

\$IFRAO

Suplemento de Economia

**“UNIVERSO”
está de portas
fechadas**

pág. 8

MURDEIRA da discórdia

págs. 2-4



13ª EDIÇÃO DO GAMBOA

EXCESSO DE PRODUÇÃO



**Sucesso
económico**

pág. 10



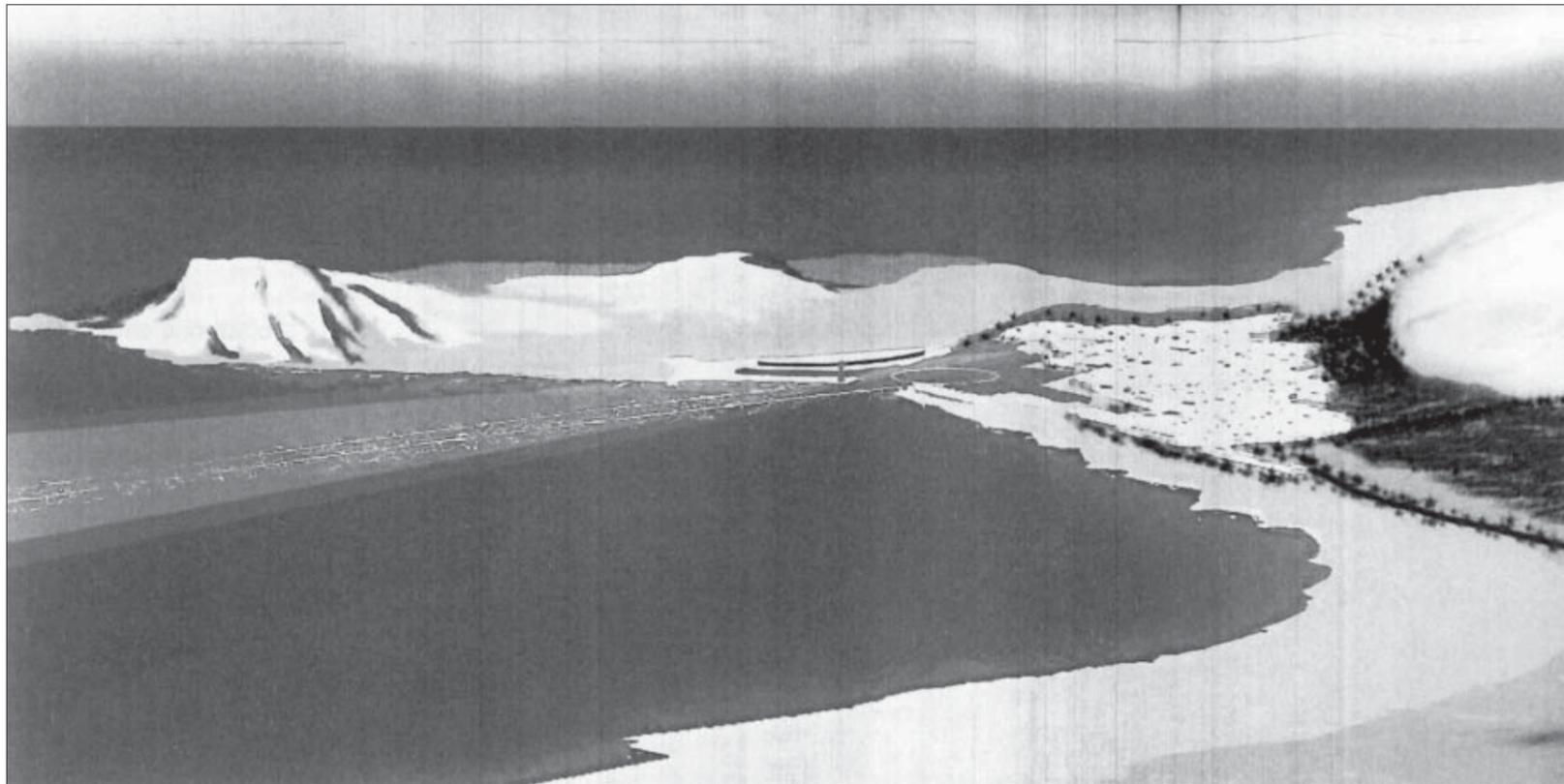
**Batata a baixo
preço em
Santo Antão**

pág. 10

MURDEIRA

Considerado “infra-estruturante” pelos seus promotores e defensores, qualificado pelos seus críticos como um “negócio de camaradas”, sem ainda sair do papel o chamado projecto da Murdeira encontra-se envolvido em celeuma. A Semana falou com uns e outros para saber das suas razões relativas a este empreendimento a localizar-se na ilha do Sal e que uma vez pronto deverá funcionar como uma “cidade” de 20 mil a 25 mil residentes, devendo empregar cerca de três mil pessoas.

— Por: JOSÉ VICENTE LOPES —



Sob o signo da discórdia

Amaro da Luz, Carlos Alberto Carvalho, Júlio de Carvalho, Orlando Pires (cabo-verdianos) e Olivier Ceyrac (francês), com 20% cada das acções da Global SA, são os promotores do projecto da Murdeira, nome de uma baía situada a meio caminho entre Espargos e Santa Maria, na ilha do Sal. Juntos formam com o Estado de Cabo Verde a Sociedade de Desenvolvimento do Porto de Murdeira, numa parceria público-privada em que a Global detém 85% e o Estado os restantes 15% do capital social. Isto porque o município do Sal, que deveria ficar com 10%, decidiu contestar a transacção.

Murdeira era, até ser descoberta pela Global SA, uma localidade erma e baldia da ilha do Sal, por isso, inabitada e desconhecida do grande público. É na sua baía e nos terrenos circundantes, hoje ZDTI, que deverá erguer-se, segundo os seus promotores, um dos projectos turísticos mais complexos e ousados do país. Fazem parte do empreendimento hotéis, zonas residenciais, centros comerciais, campos de golfe, parque temático, etc., de alto ‘standing’.

