

Documentos de Trabalho nº51, CEsA, Lisboa, 1998

Reflexão sobre as infraestruturas e sistemas de transportes no desenvolvimento de uma pequena economia insular: o caso de Cabo Verde

por
Eduardo Sarmento Ferreira

Professor do Instituto Superior de Línguas e Administração (ISLA) de Lisboa, responsável pela cadeira de “Estatística”. Coordenador e docente da cadeira de “Matemática Aplicada” da Universidade Lusófona de Tecnologia e Humanidades. Consultor e Formador Especialista da Tracy International na melhoria do triângulo de produtividade, da competitividade e do lucro empresarial. Mestre em Desenvolvimento e Cooperação Internacional pelo ISEG, com tese concluída sobre “O papel das infraestruturas e sistemas de transportes (aéreos, marítimos e rodoviários) no desenvolvimento de Cabo Verde”.

Os trabalhos reproduzidos nesta série são da exclusiva responsabilidade dos seus autores.

O CEsA não confirma nem infirma quaisquer opiniões neles expressas.

Reflexão sobre as infraestruturas e sistemas de transportes no desenvolvimento de uma pequena economia insular: o caso de Cabo Verde

Eduardo Sarmento Ferreira¹

Introdução

Este artigo pretende equacionar o papel que as infraestruturas ligadas aos transportes e os sistemas de transportes, principalmente aéreo e marítimo têm vindo a desempenhar na estratégia de desenvolvimento adoptada por Cabo Verde.

1. Infraestruturas económicas e impacto no desenvolvimento

Apesar da existência de múltiplas definições de infraestruturas² iremos neste artigo recorrer à do Banco Mundial (1994), que agrupa as características de infraestruturas económicas em três grupos: serviços públicos (energia, telecomunicações, gás canalizado, etc.), obras públicas (estradas, canalizações para irrigação e drenagem) e outros sectores de transportes (vias férreas e navegáveis, transporte urbano e aeroportos).

As infraestruturas articulam-se e condicionam de diversas formas o desenvolvimento. Fundamentalmente, actua em três níveis: actividade económica; “pobreza” e meio ambiente.

Relativamente ao primeiro caso, as infraestruturas constituem um impulsionador do desenvolvimento, o que pode ser metaforicamente constatado através das citações de ANDERSEN *et alii* (1993), para o qual 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”. Por outro lado sem uma manutenção mínima, todo o prédio pode ficar em risco de ruína devido à deterioração. Por seu turno, o Banco Mundial (1994) refere que “a infraestrutura representa se não o motor, pelo menos as “rodas” da actividade económica”.

¹ Gostaria de agradecer ao senhor Professor João Estêvão a sua inestimável colaboração, incentivo e correcção de todo o documento de trabalho.

² É o caso de Paul Rosenstein Rodan (1943), Ragnar Nurske (1955), Albert Hirschman (1958), Robert Looney e Peter Frederiksen (1981), José da Costa Emanuel (1988), entre muitos outros.

Existem ainda outras ligações das quais se podem destacar o seu papel enquanto *input* de produção, como garante de produtividade de factores, através do estímulo à procura e oferta de serviços.

Quanto à ligação à “pobreza” parece razoável admitir que determinados investimentos em infraestruturas podem constituir um meio para reduzir a pobreza.

Finalmente, em termos do meio ambiente, também existem impactos que podem servir 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.

O desempenho da provisão de infraestruturas não tem sido pacífico, sendo a este propósito proposto pelo Banco Mundial a adopção de algumas medidas tendentes a melhorar a sua prestação e que passarei a sintetizar.

A primeira medida prende-se com a necessidade de encarar a infraestrutura como uma “indústria de serviços” baseada em princípios comerciais e não burocráticos, cujas reformas devem visar em última instância o reforço da comercialização. Estas reformas que devem ser implementadas de forma interdependente são referidas por Heggie, Ian (1995) como os quatro blocos e integram a propriedade, o financiamento, a gestão e a responsabilidade.

A segunda medida passa pela adopção de princípios concorrenciais entre prestadores privados de serviços enquanto a última preconiza a livre participação dos utilizadores e outros interessados.

