diferentes dos actuais, nomeadamente Espanha, América do Norte e do Sul e África do Sul (ii) a continuação do processo de revisão da legislação marítima, imprescindível para a inserção de Cabo Verde no mundo da navegação marítima internacional e (iii) o reforço da actividade formadora através do Centro de formação Náutica do Mindelo.

3.4.3 - Transporte Rodoviário

Como vimos anteriormente, este meio de transporte permite assegurar a satisfação das necessidades básicas da população em termos de deslocação das pessoas e dos bens entre o interior das ilhas e os centros urbanos. Neste contexto, face às condições anteriormente descritas, será imprescindível que se assegure a prossecução da (i) melhoria das acessibilidades através de uma oferta adequada de transportes, (ii) a redução da sinistralidade e (iii) a promoção da qualidade da oferta de transportes públicos de passageiros e de mercadorias. Isto poderá ser conseguido através da implementação de algumas medidas como por exemplo: (i) a prossecução do processo de reestruturação e privatização da TRANSCOR, (ii) a promoção da melhoria da eficiência dos interfaces rodo-marítimo em especial na Praia e Mindelo, (iii) o fomento do aparecimento de operadores de transporte interurbano, de passageiros, de mercadorias e mistos de maior dimensão.

Conclusão

Dada a configuração geográfica de Cabo Verde, não restam dúvidas de que o sector dos transportes e infraestruturas pode e deve desempenhar um papel vital enquanto promotor e consequência do desenvolvimento económico e social. Efectivamente, enquanto factor de ordenamento do território e viabilização de circulação de pessoas e bens, este sector contribui directamente para a resolução de vários problemas cabo verdianos, nomeadamente a possibilidade de uma maior integração do espaço nacional através do alargamento de mercados e viabilização de actividades que necessitem deste meio de transporte. Mas, por outro lado, o desenvolvimento dos transportes é também um resultado do desenvolvimento económico, o que significa que a partir de um determinado nível de desenvolvimento, serão os próprios agentes económicos privados que quererão tomar a iniciativa no crescimento da oferta de transportes.

O espaço cabo verdiano tem sido "invadido" por diversos fluxos, que vão desde os humanos (migratórios, turísticos, profissionais de negócios), económicos (transferências monetárias e materiais), culturais (jogos de influências), de solidariedade (ajuda internacional) e físicos (convergência intertropical). Neste contexto, não admira que o Governo cabo verdiano tenha assumido um papel de destaque, nomeadamente por considerar que a oferta de transportes satisfaz uma necessidade básica da população, em especial, o desencravamento das populações que por estarem isoladas não têm acesso às infraestruturas sociais básicas (saúde, educação).

Todavia, tem-se assistido, nos últimos anos, por parte do Governo à implementação de uma estratégia de desenvolvimento em que a infraestruturização tem assumido um papel essencial como forma de unificação do espaço nacional, mobilidade das populações e inserção do limitado mercado nacional no mercado mundial. Esta estratégia deverá, tal como tem sido preocupação do Governo, ser complementada pelo envolvimento de outros grupos de agentes de forma a se obter uma maior eficiência do sistema, e sobretudo, redução dos custos globais para níveis adequados à escassez de recursos que o país defronta.

Neste processo, o financiamento é essencial. Sem um adequado e estável fluxo de fundos, as políticas de infraestruturização não serão sustentáveis. Este é um problema importante para Cabo Verde.

Nos tempos que correm, uma importante fonte de rendimentos pode e deve ser o turismo. Contudo, tal estratégia exige por sua vez, o desenvolvimento de estradas, portos, aeroportos, de meios de comunicação rápidos e frequentes, a criação de redes de hotéis e de outros atractivos.

Numa tentativa de superar a fragilidade estrutural da economia, as autoridades enveredaram por uma estratégia, cujas principais linhas de orientação são o aumento da participação do sector privado na economia, a captação de investimento estrangeiro, e a diversificação da actividade económica. Neste contexto, foram estabelecidas como prioridades a liberalização do comércio e a reestruturação do sector público empresarial e do sistema financeiro.

