

**ISCEE – INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS ECONÓMICAS E
EMPRESARIAS**

LICENCIATURA EM CONTABILDADE E ADMINISTRAÇÃO

RAMO: ADMINISTRAÇÃO E CONTROLO FINANCEIRO

**O PAPEL DOS PORTOS NO DESENVOLVIMENTO DA
ECONOMIA DE CABO VERDE**

ALUNA: NILSA FARIA VICENTE – Nº 06.471

Mindelo, 21 de Junho de 2010.

**ISCEE – INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS ECONÓMICAS E
EMPRESARIAS**

LICENCIATURA EM CONTABILDADE E ADMINISTRAÇÃO

RAMO: ADMINISTRAÇÃO E CONTROLO FINANCEIRO

**O PAPEL DOS PORTOS NO DESENVOLVIMENTO DA
ECONOMIA DE CABO VERDE**

ALUNA: NILSA FARIA VICENT – Nº 06.471

Orientador: Dr. Afonso José Zego

Mindelo, 21 de Junho 2010

AGRADECIMENTOS

Os meus agradecimentos especiais são dirigidos ao meu orientador, Dr. Afonso Zego, pelo apoio incondicional que me deu ao longo da elaboração deste trabalho, aos meus colegas Carlos Oliveira e José Lima e Aginaldo Santos. Os meus agradecimentos são ainda extensivos a todos aqueles que de uma forma ou de outra me apoiaram durante a elaboração do mesmo.

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho a minha família pelo apoio que me deu em especial ao meu filho quem esteve durante muito tempo privado da minha companhia por razões de estudo.

“As coisas que queremos e parecem impossíveis só podem ser conseguidas com uma teimosia
pacífica”.

Mahatma Gandhi

“Na vida não há prêmios nem castigos. Somente consequências”.

Robert Green Ingersoll

ABREVIATURAS

B.O	Boletim oficial	5
BCV	Banco de Cabo Verde	23
CNUCED	Conferência das Nações Unidas para o Comércio e Desenvolvimento	9
EBI	Ensino Básico Integrado	21
ECV	Escudos Cabo Verde	23
ENAPOR. EP	Empresa Nacional de Administração dos Portos, Empresa Pública	5
ENAPOR. SA	Empresa Nacional de Administração dos Portos, Sociedade Anónima	9
INDP	Instituto Nacional de Desenvolvimento de Pescas	28
JAPA	Junta Autónoma dos Portos do Arquipélago de Cabo Verde	5
PIB	Produto Interno Bruto	16
MCA	Millenium Challenger Account	20
ISPS Code	Código Internacional para Segurança dos Navios e Instalações Portuárias	24
SWOT	Forças, Fraquezas, Oportunidades, Ameaças	37
TAB	Tonelagem de Arqueação Bruta	4
TEU'S	Twenty-foot equivalent unit	29

LISTA DE ANEXOS

	Pag.
Anexo 1- Vista Parcial do Mindelo d'Otrora	45
Anexo 2- Ponte de Desembarque de S.Vicente de Cabo Verde	45
Anexo 3- S.Vicente Cabo Verde Vista Geral	46
Anexo 4- Foto de Alfândega Velha 1956	46
Anexo5- Foto de Alfandega Velha 1966	47
Anexo 6- S.Vicente Cabo Verde vista Parcial do Mindelo	47
Anexo 7- Cabnave em 1983	48
Anexo 8- Cargueiro Maria Sony	48
Anexo 9- Porto Grande de S Vicente Actual	49
Anexo 10- Avenida Marginal	49
Anexo 11- Mindelo Vista de Furtim	50
Anexo 12- Porto Grande de S Vicente Vista de Furtim	50
Anexo 13- S Vicente Vista de Monte Verde	51
Anexo 14- S Vicente Vista de Monte Verde	51
Anexo 15- Vista Parcial de S.Vicente Actual	52
Anexo 16- Organização e estrutura da ENAPOR SA	52
Anexo 17- Sistema de Scanner a ser implementado no Porto de Palmeira, Porto Grande e Praia	53
Anexo 18- Posição Estratégicas dos Portos de Cabo Verde no apoio a Logística e	54
Anexo 19- Fluxo Mundial de Contentores em 2007	54
Anexo 20- Estatísticas Consolidado da Enapor de 1995 a 2009	55
Anexo 21- Cambio de Dolar no período 2005 a 2009	56