2. Transportes

Os transportes têm sido tradicionalmente considerados um sector eminente no progresso social e económico de todas as sociedades. Contudo, para ser eficaz, qualquer política de transportes deve responder fundamentalmente a três exigências. Primeiro, deve assegurar um melhor nível de vida, o que exige que os recursos sejam afectados de forma adequada (**viabilidade económica e financeira**). Citando 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." Existem, paralelamente, outros factores determinantes, destacando-se a qualidade do transporte, a eficácia ao nível dos custos bem como a correcta sua gestão.

A segunda exigência prende-se com a tentativa de melhoria da qualidade de vida (**viabilidade ambiental e ecológica**), sobretudo no que respeita ao controle das

externalidades negativas. Existem diversos custos de transportes, que se podem agrupar da seguinte forma:

Quadro 1: 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).

Terceiro, as estratégias e os programas de transporte devem ser concebidas de forma a melhorar o acesso material dos mais desfavorecidos ao emprego, à educação, aos serviços de saúde e de forma que as vantagens sejam equitativamente repartidas entre todas as camadas sociais (**viabilidade social**).

3. Política de transportes e infraestruturas e suas realizações em Cabo Verde

Cabo Verde é um país arquipelágico, composto por nove ilhas (ou dez segundo alguns autores), com um mercado de cerca de 400.000 pessoas. No sentido de se potenciar a melhoria da acessibilidade das populações ainda isoladas e disseminadas pelas várias ilhas, de desencravar as populações que têm poucas infraestruturas sociais básicas, nomeadamente água, saúde, educação ou mesmo simplesmente de satisfazer a estratégia definida de se virar de “dentro” para “fora”, as comunicações constituem um parâmetro essencial na estratégia cabo verdiana.

3.1 Transportes e infraestruturas marítimas

As ilhas, pela sua localização geográfica sugerem de imediato a existência de um grave problema de comunicação não só devido (quadro 2) à separação por distâncias extremas dos dois grupos de ilhas (Barlavento e Sotavento, como é o caso de Santiago e Sal ou 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, como também por uma grande área marítima com profundidades de mais de 3000 m, com fortes correntes.

Quadro 2: 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).

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. 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.

Neste contexto, os portos representam uma das infraestruturas mais importantes de Cabo Verde. Presentemente, todas as ilhas estão servidas de portos. As ilhas de Maio e Boavista têm portos recentes, uma vez que a sua construção apenas ficou concluída em 1997. A ilha do Fogo, tem o porto a ser reabilitado.

Em termos de oferta de transportes marítimos, a sua capacidade até recentemente era a seguinte:

Quadro 3: 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 ³	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 antiguidade da frota, com aproximadamente 90% da frota (28 dos 31 navios) com mais de 16 anos torna-se uma contrariedade. Em termos gerais, **idade** e **tamanho**

da frota (em termos de capacidade para carga) são duas das maiores limitações actuais da frota costeira.

Para se analisar o comportamento inter-ilhas no que respeita ao transporte de passageiros e de carga, construiu-se a seguinte tabela com a evolução ao longo dos anos.

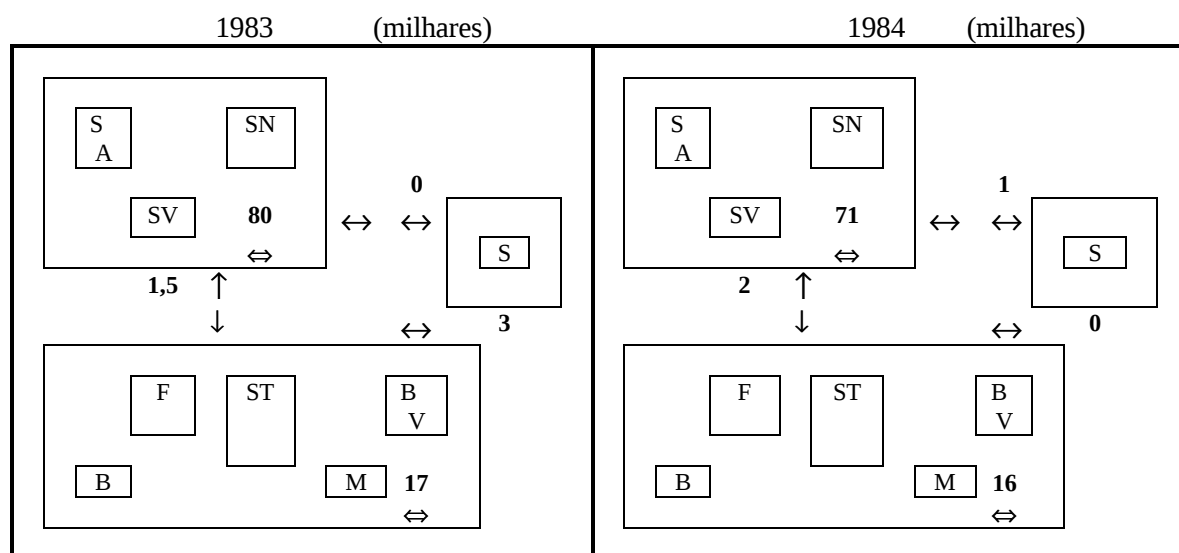
Quadro 4: Evolução do comércio total e deslocações de passageiros inter-ilhas (marítimo)