O projecto contempla também, entre outros aspectos, infra-estruturas portuárias, nomeadamente uma marina atlântica para 350 a 400 iates, um porto de ferries para (des)embarque de passageiros e um porto de pesca artesanal, que uma vez prontos são pertenças do Estado de Cabo Verde, já que por lei esse tipo de infra-estruturas é monopólio público.

Porta-voz da Global SA, o economista e empresário Amaro da Luz explica que a ideia do empreendimento surgiu depois de um trabalho de ordenamento que ele e alguns dos seus sócios fizeram para a Câmara Municipal daquela ilha, tempos atrás. “Selecionámos aquela zona para realizar o projecto de Desenvolvimento

do Porto de Murdeira”, confessa.

Definidos os contornos do projecto, o grupo partiu à procura de outros potenciais interessados e financiadores para o que passou a chamar-se, entretanto, Sociedade de Desenvolvimento do Porto de Murdeira (SDPM). E, nessa busca, a primeira porta a que a Global SA bateu foi à do governo, através do então ministro da Economia, Avelino Bonifácio Lopes, seguindo-se a Câmara Municipal do Sal, na pessoa do seu presidente Jorge Figueiredo. A reacção dos dois não podia ser melhor.

“Quando lhe apresentámos o projecto, o Avelino Bonifácio gostou imenso, o Jorge Figueiredo também se mostrou encantado, encorajou-nos a prosseguir, porque é de projectos como este, segundo ele nos disse, que a ilha do Sal precisa”, recorda Amaro da Luz. “Até porque não se trata de um empreendimento fechado, reservado apenas aos estrangeiros. Além do mais, ao contrário do que tem sido feito, a capacidade de

decisão nesta iniciativa pertence aos cabo-verdianos, que detêm a maioria do seu capital social”.

Identificados aqueles dois parceiros (governo e CMS), o projecto deveria arrancar, de acordo com a mesma fonte, segundo o princípio da parceria público-privado. Neste ponto, Amaro da Luz explica: “Este é um conceito utilizado nos países emergentes (Malásia, Coreia do Sul, China, Brasil etc.), onde foi desenvolvido e, devido ao seu sucesso, é estudado actualmente por grandes universidades do mundo - por exemplo, na Inglaterra”.

Para Amaro da Luz, com a saída de Cabo Verde dos PMA, “este é provavelmente o caminho a ser utilizado por nós para continuarmos o nosso desenvolvimento. Portanto, não se trata de nenhuma invenção nossa quando propusemos este tipo de relação ao governo e à CMS.”

Em suma, definidos os contornos da referida parceria, na constituição da

SDPM, entidade proprietária do empreendimento em causa, ficou assente que a Global SA ficaria com 75% das acções, o Estado 15% e os restantes 10% caberiam à CMS.

“Isto porque”, explica ainda Amaro da Luz, “ao abrigo de uma lei aprovada no tempo do governo do MpD, o Estado não pode participar em nenhuma iniciativa empresarial acima dos 15% do seu capital social. Também, quando apresentámos o projecto, a CMS disse sim, mas, como alegou não ter meios para participar, o governo - visto tratar-se de uma ZDTI -, disponibilizou-se a ceder o correspondente a 10% dos terrenos da Murdeira à CMS. No dia da constituição do projecto, num acto público no Sal, o Jorge Figueiredo voltou a elogiá-lo”.

“Mas mais do que isso”, continua o representante da Global SA, “quando levado para a Assembleia Municipal, esta aprovou o projecto com votos favoráveis do Grupo que sustenta o Jorge Figueiredo [GIMDS] e a bancada do PAICV, e há inclusive uma deliberação sobre o assunto (ver fac-smile). Apenas houve uma abstenção de um deputado que deu mostras de não ter entendido muito bem o projecto, nomeadamente o facto de se ir construir o porto em terra, em vez do mar, como é habitual. Entretanto, à medida que ia chegando o dia da assinatura da sociedade, começámos a sentir que o Jorge Figueiredo estava a titubear. Sentimos que passou a haver pressão do grupo dele, e talvez do MpD, para ele não assinar”.

E é assim que diante do alegado recuo da CMS, em vez de 75%, a Global passou a ter 85% das acções da SDPM e o Estado, tal como o previsto inicialmente, ficou com 15%.



JORGE FIGUEIREDO, presidente da CM do Sal

NEGÓCIO ILEGÍTIMO

Abordado por **A Semana** sobre o caso Murdeira, o presidente da Câmara Municipal do Sal começa por dizer que a posição da sua autarquia é de “acompanhamento do processo”. Confirma que realmente havia um acordo para-social para ser assinado pela Global SA, o governo e a CMS, mas que esta entendeu entretanto não fazê-lo, “porque não estava esclarecida em relação a alguns pontos do projecto”.

Em termos concretos, Figueiredo questiona a legalidade e a legitimidade do negócio, bem como os aspectos relacionados com a preservação do ambiente. “Sendo Murdeira uma zona de reserva ambiental não faz sentido a CMS apadrinhar o projecto sem antes ter um estudo ambiental”, diz aquele autarca, que considera este ponto tal modo crucial que a sua própria autarquia decidiu levar avante de tal estudo para saber como proceder em relação ao projecto da Murdeira. Afinal, o caso continua em aberto.

Aliás, precisamente por isso, o entrevistado deste jornal afirma que ele e os seus pares estão “expectantes para ver o que vai acontecer” daqui para a frente. “A CMS foi a primeira instituição a tomar posição sobre este assunto. Isso aconteceu em Agosto de 2004, quando levantámos algumas dúvidas que não nos foram esclarecidas. Por isso, dizemos que a nossa posição é de expectativa, aguardamos esclarecimentos de aspectos ambientais. Esta é a nossa preocupação número-um, para além, é claro, do aspecto legal e a legitimidade do negócio”, reitera.

Jorge Figueiredo tem também dúvidas quanto à propriedade do terreno onde a SDPM pretende construir o seu empreendimento, já que, no seu ponto de vista, há dúvidas sobre se a área física em causa é pertença do Estado ou se do município. “Sendo do município, o negócio terá que ser renegociado”, avisa.

