

Documentos de Trabalho nº52, CEsa, Lisboa, 1998

Reflexão sobre o modelo de desenvolvimento Cabo Verdiano

por
Eduardo Sarmiento 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 o modelo de desenvolvimento Cabo Verdiano

Eduardo Ferreira¹

Introdução

O presente artigo tem como principal objectivo sistematizar e reflectir sobre a situação de Cabo Verde, tendo em conta a existência de alguns *handicaps* específicos com que as pequenas economias insulares geralmente se defrontam.

Pretende-se igualmente analisar o que tem sido desenvolvido no sentido de se superar estas condicionantes.

1. A problemática do desenvolvimento dos pequenos países insulares - O caso de Cabo Verde

Quando se equaciona a problemática geral do desenvolvimento dos pequenos países insulares e o caso específico de Cabo Verde surgem, de imediato, questões essenciais motivadas por algumas particularidades próprias deste país. A este propósito, Philippe HEIN (1988) concluiu que várias das questões inerentes às pequenas economias decorrem das suas próprias características, nomeadamente:

- **Reduzida dimensão**

A pequena **dimensão** é por si só um *handicap* na medida em que a população existente pode ser insuficiente para a existência de um mercado interno dinâmico. Neste caso concreto, se se atentar à evolução da população nos últimos anos (quadro 1) constata-se duas tendências. Por um lado, uma evolução regular e crescente dos habitantes no período em análise (passou de 181.740 habitantes em 1940 para cerca de 342.000 em 1990) e por outro, a distribuição assimétrica da população pelas diversas ilhas, o que desde logo condiciona toda a ordenação territorial.

Quadro 1: 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).

Quanto à exiguidade territorial, são considerados como pequenos países² aqueles que além de uma população reduzida, normalmente inferior a 400.000 habitantes têm uma superfície terrestre geralmente inferior a 700 Km² e que raramente ultrapassam os 4.000 Km². Como se pôde verificar no quadro 1 e agora no quadro 2, Cabo Verde enquadra-se nesta definição, pois é constituído por diversas ilhas e ilhéus de origem vulcânica e topograficamente bastante diferenciadas, possuindo uma superfície aproximada de 4.033 Km².

Quadro 2: Superfície das ilhas e ilhéus de Cabo Verde

<i>Barla- vento</i>	Compri- mento (m)	Largura (m)	Alti- tude (m)	Área Km²	<i>Sota- vento</i>	Compri- mento (m)	Largura (m)	Alti- tude (m)	Área Km²
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 ^a . 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	Luís 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)

Estes factores contribuem para o aparecimento de algumas características inerentes à dimensão e que se prendem com (i) a existência de deseconomias de escala associadas à necessidade de desmultiplicação das infraestruturas (aeroportos, portos,

¹ Este artigo integra algumas ideias desenvolvidas pelo autor na sua tese de mestrado. Gostaria de agradecer toda a colaboração prestada pelo Professor Doutor João Estêvão na elaboração do mesmo.

² VELLAS, François (1988).

estradas, escolas, serviços de saúde, etc.) e ao facto de se não conseguir aproveitar, de forma contínua, a diminuição dos custos de transporte, de stockagem, de rapidez de entregas e de disponibilidade de mão de obra. Tudo isto se reflecte na competitividade das empresas e em última instância do país, pois o reflexo destas inoperâncias repercutem-se necessariamente no valor dos preços de venda. Associado a este facto, não se pode deixar de salientar as necessidades orçamentais de provimento destes serviços, que por norma estão nas mãos dos governos; **(ii)** a necessidade de especialização. De facto, se associarmos a reduzida dimensão do mercado interno, à escassez de recursos, estamos perante um caso em que a especialização assume um papel importante; **(iii)** dependência em relação aos fluxos financeiros externos nomeadamente sob a forma da Ajuda Internacional; **(iv)** problemas de gestão pois numa pequena sociedade é geralmente mais difícil implementar decisões de forma isenta e **(v)** forte abertura económica³. Efectivamente, no caso de Cabo Verde se atentarmos à estrutura comercial, verificamos rapidamente que esta tem uma taxa de cobertura das importações pelas exportações muito deficitária.

Contudo, apesar desta situação a taxa de cobertura (quadro 3) tem-se mantido relativamente inalterada nos últimos anos, o que não deixa de ser um sinal bastante positivo para esta economia.

Quadro 3: 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)

Relativamente à estrutura do PIB, pode-se verificar através do quadro 4, que entre 1980 e 1995, a evolução das diversas rúbricas se manteve relativamente constante. Mas façamos uma breve análise por ramo de actividade.