Anos	Mercadorias (ton)	Passageiros
1983	101.906	100.545
1984	106.752	89.840
1985	123.182	95.194
1986	143.027	120.096
1987	157.963	100.772
1988	--	--
1989	--	--
1990	229.961	130.876
1991	--	--
1992	--	131.372
1993	113.523	145.968

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

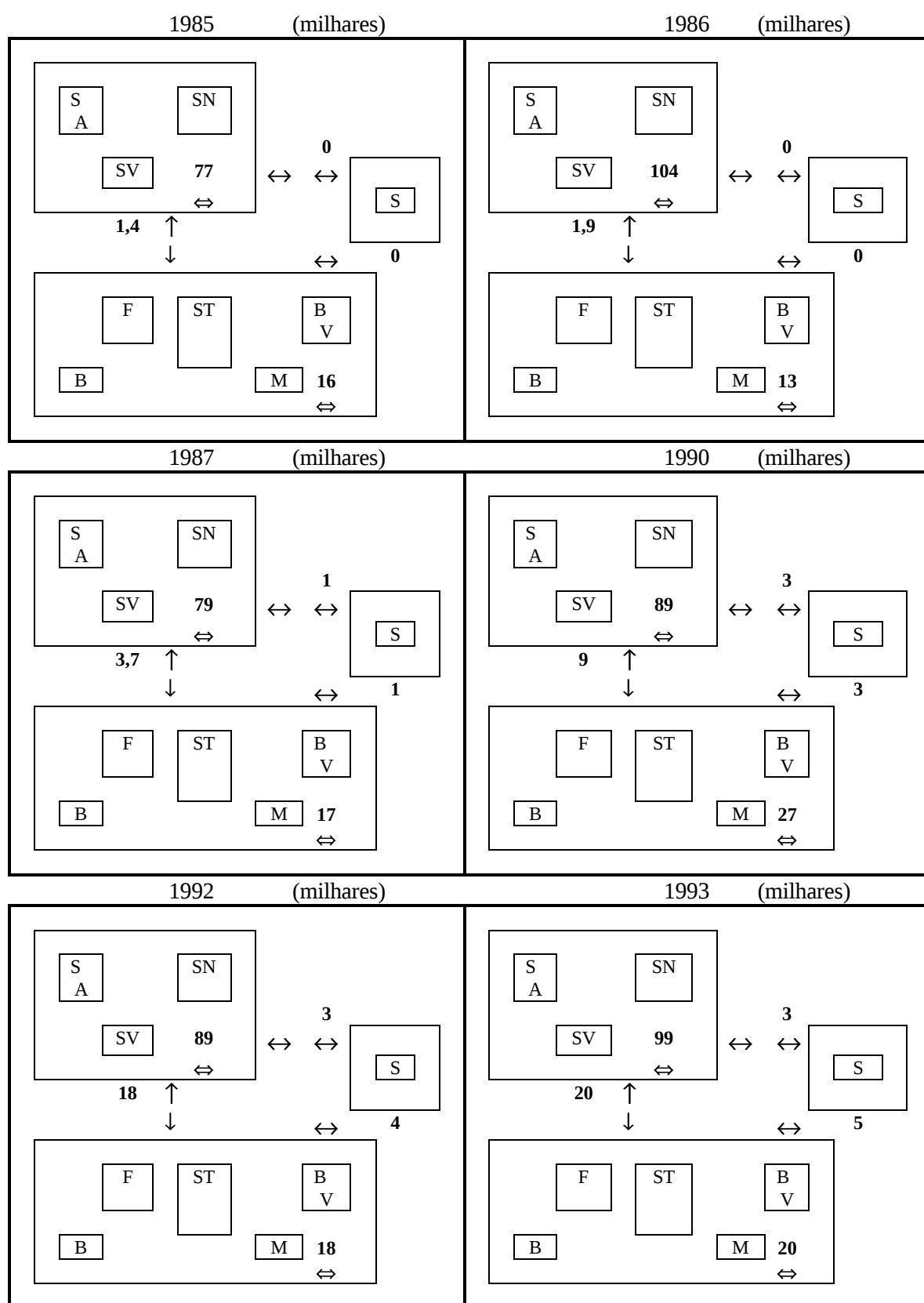
Duma forma geral, o número de passageiros ao longo do período em análise tem vindo a crescer, tendo passado de 100.545 passageiros em 1983 para 145.968 em 1993. No que respeita ao tráfego de mercadorias, o seu comportamento tem sido mais instável.