Neste processo, surgem alguns entraves dos quais se destacam a insuficiência de infraestruturas, principalmente ao nível rodoviário, portuário e aéreo, um nível de qualificação da mão de obra que apesar de ser um dos melhores do continente africano ainda é relativamente baixo e a inexistência de um empresariado forte.

Naturalmente que, dadas as insuficiências financeiras de Cabo Verde, se tem recorrido ao investimento externo como forma de captação dos capitais necessários para se reformar e modernizar toda a economia. Actualmente, está em curso um processo de consolidação das reformas económicas e de desenvolvimento do modelo económico implementado a partir de 1991, onde se tem privilegiado, entre outras áreas (educação, reformas administrativas e fiscais, etc.) o processo de infraestruturização do país.

Em todos os países em desenvolvimento há necessidades urgentes que têm de ser supridas. Regra geral, os recursos são escassos e a dificuldade existente prende-se com a correcta afectação dos recursos. Neste contexto, é usual a aviação e a navegação ficarem normalmente em segundo plano na hierarquização das necessidades ligadas à criação de melhores níveis de vida da população: estradas, electricidade, água, etc.

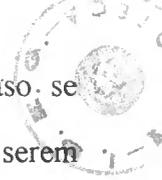
O sucesso de qualquer estratégia de desenvolvimento, onde as infraestruturas e os transportes desempenham um papel fundamental irá, no entanto, exigir a combinação

da prudência e determinação, como forma de se superar as inúmeras restrições, sabendo-se que caso seja bem sucedido, poderá daí retirar alguns dividendos dos quais se destacam o crescimento sustentável, mais emprego, aumento da capacidade exportadora, redução da sua dependência nas poupanças externas e tornar-se um centro internacional de serviços estrategicamente situado no cruzamento das rotas entre o Norte da América e a Europa.

É evidente que todas as ilhas gostariam de possuir um aeroporto, de preferência internacional, mais e melhores portos bem como estradas. Contudo, existe uma *nuance* que é a priorização. Dadas as insuficiências financeiras com que Cabo Verde se debate, toda a estratégia política deverá, mais do que nunca, ser sempre equacionada como um conjunto. Isto significa que a adequação e priorização das infraestruturas é vital, pois quando se opta por (re)construir uma estrada, um aeroporto ou um porto, deve-se ter em atenção não só as necessidades reais da região (pode tornar-se um meio de fuga das populações, mais do que integração, ou tornar-se numa grande obra que tem "pouca" utilização se confrontada com outras regiões) mas, e sobretudo, o bom senso de forma a que estes avultados investimentos não desviem fundos da realização de outras necessidades básicas da população como por exemplo o acesso à educação, à saúde, à água potável, etc.

A gestão destes problemas requer não só a adopção de mudanças governamentais na gestão e financiamento das infraestruturas, mas igualmente a adopção de uma estratégia articulada de infraestruturas e ordenamento do território de forma a se identificar as áreas de especialização de cada região, o que vai exigir o levantamento da situação em termos de movimentos demográficos, análise de potencialidades económicas regionais, ou seja, a coordenação do esforço de criação de novas infraestruturas (transportes, escolas, postos de saúde).

Finalmente, é de destacar o tipo de gestão das infraestruturas, que geralmente efectuadas por Empresas Públicas, tinham por norma a criação artificial de emprego, a realização de investimentos sem critérios exigentes de viabilidade e outras características já abordadas.



Todavia esta situação, como se viu poderá e deverá ser invertida, caso se adoptem algumas medidas, das quais se destacam (i) a necessidade das empresas serem geridas através de princípios comerciais; (ii) o desenvolvimento da concorrência e (iii) maior envolvimento dos utilizadores nas fases de concepção e operação dos projectos.