Sobre a legitimidade em si do negócio, Figueiredo questiona se é correcto e justo pôr à disposição de um grupo de privados, ainda que nacio-

nais, uma vasta extensão de terreno (cerca de 280 hectares, segundo dados recolhidos por **A Semana**) para fazerem negócios cujos lucros, à partida, considera “exorbitantes”. “Esse grupo não é o único que apresentou projectos para essa área. Há propostas da Tecnical e da Turim, por exemplo. O certo é que não houve concurso público, porque não foi aberto. Privilegiou-se, efectivamente, um grupo de empresários, constituído por gente afecta ao partido no poder”.

No entender daquele autarca, o negócio da Murdeira vai proporcionar “lucros absolutamente exorbitantes” aos seus promotores, sem que “o país tenha benefícios directos”. “O município, já sabemos, vai continuar a ter lixo, problemas de segurança, escolas por construir, taxas ecológicas e do turismo que não lhe são repassadas, etc.”, acusa.

Questionado sobre por que não colocou essas questões desde o princípio, havendo inclusive uma deliberação da Assembleia Municipal favorável ao negócio, com data de Novembro de 2004 (portanto, posterior aos problemas levantados pela CMS em Agosto do mesmo ano), Jorge Figueiredo contrapõe: “O projecto apresentado é teoricamente um projecto interessante. Em relação ao projecto em si, eu disse aos seus promotores que nós pouco tínhamos a acrescentar. É o que geralmente dizemos a qualquer operador que nos procura e isso não significa que não tenhamos, depois, que analisar todos os meandros dos projectos que nos são apresentados”.

“Neste caso concreto da Murdeira”, acrescenta o autarca do Sal, “o Ministério da Economia mandou-me uma nota a perguntar se a CMS estava ou não interessada em subscrever o projecto, participando na sociedade. O grupo que me apoia autorizou-me a analisar o projecto e ver se havia condições para a CMS participar nele, e quando nos demos conta dos



meandros do mesmo, o GIMDS disse não, porque nós não sabemos sequer qual o impacto ambiental que um projecto como este vai ter na zona. Portanto, os nossos pressupostos foram estes”.

Jorge Figueiredo acusa, entretanto, o governo e a Global SA de continuarem a tratar este dossier à revelia da sua autarquia. “Há vários aspectos em jogo e a CMS não pode estar ‘off side’ - ela não pode contentar-se apenas com esmolas que lhe querem dar. Em jogo está a sua própria dignidade. Aliás, no fundo, não é a só a Murdeira que está em causa, mas a forma como as ZDTI no seu todo estão a ser geridas pelo governo, a partir da Praia, e esta é uma reclamação não só da CMS, mas também da Boa Vista, São Vicente, etc.”.

OLHARES

Outro dia um amigo contou que uma jornalista da televisão terminou um serviço noticioso envolta num cachecol do Benfica. O facto chocou-me pela falta de postura, de ética e, acima de tudo, pela falta de respeito pelos telespectadores, a maioria pagante da taxa, que não são dessa equipa. Não me venham com acusações de xenofobia, mas fico cá a perguntar-me se ela faria o mesmo se fosse uma equipa cabo-verdiana.

Entretanto, esse facto, e o que aconteceu um pouco pelo país no domingo passado, mostra a força do futebol. Bem ou mal, longe do palco onde se deu o embate, o resultado do jogo moveu negócios aqui. Os bares venderam mais, as viaturas que desfilaram pela cidade consumiram mais combustíveis, na segunda-feira foi uma ida ao mercado daqueles que ainda não tinham camisolas, bandeiras ou cachecóis.

Estes são apenas sinais, pequenos, do que o futebol pode fazer à economia de um país - ou não foi o futebol que, no ano passado, fez os portugueses verem a sua economia aquecida à custa do Euro? Sinais que poderiam ser alargados a Cabo Verde com a oportunidade histórica da presença dos Bafana Bafana no país na próxima semana.

Ao invés de estarem aí a reclamar apoios do governo para fazer concorrência aos empresários estrangeiros, os nossos empresários deveriam aproveitar o momento para mostrar que são mesmo empreendedores. E substituir os cachecóis - inadequados num país quente - e bandeiras do Benfica que andam por aí a desfilar - nada contra - por bandeiras, chaveiros, chapéus e bonés da selecção cabo-verdiana, cujo jogo, há algum tempo impensável, com a África do Sul é já na próxima semana. E fazer renascer, em tempo de trigesimo aniversário da independência, um novo momento de orgulho nacional.

Se os nossos empresários ultrapassassem os choramingos de esperar tudo do Estado conseguiriam ver que há países, como os Estados Unidos e o Brasil, onde há gente que vive de explorar o orgulho nacional. Vendem bandeiras, camisetas, biquínis, chapéus, chaveiros, tudo com a cara do país. Aqui, nem em época de um jogo de Cabo Verde contra a África do Sul ninguém pensa nisto. Pior do que isto, num país que aposta no turismo, será que alguém pensou na movimentação que esse jogo vai determinar na cidade?

Para já sei que um grande hotel da capital foi totalmente reservado para a selecção sul-africana. Há, paralelamente à selecção e equipa técnica, um grupo importante de jornalistas, de rádio e televisão, tanto desse país da África Austral quanto da Europa que vão estar aqui. Tenho informações que a BBC-Rádio vai mandar um correspondente, havendo, igualmente, notícias de uma equipa de televisão britânica a arribar por estas bandas. Grande altura para um país, que diz apostar no turismo, mostrar a sua cara ao mundo, promovendo-se como prestador de serviços e não só.