Gráfico 1: Transporte de passageiros inter-ilhas por mar



³ A distinção entre cabotagem e costeira 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 costeira) efectuem serviços inter-ilhas.

Gráfico 1: Transporte de passageiros inter-ilhas por mar (cont.)



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

Legenda: (↔) movimento inter-ilhas; (↔) movimento de/para ilha(s) determinada(s).

Deste gráfico destacam-se algumas conclusões, nomeadamente a existência de duas grandes zonas em termos de deslocação de passageiros: zona de Santo Antão-S.

Vicente e S. Nicolau (sempre com maior volume de passageiros) e a zona de Boavista-Maio-Santiago-Fogo e Brava.

Finalmente, em termos de circulação de passageiros uma palavra para as principais rotas existentes e que são as seguintes:

Quadro 5: Principais rotas marítimas inter-ilhas entre 1983 e 1993

	1983	1984	1985	1986	1987	1990	1992	1993
S.Vic-S.Ant.	77.786 (77%)	94.610 (77%)	75.649 (80%)	102.678 (86%)	76.804 (76%)	83.324 (64%)	85.149 (65%)	94.610 (65%)
Fogo-Brava	8.110	6.233	5.915	4.325	4.482	5.609	8.038	4.161
Sant-Fogo	5.734	4.871	4.825	4.627	6.284	11.881	--	8.932
Sant-S.Vic.	--	--	--	--	--	--	10.838	12.000

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

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.

Do quadro anterior conclui-se que a principal rota, foi em todo o período a do eixo S. Vicente – Santo Antão, que representou entre 85% e 65% da circulação total de passageiros. Quanto à segunda rota, ela tem vindo a variar com os anos tendo sido sucessivamente Fogo-Brava e Santiago-Fogo e mais recentemente a de Santiago-São Vicente. 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).

Relativamente aos montantes de carga, obtiveram-se os seguintes resultados:

Gráfico 3: Transporte de carga inter-ilhas por mar

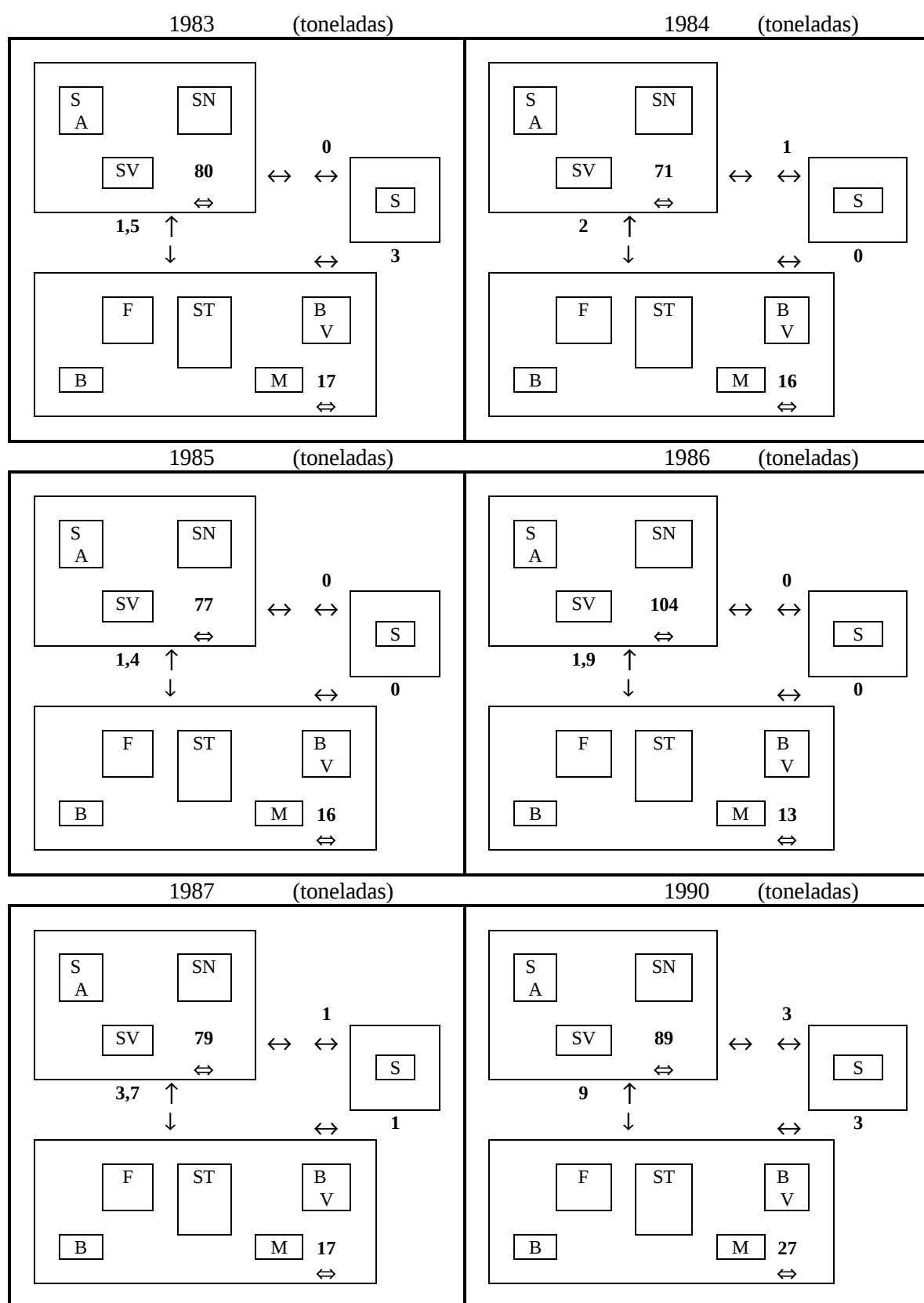
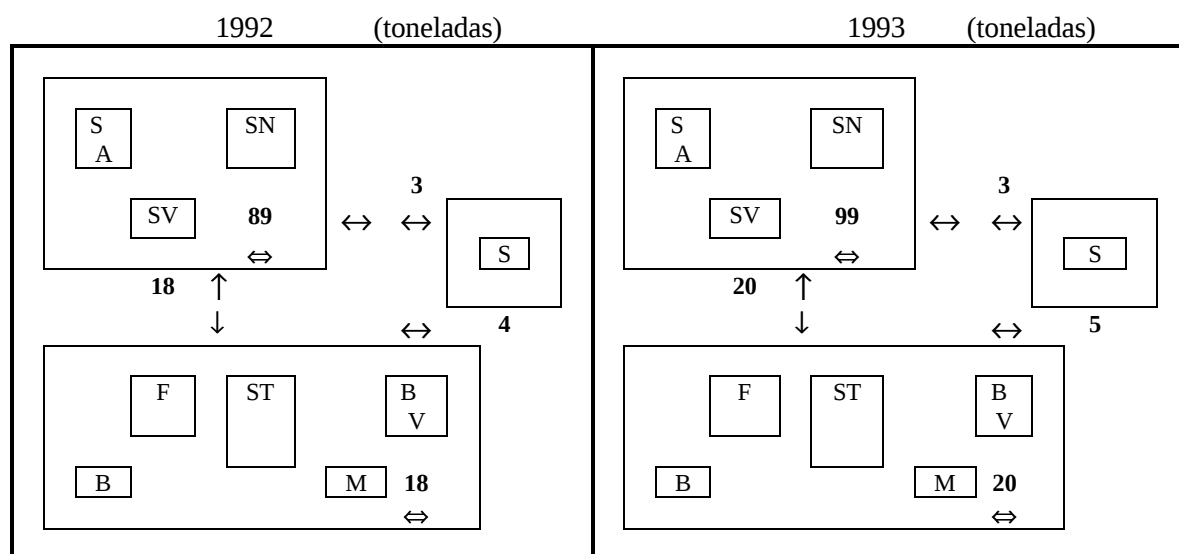


Gráfico 3: Transporte de carga inter-ilhas por mar (cont.)