Como vimos ao longo deste trabalho, as infraestruturas e os transportes são fundamentais, mas, por si só, eles não trarão desenvolvimento. É essencial que estes investimentos se articulem com toda a economia nacional, sejam racionalmente aplicados e sobretudo, independentemente de serem novos ou velhos, públicos ou privados, sejam bem geridos.

BIBLIOGRAFIA

- African Development Report (1993), *Africa in the World Development: Economic Integration and Structural Adjustment in Africa*, Abidjan, Cote D'Ivoire.
- ALBUQUERQUE, Luís (1991), *História Geral de Cabo Verde*, vol. I, Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, Instituto de Investigação Científica Tropical e Direcção Geral do Património Cultural de Cabo Verde, Praia.
- ALMEIDA, Virgínia e Rui Pedro Julião (1994), "A vida de relação: os transportes" in *Portugal, Perfil Geográfico*, Brito, Raquel Soeiro, ed., Estampa, Lisboa.
- ANDERSEN, Anderstig e Bjorn Harsman (1990), "Knowledge and communications infrastructure and regional economic change", in *Regional Science and Urban Economics*, nº 20, 359-376.
- ANDERSEN, Anderstig et alli (1993), *The Future of Transportation and Communication*, ed., Springer-Verlag Berlin Heidelberg.
- ANDERSTIG, C. e L. G. Mattsson (1991), "An integrated model of residential and employment location in a metropolitan region", *Papers in regional Science: The journal of the RSAI*, vol. 70, nº 2, 167-184.
- ARNOTT, R. J. e J. G. Mackinnon (1978), "Market and shadow land rents with congestion" in *American Economic Review*, vol. 68, nº 4, September, 588-600.
- BANCO MUNDIAL (1972), *Transportes: Documento de trabajo sobre el sector*, Washington, Banco Mundial, Janeiro.
- BANQUE MONDIALE (1975), *Transports Urbains: Politique Sectorielle*, Banque Mondiale, Washington, Etats-Unis d'Amérique.
- BANQUE MONDIALE (1987), *Transports Urbains: Étude de Politique Generale du Banque Mondiale*, Banque Mondiale, Washington, Etats-Unis d'Amérique.
- BAUCHET, Pierre (1982), *L'Economie du Transport International de Marchandises, Air et Mer*, Ed. Económica, Paris.
- BECKMANN, M. J. (1986), "Information technology and location" in *Information Technology: Social and Sptial Perspectives*, Orishimo, Hewing e Nijkamp, eds., Berlin, Springer-Verlag.

- BECKMANN, M. J. e J. F. Thisse (1986), "The location of production activities" in *Handbook of Regional and Urban Economics*, vol. I, Nijkamp, P., ed., Elsevier Science Publishers.
- BIEHL, Dieter (1980), "Determinants of regional disparities and the role of public finance", in *Public Finance*, vol. 35, nº 1, 44-71.
- BIEHL, Dieter (1986), *L'Impact de l'Infrastructure sur le Developpement Regional*, ed., Communautés européennes - Commission, Luxembourg.
- BLONK, W. A. G. (1979), *Transport and Regional Development*, ed., Saxon House, Teakfield Limited, Westmead, Farnborough, Hampshire, England.
- BOVY, P. H. L., J. P. Orfeuill e I. Salomon, (1993), "A billion trips a day: mobility patterns of europeans" in *Europe on the Move - Recent Developments in European Communications and Transport Activity Research*, Nijkamp, P., ed., Aldershot, Avebury.
- BOYCE, D. E. (1986), "Combining communication and transport technology to improve urban travel choices" in *Information Technology: Social and Sptatial Perspectives*, Orishimo, Hewings e Nijkamp, eds., Berlin, Springer-Verlag.
- BRITO, Raquel S. (1994), *Portugal Perfil Geográfico*, ed., Estampa, Lisboa.
- BRUINSMA, F. e P. Rietveld (1993), "Urban agglomerations in european infrastructure networks", in *Urban Studies*, vol. 30, nº 6, 919-934.
- CABO VERDE (1969), *A Agricultura em Cabo Verde*, Ronda, Luanda, nº 1.
- CAHEN, Michel (1989), *Bourgs et Villes en Afrique Lusophone*, Laboratoire Tiers-Monde/Afrique, Université de Paris VII, L'Harmattan, Paris, 42-59.
- Capitania dos Portos de Barlavento.
- Centro de Cooperação de Língua Portuguesa do Instituto Internacional de Caixas Económicas (1994), *Cabo Verde, na Rota da Internacionalização*, Lisboa, Maio.
- COSTA, José (1988), "Le role des equipements collectifs dans le developpement regional", in *Revue d'Economie Regionale et Urbaine*, nº 1, 145-157.
- COYLE, John C. e Edward J. Bardi (1980), *The Management of Business Logistics*, 2 West Publishing, St. Paul.