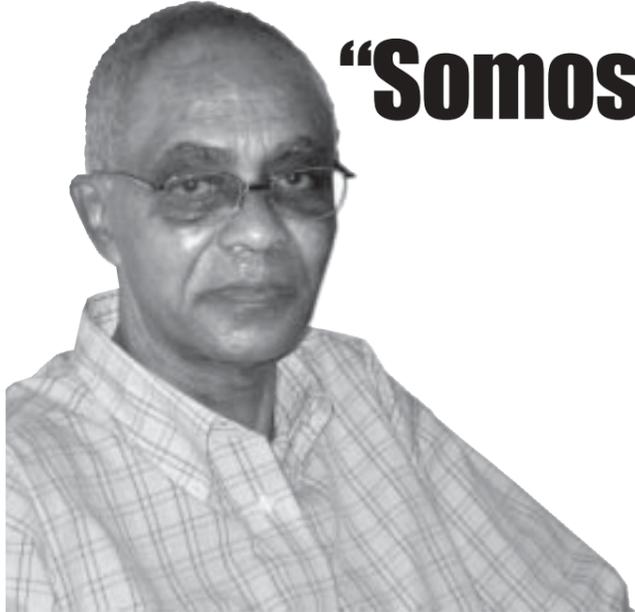
Além disso, e como acontece em todo o lugar, quem vem quer levar para onde regressa alguma recordação. Estarão as nossas poucas lojas de artesanato preparadas para oferecer artesanato de qualidade e a bom preço aos visitantes? Duvido.

Cá prá mim acho que ninguém pensou nisto. Caso contrário o meu amigo Mário Semedo não estaria a reclamar da falta de sensibilidade que tem encontrado por todo o lado onde pede apoio para a selecção da casa. Ele também não consegue entender como, em pleno século XXI, nos negócios ainda reina a lógica da gestão de mercearia.

Fica a minha ideia, gratuita, de ainda se fazer alguma coisa. Em termos de camisetas, bonés e etc, ainda dá tempo de fazer algo. É verdade que a qualidade ainda não é a que todos gostaríamos. Mas é necessário começar a acreditar no produto nacional para que ele, um dia, possa apresentar-se da forma que desejamos. A começar pela selecção nacional que, mesmo sem apoio verdadeiro do público, tem trazido importantes investimentos para o país. O Centro de Formação financiado pela FIFA é um exemplo disto.

Marilene Pereira

AMARO DA LUZ, porta-voz da Global



“Somos cabo-verdianos”

mos contra essa apresentação. Achamos que as pessoas do Sal devem conhecer o projecto. Tudo é legal”, garante.

Por isso, para Amaro da Luz, a motivação desta celeuma é só uma. “O ataque que nos estão a fazer é político. Eu sou do PAICV, é verdade, agora por causa disso não posso fazer nada neste país?”, pergunta.

“E o mais curioso”, acrescenta, por seu turno, Orlando Pires, “tudo isto parte de um partido que pôs num dos seus documentos programáticos, como um dos seus propósitos, a criação de um grupo empresarial que lhe é próximo”.

“Há três anos e tal que estamos a desenvolver este projecto”, diz de novo Amaro da Luz. “Primeiro foi preciso ‘vender’ a ideia, quer a nível do Estado, quer da CM e dos outros parceiros. Todos os cuidados, inclusive ambientais, foram e estão a ser devidamente acautelados por nós. Antes de avançarmos com o projecto, fizemos contactos com a Direcção-Geral do Ambiente, que nos aconselhou em muitos aspectos. É por isso que o porto vai ser construído em terra e não no mar, precisamente para salvaguardar os eventuais efeitos que essa obra poderia ter no ambiente”.

“Ninguém pode gostar mais desta terra do que nós”, atalha de novo Orlando Pires, que desdenha a acusação de que este é um “negócio de camaradas”.

Pegando nessa deixa, Amaro da Luz comenta: “Não há aqui nenhum ‘negócio de camaradas’ como se diz por aí. Somos empresários, convidámos o Estado para uma parceria, que vai ter benefícios que não terá noutras parcerias. Para já, vai ter dois portos no Sal sem gastar nada, quando toda a gente sabe que o porto da Palmeira está estrangulado”.

“Este projecto não é do PAICV”, prossegue Amaro da Luz. “É de um grupo de empresários cabo-verdianos, mais alguns sócios estrangeiros. O Estado é hoje administrado pelo PAICV, amanhã será por qualquer outro partido. Até há pouco tempo, a Câmara do Sal estava interessada no projecto e ela não é ‘câmara camarada’. Os parceiros que estamos a trazer para o país são ‘camaradas’ de quem? Não perguntámos a nenhum deles qual é a sua filiação partidária”.

Para Amaro da Luz e Orlando Pires, accionistas e promotores do projecto da Murdeira somente o jogo político-partidário explica e justifica a celeuma instalada em torno desse empreendimento. “Em vez de nos procurarem e pedirem explicações, prefere-se a via da perversidade”, acusa o primeiro. “Nós não temos nada a esconder, quem quiser conhecer o projecto nós facultamo-lo, até porque são várias as pessoas que já tiveram acesso a ele. Algumas empresas, inclusive, estão a estudá-lo para fazerem o mesmo. Isso pouco nos incomoda, porque o mais importante é que, por essa via, Cabo Verde se desenvolva”.

O entrevistado de **A Semana** cita, mais uma vez, o caso do próprio presidente da Câmara Municipal do Sal: “Ele chegou a dizer-nos que ‘o projecto é maravilhoso, vocês têm todo o nosso apoio’, etc. O entusiasmo dele foi tal que ele chegou a convidar-nos para irmos apresentar o projecto numa sessão pública no âmbito das festas do município do Sal, e isso só não aconteceu por questões que nos ultrapassam, pois não so-

JOÃO PEREIRA SILVA, *ministro da Economia, Crescimento e Competitividade*

“Os privados não investem por causa dos nossos lindos olhos”

Chamado ao barulho, o ministro da Economia, Crescimento e Competitividade assume o projecto Murdeira como sendo uma “**proposta aliciante**”, a começar pela ideia da construção na parte Norte daquela baía de um porto de recreio, uma marina oceânica, um terminal de ferries, um porto de pesca, etc., infra-estruturas essas que uma vez concluídas se tornam propriedade do Estado.

Mais do que isso, João Pereira Silva vê esta iniciativa como algo fundamental para o futuro do Sal, sobretudo quando se procura para a ilha um turismo alternativo ao sol e mar, mais aberto e ao serviço da população. “**Só por isso aceito tomar parte nesta polémica**”, diz aquele membro do governo, para quem a sua preocupação principal, enquanto ministro, “**é procurar onde estão as dificuldades para ajudar os operadores a levarem os seus projectos para a frente. Por isso, estou-me nas tintas para a filiação partidária das pessoas que me procuram**”. “**Da minha parte vou resolvendo os problemas sem alardes, sem ir à comunicação social. Porque uma coisa é fazer campanha, outra, bem diferente, é governar**”.