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

Legenda: (⇔) movimento inter-ilhas; (↔) movimento de/para ilha(s) determinada(s).

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.

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.

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.

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, da deficiente distribuição das horas de trabalho, gerando grandes períodos de horas extraordinárias com sobretaxas que podem ir de 50% a 150% das taxas base, e elevados consumos de combustível; (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; (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. Além disso, o pagamento dos estivadores ao ser efectuado numa base temporal, cria poucos incentivos para a procura de maiores produtividades; (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 seguranças das pessoas devido a sobrelotação e pouca comodidade. 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.

As comunicações entre as ilhas estão asseguradas por carreiras aéreas e marítimas, mas apesar disso a **distância-tempo**, e sobretudo a **distância-custo** constituem obstáculos para a circulação dos habitantes e das mercadorias.

3.2 Transportes e infraestruturas aéreas

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, pode constituir uma alternativa ao transporte marítimo nas deslocações inter-ilhas. Finalmente, 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 6: Aeroportos existentes em Cabo Verde

Ilha	Aeroporto	Altitude	Dimensão pista (m)	Superfície (m)
Boavista	Boavista	75`	1400x20	solo
Brava	Furna	--	--	--
Fogo	S. Filipe Mosteiros	620` --	500x30 700x40	solo solo
Maio	Maio	--	1400x30	solo
Sal	Sal	177`	3270x45 1500x30	asfalto
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

A frota é constituída por 3 ATR 42-300 para voos internos e regionais, *Twin-Otters* para voos internos, 1 Boeing 757 para o médio e longo curso.

A procura de transporte inter-ilhas foi 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.

Quadro 7: 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).

A evolução do transporte aéreo de passageiros não tem cessado de 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 8: 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)

Numa análise à deslocação de passageiros por ar entre 1990 e 1994, 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. As principais rotas, representando cerca de 69% do total de tráfego de passageiros, foram as seguintes:

Quadro 9: Principais rotas aéreas inter-ilhas entre 1990 e 1994

	1990	1992	1993	1994
Sant.-Sal	46.136	47.197	49.996	57.775
Sal-S.Vic.	23.384	27.608	27.304	34.338
Sant-S.Vic.	21.407	20.373	23.266	26.421

Fonte: Ministério de Infraestruturas e Transporte (1995e)

3.3 Transportes e infraestruturas rodoviárias

Embora não se conheça com muito rigor, alguns números apontam para que o parque automóvel rolante tenha crescido de 4.802 veículos em 1974 para cerca de 22.000 veículos em 1998, os quais se concentram maioritariamente (perto de 90%) nas duas ilhas mais populosas: Santiago e S. Vicente.

Quadro 10: Evolução do parque automóvel 1974-1998

Anos	1974	1976	1978	1980	1982	1984	1986	1988	1990	1998
Parque	4.802	5.610	6.593	7.356	8.486	9.722	11.280	13.027	11.180	22.000

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

Em 1966, a quilometragem total da rede viária cifrava-se em 765 Km, dos quais 92 eram asfaltados⁴. 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 1.000 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 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 4^a 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 11: Densidade das estradas por mil Km² e por mil veículos (1990)

Países	Dimensão por mil Km ²	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, sabe-se que 63% são pavimentadas e destas, 71% são consideradas em bom estado.

4. Comentários gerais

Pelo que foi anteriormente apresentado, “(...) 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.”⁵

Esta pequena economia isolada, sofre de dificuldades acrescidas com a dependência relativamente aos transportes marítimos e aéreos, com o consequente 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 diversas infraestruturas aéreas, portuárias e rodoviárias.

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 infraestruturação 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 consequências sociais e políticas (...)". Paralelamente, a eficiência do sector dos transportes e comunicações deve pois ser considerado essencial na estratégia caboverdiana 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

⁴ CABO VERDE (1969).

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. Em termos gerais, é importante destacar as principais orientações governamentais a nível das infraestruturas e dos transportes.