Sector primário

Pesca - Dada a morfologia do país, com uma zona económica exclusiva de 734.265 Km² e com uma potencialidade haliêutica estimada em 45.000 toneladas/ano, a pesca é uma actividade enraizada e com grandes possibilidades de desenvolvimento, embora apenas se utilize 20% desta capacidade.

³ PERROUX, François (1969).

Quadro 4: Valor acrescentado por serviços em percentagem do PIB 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)

Quanto à frota pesqueira existente, esta tem pouca expressão (quadro 5), sendo 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)⁴.

⁴ FERREIRA, Eduardo (1997).

Quadro 5: 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).

Agricultura e pecuária - Apesar da agricultura absorver uma larga fatia da população (com tendência manifestamente decrescente) e representar perto de 50% dos empregos, a sua contribuição para o PIB é reduzida, devido principalmente ao baixo potencial agrícola com escassos e adversos recursos naturais, condições climáticas desfavoráveis, com prolongados períodos de seca. Apenas 10 a 15 por cento da área do país pode ser utilizada para fins agrícolas e apenas cerca de 3.000 hectares são irrigados. De qualquer forma, esta actividade desempenha um importante papel de estabilizador social que não deve ser menosprezado.

A cobertura das necessidades alimentares e o crescimento económico encontram-se demasiadamente dependentes das importações, como se viu anteriormente.

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.

Sector secundário

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. O tecido industrial concentra-se em apenas dois pólos (Praia e Mindelo) onde se localizam cerca de 94% das unidades industriais.

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 do Sal, de pozolana⁵ em Santo Antão e de algumas rochas calcárias utilizadas na construção. Quanto à indústria transformadora, encontramos a construção naval, conservas de peixe, construção civil, alimentos para animais, calçado, carpintaria e mobiliário.

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.

Sector terciário

Constitui o principal impulsionador da economia (61,8%). O comércio grossista e retalhista e a utilização dos portos e aeroportos internacionais constituem actividades de grande importância. Os transportes também desempenham e podem vir a desempenhar um papel charneira enquanto elemento catalisador para o desenvolvimento do país⁶.

Nesta economia, os fluxos externos (quer privados quer públicos) detêm um papel essencial. Efectivamente, grande parte da Balança de Pagamentos passa pelo recurso à Ajuda Pública ao Desenvolvimento e pelas transferências de remessas dos emigrantes, o que tem permitido sustentar a evolução da economia.

A balança de pagamentos acaba por ser o reflexo dos 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 6: 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)

⁵ Pó vulcânico utilizado no fabrico de cimento.

- **Insularidade**

A definição de insularidade de acordo com a CNUCED, aponta para a coexistência de dois factores: o primeiro prende-se com as características de um país em desenvolvimento, enquanto o segundo se prende com a distribuição da população (países insulares com uma população inferior a 1 000 000 habitantes e os países insulares com uma população compreendida entre os 1 000 000 e os 10 000 000 habitantes). Estes países deparam-se ainda, tal como acontece com Cabo Verde, com algumas limitações do ponto de vista da economia reflectidas, por exemplo, no grau de abertura externa e na existência de uma agricultura demasiado exposta às variações climáticas e à concorrência mundial.

A insularidade acarreta alguns efeitos na economia destacando-se **(i)** os problemas de transportes e comunicações decorrentes da necessidade de se ter de desmultiplicar e manter infraestruturas independentes em cada ilha. 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, 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 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 infraestruturas aéreas, portuárias e rodoviárias (devido à sua descontinuidade territorial); **(ii)** problemas ecológicos e ambientais associados à fraqueza do ecossistema. 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

⁶ FERREIRA, Eduardo (1997).

vestuário e calçado. Os recursos minerais 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.

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.

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 de 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.

Relativamente aos recursos marítimos, apesar do arquipélago ter uma zona económica exclusiva (ZEE) grande, a sua plataforma continental é muito reduzida e 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. Quanto aos recursos do solo, devido à origem geológica, ao relevo, à erosão e condicionalismos climáticos, estes são pouco desenvolvidos. A natureza vulcânica do substrato rochoso cria solos neutros, com baixo teor de potássio e alta retenção de fósforo. Os recursos hídricos constituem um dos problemas mais agudos de Cabo Verde, uma vez que este país 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; **(iii)** a dimensão da placa continental que é muito reduzida limitando a capacidade de pesca e **(iv)** o papel desempenhado pelos serviços, visível no quadro 4. Esta situação decorre de vários factores, embora de um modo geral se possa afirmar que a economia Cabo Verdiana é dominada pelo modelo

MIRAB (Migration, Remittances, Aid and Burocracy)⁷. Os insularismos existentes têm-se reflectido sobretudo a nível linguístico⁸, musical e cultural e surgiram sobretudo do isolamento existente (agravado pelas condições topográficas das ilhas) e das relações privilegiadas com as comunidades de emigrantes disseminadas pelo mundo fora.