E, depois de apontar vários projectos igualmente importantes para o futuro do turismo em Cabo Verde, nomeadamente o Santiago Golf Resort e Sambala Village (Santiago), Ponta Preta (Sal), Baía das Gatas (S. Vicente), etc., Pereira Silva não tem dúvidas em considerar a proposta da Global SA como algo não menos aliciante que os restantes exemplos por ele referidos. “**A proposta da Global é aliciante, antes de tudo, porque o grupo que tem por trás se propõe a desenvolver um conjunto de infra-estruturas de vulto para a ilha do Sal, sem que o Estado tenha que se endividar. E isto é possível dentro da parceria público-privado**”.

O entrevistado de *A Semana* esclarece, ademais, que o Estado não vai conceder terrenos de graça à Global SA, como se tem propagado. “**O que estamos a fazer é praticamente o mesmo que se fez aqui, na Praia, com o Santiago Golf Resort ou com outros empreendimentos já realizados ou em curso no país**”, acrescenta.

“**Não há nenhuma ilegalidade, porque não se está a fazer doação de bens públicos a ninguém**”, volta a sublinhar Pereira Silva, ao mesmo tempo que afirma que tão-pouco corresponde à verdade que os terrenos vão ser cedidos a 100 escudos o metro quadrado. “**Ainda estamos a negociar este aspecto**”, afirma, embora ressalve que em processos como este o “**preço de mercado**” é “**aquele que permite ao promotor fazer o seu negócio**”.

Sobre as preocupações ambientais da Câmara do Sal, aquele governante diz que esta é uma questão que não se coloca: “**O que se está a propor fica fora da reserva natural. Portanto, é outra falsa questão. Mesmo sendo uma zona frágil, quem tem um projecto deste tipo sabe que só pode avançar tendo em conta determinados cuidados**”.

Diante disso, João Pereira Silva pega também na deliberação da



Assembleia Municipal para perguntar: “**Os deputados que aprovaram essa deliberação não sabiam o que estavam a fazer? Antes de a aprovarem ninguém lhes explicou o que era o projecto da Murdeira? Então são todos irresponsáveis?**”

Por isso, também para o ministro da Economia, esta polémica é meramente política. “**Havendo a possibilidade de se fazer um inquérito parlamentar, interpelações ao governo, debates, etc., vem-se com este processo mediático, que causa claros prejuízos a Cabo Verde. O MpD, que decidiu entregar uma queixa ao Tribunal, fez ao mesmo tempo a entrega da cópia do processo à comunicação social, e antes de qualquer sentença já faz a sua pré-condenação. Ora, não se investe num país cujo governo é corrupto, que age na base do favoritismo**”, avisa.

E, sobre a falta de concurso para a concessão dos terrenos da Murdeira à SDPM, evocada pelo presidente da CM do Sal, João Pereira Silva contrapõe que em Cabo Verde não existe a prática de

“**pôr a concurso um terreno que antes ninguém viu**”.

“**O projecto da Cabocan não foi posto a concurso**”, aponta como exemplo. “**A própria CM do Sal já vendeu grandes lotes de terreno, inclusive de ZDTI’s, sem concurso. Se o Estado tivesse feito o projecto da Murdeira, em vez da Global SA, então sim poderia pô-lo a concurso, mas este não é o caso. Ninguém pode exigir a um grupo de cidadãos que descobre que uma parcela do território nacional tem potencialidades de se desenvolver, concebe e desenvolve um projecto, gasta dinheiro, a entregá-lo ao Estado para este fazer concurso. Isto não passa pela cabeça de ninguém**”.

E sobre a propriedade da zona da Murdeira, questão também levantada pelo presidente da CMS, João Pereira Silva alega que Jorge Figueiredo apenas está a recorrer a um argumento utilizado por várias outras câmaras municipais. “**A zona da Murdeira não está no domínio público-privado-municipal. Isto está fora de questão**”, assegura, embora esta não seja, reitera, a primeira vez que a CMS, se apropria de terrenos que são propriedade do Estado e os vende a terceiros. “**A mesma situação já aconteceu na Boa Vista, no Maio, Santo Antão, São Vicente... Esta é uma prática que existe e a que é preciso pôr cobro**”.

E uma das formas de fazer isso, sublinha João Pereira Silva, é cumprir a lei das ZDTI, cuja ideia é precisamente evitar a especulação imobiliária lá onde os operadores, e não só, se apercebem que podem lucrar com este tipo de negócio. “**As câmaras municipais julgam que podem ganhar mais dinheiro vendendo terrenos, quando não basta isso para se desenvolver uma dada ilha ou concelho. O que geralmente acontece é que as CM utilizam dinheiro resultante da venda de terrenos, nas suas despesas correntes, ficando os cidadãos à espera anos e anos, até que o Estado lhes vá fazer o ordenamento da sua zona. Com empreendimentos como a Cidadela (Praia), Cabocan (Sal), o sujeito compra o seu lote sabendo de antemão que tem direito a ruas asfaltadas, iluminação, saneamento, etc**”.

O ministro da Economia salienta, outrossim, que o Murdeira não é um projecto isolado, mas sim parte de um todo que pretende transformar radicalmente a ilha do Sal. Ele aponta o projecto de Pedra de Lume, da Turin-Invest, os projectos de campos de golfe de vários operadores (nacionais e estrangeiros), a construção de uma alameda na vila de Santa Maria, proposta pelo grupo Oásis, como exemplos de “**projectos que vão melhorar a capacidade do Sal em ter um desenvolvimento mais sustentável e de qualidade**”, além de outros igualmente previstos para a própria zona da Murdeira.

“**Em todos esses projectos foi preciso contrapartidas do Estado. Os privados não vêm investir em Cabo Verde apenas pelos lindos olhos dos cabo-verdianos**”, conclui.