Sucintamente, a nível das infraestruturas:

Aeroportos

Pretende-se manter as infraestruturas aeroportuárias em bom estado de conservação e melhorar o serviço prestado aos utentes em termos de segurança e comodidade, através da melhoria das aerogares das pistas interiores e da implementação de um programa de manutenção corrente das pistas e aeroportos internacionais.

Portos

As principais linhas de orientação política definidas pelo Governo são a tentativa de evitar a deterioração das infraestruturas já existentes e a promoção de um funcionamento eficaz dos portos. As medidas associadas passam pela tentativa de revisão do enquadramento institucional da ENAPOR, exploração privada dos portos, reabilitação do Porto Novo de Santo Antão e Vale de Cavaleiros no Fogo, como meio de combate à pobreza, estabelecimento de esquemas de manutenção das infraestruturas portuárias com responsabilidade do Estado, desenvolvimento de medidas de apoio para a promoção internacional do Porto Grande do Mindelo como porto de transbordo internacional de mercadorias.

Estradas

Cabo Verde, como se viu anteriormente dispõe de uma rede considerável. No entanto, perante a orografia distinta, o crescimento da intensidade do tráfego rodoviário, o regime pluviométrico (fortes precipitações em curtos espaços de tempo) contribuem para o permanente desgaste das estradas e consequente aumento de sinistralidade, o que exige a prossecução do processo de reabilitação das estradas com maiores impactos na circulação das pessoas e desencravamento das populações, zelar pela manutenção da

⁵ FERREIRA, Eduardo (1997).

rede e (iii) melhoria da segurança rodoviária. Isto exigirá a criação de um Plano Director Rodoviário, a criação de um fundo rodoviário mantido através das receitas cobradas aos utentes da rede viária de forma a se financiar a manutenção das estradas e melhorar as condições de segurança das estradas através da eliminação dos pontos negros e maior sinalização.

No que respeita aos **Transportes**

Considera-se essencial a existência de uma oferta de transportes que responda com segurança, qualidade, comodidade e preços competitivos à procura efectiva e potencial, pois 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.

Pretende-se, *grosso modo*, melhorar a acessibilidade das populações ainda isoladas e aumentar a eficiência do transporte de pessoas e mercadorias tanto a nível nacional como internacional.

Transporte Aéreo

Devido ao limitado volume de tráfego inter-ilhas, há que pensar pequeno e encontrar soluções simples, práticas e eficientes. O Governo, neste sentido, anunciou a intenção de procurar manter as infraestruturas aeroportuárias em bom estado de conservação, 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), a implementação de um programa de manutenção corrente das pistas e aeroportos internacionais bem como a promoção da oferta de transporte aéreo nacional a funcionar em termos competitivos e a cobrir todo o espaço nacional.

Transporte Rodoviário

É intenção governamental assegurar a melhoria das acessibilidades através de uma oferta adequada de transportes, a redução da sinistralidade e a promoção da qualidade da oferta de transportes públicos de passageiros e de mercadorias. Para tanto será necessário implementar um conjunto de medidas que passam pela realização de um Plano Nacional de Transportes Rodoviários que integre as directivas de enquadramento da evolução de cada tipo de transporte, pela prossecução do processo de reestruturação e privatização da TRANSCOR, pela promoção da melhoria da eficiência dos interfaces rodo-marítimo em especial na Praia e Mindelo, e pelo fomento do aparecimento de

operadores de transporte interurbano, de passageiros, de mercadorias e mistos de maior dimensão.

Transporte Marítimo

O objectivo principal é garantir um serviço de transporte marítimo atractivo e regular com os padrões qualitativos mínimos, quer para os passageiros quer para a carga, isto é, dever-se-á 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. No que respeita ao transporte inter-ilhas, é necessário identificar as linhas de carácter social, criar 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.