- COYLE, John, Edward Bardi e Joseph Cavinato (1990), *Transportation*, ed., West Publishing Company, United States of America, 3ª edição.
- CRUSOL, Jean, Hein Philippe e François Vellas (1988), *L'Enjeu des Petites Économies Insulaires*, ed., Economica, Paris.
- DILLENBECK, Juney (1991), *TACV Study and Action Plan (TASAP)*, Final Report, Praia, República de Cabo Verde, Junho.
- Direcção Geral Estatística - *Boletim Trimestral do Comércio Externo 1989, 1990, 1991, 1992, 1993, 1994*, Praia, República de Cabo Verde.
- Direcção Regional de Estudos e Planeamento (1988), *Mobilidade e Crescimento: Uma Análise do Tráfego de Bens e Pessoas e da Evolução Económico-Social nos Açores*, ed., Drepa.
- EICHENGREEN, Barry (1995), "Financing infrastructure in developing countries: lessons from the railway age" in *The World Bank Research Observer*, vol. 10, nº 1, Fevereiro, 75-91.
- ESTÊVÃO, João (1991), "O Sector Externo da Economia Cabo-Verdiana e as Relações com Portugal", in Adelino Torres (coord.), *Portugal-PALOP: As Relações Económicas e Financeiras*, Lisboa, Escher ("Colecção Estudos sobre África", 2) pp. 85-119.
- ESTÊVÃO, João (1995), "Bases Metodológicas para uma Abordagem do Desenvolvimento Cabo Verdiano" in *II encontro de Economistas de Língua Portuguesa*, Rio de Janeiro, Instituto de Economia Industrial - U.F.R.J., 1ª parte, pp. 355-361.
- FONSECA, Carlos Correia (1995), "Estratégias para o Sector dos Transportes e das Infraestruturas de Transportes", comunicação apresentada no Fórum para o Desenvolvimento Empresarial, Praia, República de Cabo Verde.
- FOX, William (1994), *Strategic Options for Urban Infrastructure Management*, Washington, The World Bank, United States of America, Junho.
- FUJITA, M. e H. Ogawa (1986), "Urban land use theory" in *Location Theory*, Arnott, R., ed., Chur, Harwood Academic Publishers.