O projecto da Murdeira



Estimado em 24 milhões de euros o Projecto de Desenvolvimento do Porto de Murdeira situa-se a 3,5 km do aeroporto do Sal, e a 35 milhas náuticas do porto de Sal-Rei, na Boa Vista. De acordo com o seu plano detalhado e esquema projectual, coordenado por Olivier Ceyrac e Anne Judet, Murdeira é uma “zona de protecção por excelência, quando há mau tempo”.

Por isso, além do porto em si, Murdeira é tido como um lugar ideal para a construção de uma marina atlântica que poderá servir as embarcações de recreio internacional que sulcam esta parte do Atlântico, colocando Cabo Verde, em particular a ilha do Sal, no mapa desse tipo de actividade. Ademais, prevê-se a instalação de uma ETAR para “reciclar as águas do aeropor-

to (100m3/dia)” e com isso “desenvolver de forma contínua a agricultura e a horticultura”, segundo se lê no documento acima citado.

Na verdade, em torno do projecto, estão previstos vários empreendimentos, quer turísticos, quer habitacionais, comerciais e não só. Uma das ideias é construir, em terra, um porto com várias componentes (pesca artesanal, zona de ferries, zona de recreio e zona urbana). Para isso, serão escavadas na plataforma sedimentar as paredes do cais, cofradas e imediatamente enchidas por betão; os molhes de atracação serão construídos ao mesmo tempo, enquanto a abertura do porto será preparada para depois a balastragem interior.

Na fase da construção estima-se que serão

utilizados cerca de 2 mil e 700 trabalhadores, número este que deverá, entretanto, aumentar para cerca de 3 mil quando o empreendimento for concluído e entrar em funcionamento. Uma vez iniciado, 18 a 24 meses é o tempo que a SDPM prevê para pôr de pé a primeira fase do empreendimento, isto é, porto, serviços de produção de água e electricidade, arruamentos, etc. A segunda fase essa, terá início com o arranque da construção dos hotéis, residências, centros culturais, comerciais, etc., enfim, dará forma a uma “cidade” que poderá albergar 15 mil a 20 mil residentes.

“Em casos como este o Estado dá o terreno”, salienta Amaro da Luz. “Isso aconteceu com o Santiago Golf Resort, por exemplo, onde o Estado che-

gou até a expropriar os terrenos de privados. Conosco não, vamos adquirir os terrenos, vamos pôr de pé um conjunto importante de infra-estruturas que vamos colocar à disposição do Estado. É a nossa contrapartida, portanto, nada nos é dado de graça”.

Até aqui, e só em estudos, Amaro da Luz salienta que a Global SA já investiu acima de 1,2 milhão de euros. A ousadia do empreendimento é tal que, segundo aquela fonte, um empresário das Canárias propôs ao grupo passar-lhe o projecto como está por 20 milhões de euros. “Não aceitámos, porque achamos que os cabo-verdianos podem também realizar um empreendimento desta envergadura. Não somos contra os estrangeiros, mas a maioria do projecto (60%) é nacional, e disso não abrimos mão”, conclui.



Farol das Ilhas

SEDE: Telefone: (238) 2324414 / 2324515 • Fax: (238) 2324337 / 2322170 • Email: enapor@mail.cvtelecom.cv — PORTO GRANDE: Telefone: (238) 2324414 / 2324515 • Fax: (238) 2321433 • Email: portogrande@enapor.cv — PORTO DA PRAIA: Telefone: (238) 2633338 / 39 / 40 / 41 • Fax: (238) 2633899 • Email: portopraia@enapor.cv

A sustentabilidade do Código ISPS em Cabo Verde deve ser entendida como uma questão nacional, cujo fracasso poderá afectar a segurança, a economia e a imagem externa do país. A advertência é do Coordenador-Geral da Segurança Portuária, Comandante António Cruz Lopes, para quem a questão não deve ser vista de forma ligeira como se se tratasse de algo da exclusiva responsabilidade da ENAPOR ou das Autoridades Marítimas nacionais.



Coordenador-Geral da Segurança Portuária analisa a implementação do Código ISPS e adverte

- Em que consiste o Código ISPS na Enapor?

- Em termos gerais o dossier do Código ISPS, na ENAPOR-AS, consiste num conjunto de projectos a serem implementados nos principais portos do país, dos quais destacamos: Vedação dos recintos das Instalações portuárias; Sistema de Controlo de Acessos para pessoas e veículos; Sistema de Vídeo Vigilância - CCTV em toda a extensão portuária; Centro de Controlo Sistema Integrado de Comunicações; Controlo e fiscalização electrónica de mercadorias através do sistema de RX.

Paralelamente a esses projectos, separamos o tráfego Internacional do doméstico, definimos zonas separadas para movimentação de passageiros e carga. Desenvolvemos o parque de estacionamento de veículos fora do perímetro portuário, formamos trabalhadores, especializamos serviços ligados a portos e divulgamos o Código ISPS através dos meios de informação.

- Mas já sente o seu impacto em Cabo Verde?

- A implementação do Código Internacional para a Protecção de Navios e as Instalações Portuárias (Código ISPS) constitui um verdadeiro desafio e um grande esforço financeiro da ENAPOR, que tem mantido os Portos Nacionais nos lugares cimeiros da lista-branca dos portos mais seguros do mundo, permitindo a plena integração do país no sistema internacional de transportes marítimos.

A implementação do código ISPS decorre de forma gradual e a bom ritmo, devendo todas as obras em curso integradas nos projectos de vedação, vídeo-vigilância, controlo de acesso e o centro de controlo e de comunicação serem finalizadas até ao terceiro trimestre do ano em curso. A scannerização de mercadorias e de contentores poderá arrancar no segundo semestre de 2005, estando para o efeito o processo negocial da sua instalação em curso — e numa fase bastante avançada.

- A fase seguinte abrangerá que portos?

- Convém sublinhar que a ENAPOR-SA ao implementar o Código ISPS dos portos de Cabo Verde, contemplou, numa primeira fase, os com maior tráfego de navios, passageiros e mercadorias, nomeadamente o Porto Grande, o Porto da Praia e o Porto da Palmeira. A fase seguinte de-

pendará da frequência de visitas de navios abrangidos pelo Código ISPS aos portos secundários.

- O que a Enapor espera com a implementação desse Código?