Finalmente, é de salientar que para o período de 1998-2000, o governo estima receber donativos na ordem dos 15 milhões de contos ECV, necessários para suportar todos os projectos enunciados, distribuídos da seguinte forma:

Quadro 12: Donativos a receber no período 1998-2000

Anos	1998	1999	2000	Total
Montantes	5.166.326	4.920.778	4.919.438	15.006.542

Fonte: M. Coordenação Económica (1997)

Os principais parceiros ligados a este sector são:

- Banco Mundial com vários investimentos no sector portuário (modernização do Porto Grande no Mindelo, reabilitação do Porto Vale dos Cavaleiros na ilha do Fogo, construção do Porto da Furna na ilha da Brava e Portos da Boavista e Maio), no desenvolvimento do sector rodoviário;
- União Europeia cuja cooperação tem sido orientada principalmente para o domínio das infraestruturas (aeroporto do Sal, abastecimento de água e energia, saneamento e infraestruturização de novos bairros da cidade da Praia);
- Banco Africano de Desenvolvimento com projectos rodoviários (melhoria e reabilitação da rede viária das ilhas de Sal, Santiago, São Vicente e Brava), construção do novo aeroporto da Praia;
- Banco Árabe de Desenvolvimento dos Estados Africanos cujo projecto mais importante é a construção, reabilitação e melhoria de estradas nas ilhas de Santo Antão, Santiago e Fogo;

- Portugal. Está presente na modernização do aeroporto internacional Amílcar Cabral (ilha do Sal) e na preparação de infraestruturas adicionais no porto de Maio.

5. Conclusão

Perante a configuração geográfica de Cabo Verde, não restam dúvidas de que o sector dos transportes e infraestruturas pode e deve desempenhar um papel vital no ordenamento do território e viabilização de circulação de pessoas e bens, dado que este sector pode permitir 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.

Nos últimos anos, o Governo cabo verdiano tem prosseguido uma estratégia de desenvolvimento onde a infraestruturização tem assumido um papel essencial como forma de unificação do espaço nacional, de satisfação das necessidades básicas da população, em especial, o desencravamento das populações que por estarem isoladas podem não ter ainda acesso às infraestruturas sociais básicas (saúde, educação), 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, controlar os custos globais em 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.

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 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.

Assim, “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.”⁶

Como se analisou ao longo deste artigo, as infraestruturas e os transportes são fundamentais, embora, por si só, não tragam 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.

⁶ FERREIRA, Eduardo (1997).

6. Bibliografia

- 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.
- 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.
- AIP (1997), *Estudo de oportunidades para as empresas industriais portuguesas. Guia de Cabo Verde*.
- BANCO MUNDIAL (1972), *Transportes: Documento de trabajo sobre el sector*, Washington, Banco Mundial, Janeiro.
- BAUCHET, Pierre (1982), *L'Economie du Transport International de Marchandises, Air et Mer*, Ed. Economica, Paris.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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, Inst. Economia Ind. - U.F.R.J., 1ª parte, pp. 355-361.
- FERREIRA, Eduardo (1997), *O papel das infraestruturas e sistemas de transporte (aéreos, marítimos e rodoviários) no desenvolvimento de Cabo Verde*. ISEG.
- 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.
- GROOTE, Paul (1953), *Traité d'Exploitation des Transports: L'économie des Transports, les Transports Intérieurs, les Transports Maritimes*, 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", *Révue Économique*, vol. 36, n°1, Jan., 63-102.
- 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.
- HIRSCHMAN, Albert (1958), *The Strategy of Economic Development*, New Heaven, Yale University Press, pp. 100-4, 109-113, reprint, Boulder, Colo.
- Institut Transport Aerien (1986), *Plan de Developpement de l'Aviation Civile au Capt Vert*, Premier, deuxième et 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.
- 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 os infrastructure investment in Mexico" in *Regional Studies*, vol. 15, n° 4, 285-296.
- McCONVILLE, James e John Sheldrake (1995), *Transport in Trasition*, ed., Avebury, England.

- Ministério de Coordenação Económica (1997), *Cadrage Macroéconomique*. Praia.
- 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, Rep. Cb. Verde, M.F.P., 2 vol.
- Ministério das Pescas, Agricultura e Animação Rural (1994), *Estatísticas Agrícolas*, volume IX, Gabinete de Estudos e Planeamento, Praia, Rep. 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.
- NAVARRE, Françoise e Rémy Preud`Homme (1984), "Le role des infrastructures dans le developpement regional" in *Revue d'Economie Regionale et Urbaine*, nº 1.
- 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.

- 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. 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.
- TACV
- THISSE, J. (1988), "La concurrence spatiale", in *Analyse Économique Sptatiale*, Ponsard, C., ed., Paris, Puf, 159-192.
- THOMSON, J. M. (1974), *Modern Transport Economics*, ed., Penguin Modern Economics Texts, Great Britain.
- 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.
- 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.