- FUJITA, Masahisa (1989), *Urban Economic Theory - Land Use and City Size*, ed., Cambridge University Press, Canada.
- Gabinete de Planeamento e Controle de Obras Públicas (1979), *As Infra-Estruturas e o Sector dos Transportes*, ed., G.P.C.O.P., Julho, Lisboa.
- GEORGI, H. (1973), *Cost Benefit Analysis and Public Investment in Transport: a Survey*, ed., Butterworth & Co, England.
- GIULIANO, G. e K. A. Small (1993), "Is the journey to work explained by urban structure" *Urban Studies*, vol. 30, nº 9, 1485-1500.
- GRONAU, Reuben (1970), *The Value of Time in Passenger Transportation: The Demand for Air Travel*, ed., National Bureau of Economic Research, occasional paper 109, New York.
- GROOTE, de Paul (1953), *Traité d'Exploitation des Transports: L'économie des Transports, les Transports Intérieurs, les Transports Maritimes*, ed., éditions Baude, Bruxelles.
- GWILLIAM, H. M. e P. J. Mackie (1977), *Economics and Transport Policy*, 2nd impression, ed., George Allen & Unwin, London.
- GWILLIAM, K. M. (1979), "Transport infrastructure investment and regional development" in *Inflation, Development and Integration*, ed., J. K. Bavers, 241-262.
- HANJOUL, P. e J. F. Thisse (1985), "Localisation d'une firme dans un réseau", *Revue Économique*, vol. 36, nº1, Jan., 63-102.
- HANSEN, P. e outros (1983), "Public facilities location models" in *Locational Analysis of Public Facilities*, Thisse e Zoller eds., Amsterdam, North-Holland.
- HEGGIE, Ian (1995), *Management and Financing of Roads: an Agenda for Reform*, World Bank Technical Paper Number 275, Washington, The World Bank, United States of America, Março.
- HIBBS, John (1971), *Transport for Passengers. A study in Enterprise without License*, 2ª edição, Westminster, ed., The Institute of Economic Affairs.
- HIRSCHMAN, Albert (1958), *The Strategy of Economic Development*, ed., Yale University Press.

- HIRSCHMAN, Albert (1958), *The Strategy of Economic Development*, New Haven, Yale University Press, pp. 100-4, 109-113, reprint, Boulder, Colo.
- HURIOT, J. M. (1988), "L'espace de production et de la rente foncière" in *Analyse Économique Spatiale*, Ponsard, C., ed., Paris, Presses Universitaires de France.
- Institut Transport Aerien (1986), *Plan de Developpement de l'Aviation Civile au Capt Vert*, Premier rapport intermédiaire.
- Institut Transport Aerien (1986), *Plan de Developpement de l'Aviation Civile au Capt Vert - Renevoulement de la flotte TACV*, Deuxième rapport intermédiaire.
- Institut Transport Aerien (1986), *Plan de Developpement de l'Aviation Civile au Capt Vert - Infrastructure aeroportuaire*, Troisième rapport intermédiaire.
- KANEMOTO, Y. e K. Mera (1985), "General equilibrium analysis of the benefits of large transportation improvements", *Regional Science and Urban Economics*, vol. 15, 343-363.
- KLAASEN, L. H., P. Paelinck e A. P. Verster (1976), *Towards Better Integration of Transportation Behaviour in Spatial Models*, paper prepared for the advanced seminar on spatial structures, Norikura Seminar of the World University, Japan, August.
- KRUGMAN, P. (1994), *The Location of Economic Activity: New Theories and Evidence*, Londres, CEPR e Consorcio de la Zona Franca de Vigo, IX-XII.
- LESOURD, Michel (1991), "Le problème du contrôle territorial dans les petites espaces: l'exemple de la République du Capt Vert, micro État insulaire", in *L'État et les Stratégies du Territoire*, coll. "Mémoires et documents de Géographie", CNRS, Paris.
- LESOURD, Michel (1994), "Insularismes et développement en République du Capt-Vert" in *Géopolitiques des Mondes Lusophones*, Centre Des Études d'Afrique Noire, L'Harmattan, n° 1-2.
- LIMA, Nelson (1980), *5000 Anos de Transportes*, ed., s/ ed., Porto.
- LOONEY, Robert e Peter Frederikssen (1981), "The regional impact of infrastructure investment in Mexico" in *Regional Studies*, vol. 15, n° 4, 285-296.
- MASSER, I., O. Svidén e M. Wegener (1993), "Europe 2020: Long term scenarios of transport and communications in Europe" in *Europe on the Move-Recent Developments*