- Devemos esclarecer que o Código ISPS deve ser entendido como uma questão nacional que afecta a segurança, a economia e a imagem externa do país. E não deve ser visto de forma ligeira como algo da exclusiva responsabilidade da ENAPOR-SA ou das Autoridades Marítimas e Portuárias nacionais.

Porém, com muita determinação e empenhamento, a ENAPOR-SA vem fazendo um grande esforço financeiro para cumprir com as suas obrigações na implementação desse Código cujos objectivos, em termos gerais, visam credibilizar ainda mais os nossos portos junto das autoridades internacionais, nomeadamente as do Shipping, com o consequente aumento do tráfego portuário. Isso o Código ISPS traz, pois uma gestão cada vez mais segura, eficaz e tão eficiente quanto possível na exploração diária das instalações portuárias. Instalará um clima tranquilo na zona portuária, onde os trabalhadores, utentes, tripulantes de navios e passageiros poderão circular em segurança e com uma maior disciplina. Traz ainda organização das actividades portuárias, aliás, o que já se faz sentir no Porto Grande, Porto da Praia e Porto da Palmeira. Com o ISPS espera-se garantir os meios necessários e adequados para, numa perspectiva de protecção, dissuadir, detectar e reagir a eventuais ameaças; Prevenir todo o tipo de incidente / acidente e minimizar as consequências de um eventual sinistro, visando a preservação da vida humana, do ambiente, do património e a operacionalidade da Instituição.

- Que tipo de exigência e controlo o Código estabelece?

- Foram estabelecidos Normas/Regulamentos para a identificação efectiva das pessoas à entrada nos Portos; Licenciamento de todos os trabalhadores “por conta própria” que são recrutados por terceiros para movimentação de mercadorias nos portos; Controlo de acesso para pessoas e veículos nos portos; e declaração de segurança para os navios que escalam portos nacionais não abrangidos pelo Código ISPS.

- A sua introdução já produziu alguns resultados?

- Os resultados conseguidos com a introdução parcial do Código ISPS nos Portos de Cabo Verde podem ser vistos em dois planos: No plano político temos maior visibilidade externa de Cabo Verde, que passou a ser visto como um país que trabalha com muita seriedade as questões de segurança internacional. E neste caso concreto a “Security” dos navios e das instalações portuárias, que servem o tráfego internacional é a nossa bandeira. Senão vejamos. Temos a Certificação das Instalações Portuárias, como resultado das actividades desenvolvidas para implementação do Código ISPS nos Portos de Cabo Verde e da sua divulgação junto das Autoridades competentes a nível Internacional, a Organização Marítima Internacional, a Associação Internacional de Portos e a Associação de Gestão dos Portos da África Ocidental e do Centro, que desde Julho de 2004 divulgam nas suas páginas de Internet o cumprimento dos requisitos obrigatórios do referido instrumento internacional nas Instalações Portuárias da Praia, Mindelo e Palmeira.

Cabo Verde é o primeiro país da sub-região Africana a implementar o Código ISPS, no dia 1 de Julho de 2004. E porque goza de muito respeito e de uma simpatia particular no seio dos países da sub-região, na reunião dos Directores-Gerais dos Portos da AGPAOC, realizado em Agosto de 2003 em Abuja-Nigéria, foi eleito Coordenador da Zona II para a implementação do Código ISPS. Uma zona da qual fazem parte os seguintes países da sub-região: Guiné-Bissau; Guiné-Conacri, Gâmbia, Mauritânia, Senegal e Serra Leoa. Cabo Verde, a pedido da Guiné-Bissau, prestou assistência técnica a esse país-irmão na implementação do Código ISPS, assistência essa que foi muito divulgada nos órgãos da Comunicação Social da Guiné-Bissau. Ainda a nível da AGPAOC, Cabo Verde e Nigéria foram incumbidos de desenvolver e implementar o site do ISPS Code.

No Plano socio-económico já se sente o pulsar do incremento das actividades portuárias, através do aumento do tráfego marítimo para os portos de Cabo Verde, sobretudo no Porto Grande, onde se regista uma maior frequência da escala de navios que aportou a Mindelo para as mais diversas actividades, desde o acolhimento do Transbordo de pescado ao banking, passando por trabalhos de reparação naval, navios turísticos, etc.

Investigar

• **PROJECTOS** no Porto da Praia - Dois novos projectos devem arrancar, ainda nesta semana, no Porto da Praia. Conforme o Administrador-Delegado, José Manuel Fortes, um deles é a ampliação da Gare de Passageiros. O ordenamento do acesso ao PP, cujo concurso público para selecção de ideias já foi também lançado, é a outra obra a arrancar.

• **COMUNIDADE** Portuária da Palmeira. Carlos Melquíades Almeida Soares aponta o mês de Junho como a data que marcará o fim do debate relativo ao processo de criação da Comunidade Portuária do Porto da Palmeira. A assembleia constitutiva da mesma virá logo depois e terá como objectivo principal ajudar a Enapor a resolver os problemas dos utentes na ilha do Sal.

• **CÓDIGO ISPS** no PP - Arrancaram, desde a semana passada, as obras que vão separar fisicamente as diversas zonas de serviço do Porto da Praia. Também começa a ser implementado o Sistema de vídeo-vigilância naquele porto. Estes trabalhos enquadram-se na implementação do Código ISPS no PP.

FÓRUM PÚBLICO PRIVADO

Uma ponte de diálogo entre o governo e o sector privado

No quadro do Projecto de Crescimento e Competitividade, sob a tutela do Ministério da Economia, Crescimento e Competitividade, está a ser implementado - com diversas acções com vista a contribuir para a melhoria do ambiente de negócios e da competitividade das empresas em Cabo Verde. A consecução desse objectivo maior está a ser perspectivada num ambiente de diálogo entre os poderes públicos e o sector privado, conforme se pode concluir da realização do Fórum Público Privado. Este constitui um espaço de diálogo: os poderes públicos apresentaram um pacote de acções em curso ou em perspectiva para a melhoria de condições para as empresas, câmaras de comércio, e uma vasta plateia de empresários, foi feito um ponto da situação das diversas actividades económicas com destaque para as actividades de comércio exterior.