Como consequência dos pontos anteriores é possível referir que “(...) para poder aproveitar as vantagens do progresso técnico e das economias de escala, uma pequena economia não deve produzir para o mercado interno, onde a escala de produção é muito fraca para ser competitiva, mas para o mercado mundial.” Isto só será possível para um reduzido número de produtos onde existem “vantagens competitivas”, que no caso de Cabo Verde são ou podem vir a ser o turismo, pesca, produtos manufacturados, etc.

Perante a situação anteriormente descrita, os desafios internacionais de desenvolvimento das economias insulares interessam directamente a toda a comunidade internacional, embora ela esteja dependente da resolução ou superação dos desafios internos.

Em resumo, a desejada resolução dos desafios económicos cabo verdianos defronta-se com a superação ou minimização de diversos **riscos** de natureza interna e externa.

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 também existem alguns aspectos que têm influência determinante na situação económica: a constituição da Balança de Pagamentos, 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.

Relativamente à **insularidade**, os seus constrangimentos influenciam necessariamente as orientações das políticas de desenvolvimento a adoptar devido à: **(i)** descontinuidade territorial que delimita o espaço económico e contribui para o

⁷ Sobre este assunto poderá consultar BERTRAM, I.G. (1985).

⁸ LESOURD Michel (1995).

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; **(ii)** distância geográfica e isolamento económico. Contudo, o maior constrangimento no processo de desenvolvimento decorre da presença simultânea da pequena dimensão e da distância pois enquanto a “pequena dimensão impede que a estratégia de desenvolvimento se possa basear 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.”⁹

Neste processo assume particular importância a junção da 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). Os transportes e comunicações são outro factor determinante, 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. 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

⁹ ESTÊVÃO, João (1995).

transportes inter-ilhas. As infraestruturas existentes necessitam, na sua maioria 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 privado¹⁰.

As medidas delineadas pelo Governo têm exigido, e irão continuar a exigir, avultados montantes de financiamento. Confrontado com escassez nas poupanças, o Governo teve de financiar o *gap* I-S (investimento-poupança) 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.

Relativamente aos **riscos externos**¹¹, 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.

Este modelo surge 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.

Qualquer estratégia de desenvolvimento em Cabo Verde deverá tentar superar os dois principais condicionalismos: conflito de dimensão entre o mercado interno e a dimensão óptima da produção e a associação da pequena dimensão e da distância.

¹⁰ FERREIRA, Eduardo (1997).

¹¹ FERREIRA, Eduardo (1997).

Apesar de todas as vicissitudes, várias destas fraquezas são ultrapassáveis.

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.

Em todo este processo, Cabo Verde dispõe de algumas vantagens que pode e deve maximizar e que lhe garantem uma certa estabilidade, das quais se destacam as seguintes:

- Estabilidade política e social. Existe um regime democrático parlamentar com eleições livres, sem conflitos étnicos nem políticos;
- Disponibilidade de mão de obra qualificada e treinada;
- Um sistema de incentivos para captação do investimento externo, nomeadamente fiscal (através da isenção de tributações diversas) e através da existência de garantias (é o caso da propriedade privada);
- Incentivos às exportações.
- 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),
- Acesso preferencial aos mercados da Comunidade Europeia, dos Estados Unidos, CEDEAO e Japão.

2. As perspectivas oficiais de desenvolvimento Cabo Verdiano

Pretende-se neste ponto, estruturar de forma sucinta o modelo de desenvolvimento adoptado por Cabo Verde desde a sua independência.

Aquando da independência, e segundo o que vem descrito no Iº NDP, a situação cabo verdiana 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 e a erosão sistemática entre outros factores. Perante estes factos, os objectivos gerais delineados foram os seguintes: **(i)** melhoria das condições de vida através do aumento dos rendimentos líquidos das famílias, aumento do emprego,

sobretudo nas ilhas de Santiago e S. Vicente, a generalização do ensino básico complementar e o aumento da taxa de escolarização; **(ii)** consolidação da situação económica e **(iii)** preparação do futuro. Cerca de 45% dos investimentos previstos no Plano tinham 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, o Governo delineou o IIIº Plano Nacional de Desenvolvimento onde se preconizava: **(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 com a dinamização do sector privado se possa 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.