- in European Communications and Transport Activity Research*, Nijkamp, P., ed., Aldershot, Avebury, 1993.
- McCONVILLE, James e John Sheldrake (1995), *Transport in Transition*, ed., Avebury, England.
 - Ministério das Finanças e do Planeamento (1993), *Restructuring/Divestiture of Arca Verde/CGTM*, Draft Final Report, H.P.C. Hamburg Port Consulting G.M.B.H. e PERFORM, Praia, República de Cabo Verde, Dezembro.
 - Ministério das Finanças e do Planeamento (1995), *IIIº Plano Nacional de Desenvolvimento 1992-1995*, Relatórios Regionais, Praia, República de Cabo Verde, M.F.P., 2 volumes.
 - Ministério das Pescas, Agricultura e Animação Rural (1994), *Estatísticas Agrícolas*, volume IX, Gabinete de Estudos e Planeamento, Praia, República de Cabo Verde, Junho.
 - Ministério de Infraestruturas e Transportes (1992a), *Reorganization of the Shipping Industry*, Part I, Final Report, Praia, República de Cabo Verde, Julho.
 - Ministério de Infraestruturas e Transportes (1992b), *Reorganization of the Shipping Industry*, Part II, Final Report, Praia, República de Cabo Verde, Julho.
 - Ministério de Infraestruturas e Transportes (1995c), *Declaração sobre Políticas de Transportes*, Praia, República de Cabo Verde, Setembro.
 - Ministério de Infraestruturas e Transportes (1995d), *Programa de Infraestruturas e Transportes: Documento de Suporte para a Reunião de Revisão de Meio Percurso*, Praia, República de Cabo Verde, Dezembro.
 - Ministério de Infraestruturas e Transportes (1995e), *Cape Verde Inter-Island Transport Study*, volume II, Analysis, Praia, República de Cabo Verde, Outubro.
 - Ministério de Infraestruturas e Transportes (1995f), *Cape Verde Inter-Island Transport Study*, volumes III e IV, Praia, República de Cabo Verde, Outubro.
 - Ministério de Infraestruturas e Transportes (1995g), *Cape Verde Inter-Island Transport Study*, Executive Summary, Praia, República de Cabo Verde, Outubro.
 - Ministério do Plano e da Cooperação, Direcção Geral de Estatística (1989), *Boletim Anual de Estatística 1989*, Praia, República de Cabo Verde.

- MUN, S. e K. Sasaki (1992), "Effects of urban transportation system change on land prices in the setting of owner-occupied residence", *Journal of Urban Economics*, vol. 32, 351-366.
- MUN, S. e K. Yoshikawa (1993), "Communication among firms, traffic congestion and office agglomeration", *The Annals of Regional Science*, vol. 27, 61-77.
- NASH, C. A. (1976), *Public versus Private Transport*, ed., The MacMillan Press Ltd, Great Britain.
- NAVARRE, Françoise e Rémy Preud'Homme (1984), "Le role des infrastructures dans le developpement regional" in *Revue d'Economie Regionale et Urbaine*, nº 1, 5-22.
- NIJKAMP, P. (1993), "Challenges to european transport policy analisys" in *Europe on the Move-Recent Developments in European Communications and Transport Activity Research*, Nijkamp, P., ed., Aldershot, Avebury.
- NURSKÉ, Ragnar (1955), *Problems of Capital formation in Underdeveloped Countries*, Oxford University Press, 163 pp.
- NURSKÉ, Ragnar, Harberler, Gottfried e Stern, Robert (1961), *Equilibrium and Growth in the World Economy*, Cambridge, Massachusetts, Harvard University Press, Col. Harvard Economic Studies, 380 pp.
- OPPENHEIMER, J. (1986), "Aspectos financeiros da cooperação entre Portugal e os PALOP à luz da adesão portuguesa à CEE", *Estudos de Economia*, vol. 6, nº 3, 321-334.
- PETERS, Hans (1993), "The Maritime Transport Crisis" in *World Bank Discussion Papers*, Washington D.C., Novembro, Estados Unidos da América
- PONSARD, C. (1988), *Analyse Économique Sptatiale*, ed., PUF, Paris.
- PONTES, J. P. (1990), "Transportes e organização do espaço em Portugal-uma visão retrospectiva", Lisboa, Instituto superior de Economia e Gestão, mimeo.
- PONTES, J. P. e A. C. Guerra (1990), "Rede de transportes e relações luso-espanholas", comunicação apresentada no 1º Encontro da Associação Portuguesa para o Desenvolvimento Regional, Aveiro, 10-12 de Maio.
- Relatório Nacional sobre População e Desenvolvimento (1994), Cabo Verde, Praia.