Por: JÚLIO LOPES

TEMAS

O Fórum Público Privado que contou com uma assistência de cerca de 200 pessoas, - entre membros do governo, governador do Banco Central, a Coordenadora do Projecto de Crescimento e Competitividade, seu staff e consultores, responsáveis da administração pública, dirigentes da classe empresarial, empresários - foi dedicado à apresentação e debate dos seguintes temas:

- “**Resultados do Segundo Censo Empresarial**” pelo INE
- “**O Sistema Financeiro e o Financiamento ao Sector Privado**” pelo Governador do BCV, Carlos Burgo
- “**Agenda Económica de Curto Prazo: Estado de Implementação**” pelo Ministro da Economia, Crescimento e Competitividades João Pereira Silva
- “**A Infra-estruturação e Unificação do Mercado Interno**” pelo Ministro de Estado das Infra-estruturas e Transportes, Manuel Inocêncio.
- **A Perspectiva do Sector Privado**, pelas Câmaras de Comércio, de Sotavento e de Barlavento

AGENDA ECONÓMICA

O governo esteve representado no Fórum pelos Ministros Manuel Inocêncio e João Pereira Silva que apresentaram um pacote de acções de grande alcance para o desenvolvimento do sector privado.

João Pereira Silva fez um balanço de um conjunto de medidas já implementadas no quadro da Agenda Económica do Governo que tem um programa de curto prazo para dinamizar e impulsionar a economia real incorporando medidas de política e legislativas, de investimento e de parceria público privado com impacto na melhoria da performance das empresas, na criação de empregos, na produção virada para a exportação e atracção do investimento externo. Recorde-se que essa agenda tinha sido concebida no quadro de uma auscultação dos operadores económicos. Foi de bom-tom que o balanço das diversas acções realizadas nos domínios do turismo, pescas, indústria, transportes e sector financeiro, entre outros, se realizasse perante uma vasta plateia de agentes económicos.

MODERNIZAÇÃO DAS INFRA-ESTRUTURAS

Ao ministro Manuel Inocêncio coube apresentar as acções implementadas e/ou em curso no domínio dos transportes e unificação do mercado, com base numa estratégia que integra os sectores aéreo, marítimo, rodoviário e telecomunicações, e na melhoria do quadro institucional e de regulação.

São públicos os investimentos realizados e a realizar nos aeroportos da Praia, do Sal, São Vicente e Boavista, o que vai permitir a Cabo Verde dispor, dentro de pouco tempo, de quatro aeroportos com capacidade para voos internacionais. É o país a melhorar a sua ligação com o mundo.

Com esses investimentos, com a privatização da TACV, liberação do espaço aéreo, entrada de um novo operador, o sector dos transportes aéreos vai ser alvo de uma mudança significativa.

No domínio das telecomunicações, embora estando bem servido pela Cabo Verde Telecom, é necessário ir mais longe para melhorar a competitividade do sector. Assim já há mais um operador para Televisão por Cabo, o que vem contribuir para massificar o acesso não só à TV por assinatura mas também à Internet. Haverá também um segundo operador para o telefone móvel. Essas e outras medidas vão introduzir mais concorrência no sector com impacto positivo para os consumidores.

A nível do sector marítimo, refiram-se as obras de remodelação e modernização de diversos portos com destaque para o porto da Praia, do Sal, do Vale dos Cavaleiros no Fogo e o do Porto Novo em Santo Antão além da entrada em funcionamento de novas unidades marítimas. O governo quer assim criar condições para que as pessoas possam viajar comodamente de uma ilha a outra, e voltar no mesmo dia trazendo a sua mercadoria.

Outro sector em destaque é o rodoviário, que vai ser beneficiado com a construção de novas estradas e modernização/asfaltagem de outras. É o caso do anel da cidade da Praia que potencia a ligação do aeroporto e porto com o resto da ilha. Também há estradas entre Santa Catarina e Calheta, entre Órgãos e Santa Cruz. Em São Nicolau a estrada que liga os dois principais centros. Santo Antão e Maio são outras ilhas beneficiadas.

TAXAS DE JURO MAIS BAIXAS

“**O sistema financeiro e o financiamento ao sector privado**” foi outro tema abordado. O governador do BCV, Carlos Burgo, apresentou um quadro sinóptico contendo os constrangimentos e os factores condicionantes para a questão das altas taxas de juros que afectam negativamente o financiamento ao sector privado assim como as vias para uma progressiva redução dessas taxas.

Entre os factores que possam contribuir para essa redução, que é uma das reivindicações do sector privado, está a melhoria da produtividade da economia, contenção do deficit corrente com o aumento das exportações, aumento do investimento externo directo e a redução da dependência em relação às remessas dos emigrantes. Outra via para essa redução resulta do desenvolvimento do sistema financeiro através de instituições especializadas de financiamento, sociedades de leasing, factoring de capitais de riscos, fundos de garantia, soluções para o financiamento das PME. Ainda o financiamento externo (diminuição do risco cambial) e linhas de financiamento de instituições financeiras internacionais.

Para Carlos Burgo, através de uma acção concertada entre o Estado, o Banco Central, os bancos comerciais e o sector privado, é possível uma redução progressiva das taxas de juros para níveis mais compatíveis com o financiamento ao crescimento da economia.

O REFORÇO E ALARGAMENTO DO FUNDO DE COMPETITIVIDADE

Durante o fórum fez-se o balanço do fundo de competitividade - no valor de 800 mil dólares - disponibilizado pelo Projecto de Crescimento e Competitividade às Câmaras de Comércio.

O estudo de avaliação do fundo concluiu que já foram consumidos 66% do montante total e que, apesar do curto espaço de tempo de um ano, já existem resultados positivos visíveis. Os gráficos apontam que 86% das empresas beneficiárias melhoraram a sua gestão; 96% melhoraram os seus negócios e 79% alcançaram os objectivos do projecto.

Em razão do grau satisfatório da implementação do Fundo existe uma grande expectativa na continuidade do Fundo de Competitividade. A classe empresarial espera que o governo continue a investir no desenvolvimento do sector privado.