Desde as eleições de 1995, a preocupação imediata do Governo tem sido a consolidação das reformas económicas, administrativas e a viabilização das empresas públicas anteriormente iniciadas. Pretende-se redimensionar a economia através da abertura ao exterior, onde o mercado e a iniciativa privada devem actuar de forma dinâmica na economia global, na tentativa de se otimizar e aproveitar as oportunidades que surjam, garantir o crescimento económico sustentado e de se superar o subdesenvolvimento económico. Igualmente fulcral, é a manutenção do processo de infraestruturação do país.

O Governo na sua estratégia, adoptou um ambicioso programa de reformas através de **(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 empresas 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 irá permitir o aparecimento de empresas privadas e aumentar a quota de mercado para os camionistas privados, 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 para melhorar a eficiência dos serviços civis, aumentar a capacidade dos municípios, reforçar a capacidade económica de gestão e modernizar o sistema legal e judicial; **(iv)** reformar 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.

Em todo este processo, o papel do investimento é central, sob pena de se assistir a problemas de desemprego nas actividades produtoras de bens de investimento (construção civil), se registar fracos níveis de crescimento económico e consequente dificuldade na criação de novos empregos em anos futuros, pois, um dos factores essenciais para o crescimento económico é o aumento da capacidade produtiva, assistir à ameaça das 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 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 e animar o sector produtivo, designadamente a indústria, agricultura e pesca.

3. Conclusão

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. Contudo, não se

deverá ser fatalista e exagerar a dimensão dos problemas que as pequenas economias insulares apresentam, pois a realidade é que todos os países mesmo os mais desenvolvidos também têm problemas.

Cabo Verde apesar das restrições anteriores, tem vindo a crescer de forma sustentada embora dependendo do “motor externo”. Esta tem sido a forma de se superar a restrição da micro insularidade de um país que é um dos poucos países do mundo com menos recursos.

Cabo Verde depara-se sem dúvida com um desafio de grandes dimensões: superar com os meios existentes os condicionalismos existentes. A tão desejada mudança é possível, mas irá exigir um grande esforço, a continuação da implementação de medidas tendentes a superar a situação actual e sobretudo muita persistência.

Desde 1991 que Cabo Verde tem sido uma economia em transição na sequência da adopção por parte do governo de uma estratégia de crescimento assente num modelo de economia de mercado com redução gradual da intervenção estatal enquanto agente económico directo substituído pela iniciativa privada, num modelo de abertura ao investimento externo e de inserção na economia mundial.

Desta forma, qualquer estratégia de desenvolvimento cabo verdiano deverá procurar superar ou minimizar as limitações decorrentes das condicionantes anteriormente expostas, donde se salienta o conflito entre mercado interno e dimensão óptima de produção e conflito entre pequena dimensão e distância. A solução neste momento, passa decididamente pela abertura da economia, isto é, o reforço das relações com o exterior de forma a que se possa não só reduzir o isolamento geográfico, mas também potenciar o aproveitamento das economias de escala gerados pelo aparecimento de melhores dimensões e produções.

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.
- 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.
- Centro de Cooperação de Língua Portuguesa do Instituto Internacional de Caixas Económicas (1994), *Cabo Verde, na Rota da Internacionalização*, Lisboa, Maio.
- CRUSOL, Jean, Hein Philippe e François Vellas (1988), *L'Enjeu des Petites Économies Insulaires*, ed., Economica, Paris.
- Direcção Geral Estatística - *Boletim Trimestral do Comércio Externo 1989, 1990, 1991, 1992, 1993, 1994*, Praia, República de Cabo Verde.
- 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.
- FERREIRA, Eduardo (1997), "O papel das infraestruturas e sistemas de transportes (aéreo, marítimo e rodoviário) no desenvolvimento de Cabo Verde", Tese de Mestrado, 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.
- LEGARD, B. (1984), *Les petites économies insulaires*, FMI, Finances et développement, juin, p.42.
- LESOURD, Michel (1991), "Le problème du contrôle territorial dans les petites espaces: l'exemple de la République du Cap 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 Cap-Vert" in *Géopolitiques des Mondes Lusophones*, Centre Des Études d'Afrique Noire, L'Harmattan, nº 1-2.
 - 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 (1995c), *Declaração sobre Políticas de Transportes*, Praia, República de Cabo Verde, Setembro.
 - Ministério do Plano e da Cooperação, Direcção Geral de Estatística (1989), *Boletim Anual de Estatística 1989*, Praia, República de Cabo Verde.
 - Relatório Nacional sobre População e Desenvolvimento (1994), Cabo Verde, Praia.
 - PERROUX, François (1969), "*Indépendance de l'économie nationale et interdépendance des Nations*" Aubier Montaigne.
 - 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 (1995a), *Mid-Term Evaluation of the Implementation of the Third National Development Plan, 1992-1995*, Geneva.
 - WORLD BANK (1995b), *World Tables 1994*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore and London.
-