- RODAN, Paul Rosenstein (1943), "Problems of Industrialization of Eastern and South Eastern Europe" in *Economic Journal*, June- September, pp. 204-207.
- ROSÁRIO Gualberto do (1995), "Ponto da Situação do Novo Modelo Económico em Cabo Verde", *Perspectiva*, nº 1, Promex, Praia, Cabo Verde, pp.26-31.
- SALVADO Mário (1991), "O comércio externo e os transportes" in *Comércio Internacional (teorias e técnicas)*, Romão, António, ed., ICEP, cap. IX, 213-230.
- Secretaria de Estado da Cooperação e Planeamento (1993), *Primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento 1982/85*, Vol. I, Praia, República de Cabo Verde.
- STIGLITZ, Joseph E. (1988), "The economic rationale for government" e "Welfare economics: efficiency versus equity" in Joseph E. Stiglitz, *Economics of the Public Sector*. 2ª edição, New York, W. W. Norton & Company, pp.61-118.
- STREETEN, P. (1993), "Markets and State: Against Minimalism" in *World Development*, vol. XXI, nº 8, Agosto, pp. 1281-1298.
- TACV
- THISSE, J. (1988), "La concurrence spatiale", in *Analyse Économique Spatiale*, Ponsard, C., ed., Paris, Puf, 159-192.
- THOMSON, J. M. (1974), *Modern Transport Economics*, ed., Penguin Modern Economics Texts, Great Britain.
- VOITH, R. (1993), "Changing capitalization of cbd-oriented transportation systems: evidence from Philadelphia, 1970-1988", *Journal of Urban Economics*, vol. 33, 361-376.
- VON THUNEN, J. H. (1966), *Von Thunen's Isolated State*, Oxford, Pergamon Press.
- WERNER, C. (1985), *Spatial Transportation Modelling*, Beverly Hills, Sage Publications.
- WICKERMAN, R. W. (1991), *Infrastructure and Regional Development*, ed., P. W. J. Batey, London.
- WILLIAMS, E. e Marvin Fair (1959), *Economics of Transportation*, edição revista N.Y., ed., Harper & Brothers Publishers, New York.
- WOOD, Donald F. e Johnson, James (1989), *Contemporary Transport*, ed., Macmillan Publishing Company.

- 
- WORLD BANK (1993a), *Cape Verde: Opening up a Small Economy. An Agenda for the 1990's*. Preparado pelo Departamento do Sahel, Região África, 11 de Junho.
 - WORLD BANK (1993b), *Saff Appraisal Report, Transport and Infrastructure Project*, Republic of Cape Verde, February.
 - WORLD BANK (1994c), *World Development Report 1994. Infrastructure for Development*, Washington, The World Bank/Oxford University Press, tradução.
 - WORLD BANK (1994d), *Social Indicators of Development 1994*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore and London.
 - WORLD BANK (1995e), *Mid-Term Evaluation of the Implementation of the Third National Development Plan, 1992-1995*, Geneva.
 - WORLD BANK (1995f), *World Tables 1994*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore and London.
 - World Debt Tables (1994-95), *External Finance for Developing Countries*, volume 2, The World Bank, Washington, D.C.
 - ZOLLER, H. (1988), "L'espace résidentiel et le prix du logement" in *Analyse Économique Spatiale*, Ponsard, C., ed., Paris, Presses Universitaires, de France.