LISTA DE QUADROS

Quadro 1- Movimentação de navios 2005 a 2009	13
Quadro 2- Mapa de Receitas dos anos 2005 a 2009 em Milhões de ECV.....	15
Quadro 3- Mapa de Contribuição dos Portos no PIB em milhões ECV	15
Quadro 4- Investimentos em Equipamentos na Enapor.....	17
Quadro 5- Investimentos em Infra-estruturas.....	19
Quadro 6- Níveis de qualificação dos trabalhadores da Enapor.....	20
Quadro 7- Evolução do comércio externo em Milhões de ECV	22

LISTA DE GRAFICOS

Gráfico 1- Movimentação de Mercadorias no 2005 a 2009 Tons	14
Gráfico 2- Movimentação de passageiros 2005 a 2009	14

LISTA DE FIGURAS

Figura 1- Obras acostáveis do Porto Grande em 1956 e do Porto Novo em 1961	4
Figura 2- Sistema de controlo de Acessos para Peões e Veículos.....	24
Figura 3- Sistema de Vídeo Vigilância	24
Figura 4- Sistema de Comunicação Integrado.....	24
Figura 5- Sinalização de toda a área Portuária	24
Figura 6- Porto Grande de S.Vicente	28
Figura 7- Foto do Porto Grande de S.Vicente em 1964.....	31
Figura 8- Início das obras do Porto Grande em 1956	32

GLOSSÁRIO

Análise SWOT - Análise do ambiente interno e externo a empresa;
Armador – É o responsável pelo afretamento do navio
Cais – Obra de engenharia existente nos portos, cuja finalidade é oferecer uma parede vertical para que a ela possam atracar navios e embarcações, a fim de efectuarem operações de carga e descarga de mercadorias, embarque e desembarque de passageiros, reparações, etc;
Comunidade Portuária – Uma Associação sem fins lucrativos, sendo a sua duração por tempo indeterminado.
Desembarcadouros – Locais onde se fazem o embarque e desembarque de pessoas e bens;
Enseada – Pequeno porto de abrigo
Estados Ribeirinhos - São estados ligados por um rio, lago ou um canal
Estados Encravados – São estados sem litoral cujo porto fica situado no interior do país.
Fundeadoiro – Lugar onde o navio fundeia;
Insularidade – Descontinuidade territorial;
Porto - Um conjunto de obras ou infra-estruturas que garantem a segurança da ancoragem e acostagem dos navios e permitem as operações de transferência de mercadorias e passageiros entre diferentes meios de transporte;
Master Plan – Plano Estratégico para obras de ampliação e modernização do porto;
Rampa roll on/ roll off – Uma infra-estrutura que permite ao navio fazer a sua movimentação sem ajuda de gruas e nem paus de carga;
Transshipment – Transbordo de mercadorias;

RESUMO

Os Portos de Cabo Verde sempre tiveram um papel importante no desenvolvimento económico e social, isto porque facilitam a deslocação de pessoas e mercadorias entre as ilhas, de igual forma que contribuem para a minimização dos efeitos da descontinuidade territorial, facilitando a transferência de produtos e pessoas a um menor custo.

É nesse contexto que o tema desenvolvido se justifica pelo impacto que a actividade portuária tem na economia de Cabo Verde.

O Capítulo I faz uma abordagem sobre a Administração Portuária em Cabo Verde, onde se relata uma breve resenha histórica dos portos nacionais, o estilo da Autoridade Portuária e o papel do Estado no Sector Portuário, bem como os serviços prestados pelos Portos de Cabo Verde.

O Capítulo II refere-se sobre o papel do Sector Portuário no desenvolvimento socioeconómico de Cabo Verde, no qual fez-se a caracterização desse Sector, o destaque da contribuição dos Portos no desenvolvimento do país e a ilustração do grau de importância do comércio externo na economia nacional. Ainda nesse Capítulo, fez-se referência à Segurança Portuária como sendo um elemento fundamental para o desenvolvimento económico dos Portos de Cabo Verde e destacou-se as Estratégias de Marketing que a Enapor vem adoptando como instrumento de Gestão para vender a imagem da Empresa.

O 3º e último Capítulo enfatiza a relevância do Porto Grande, um dos portos principais que apresenta a melhor infra-estrutura portuária de Cabo Verde. Destacou-se o efeito económico provocado pela actividade portuária na economia regional, o estágio de desenvolvimento da cidade do Mindelo, como consequência da evolução do Porto Grande, e ainda salientou-se a localização geográfica do Porto Grande em relação aos portos dos países limítrofes.

Por último, fez-se uma análise SWOT, tendo-se destacado os principais pontos fortes do Porto e realçando algumas perspectivas futuras, tendo em conta os desafios que a Administração do Porto, como entidade gestora, persegue.

ABSTRACT

The Cape Verdean Ports have always had an important role in economic and social development as they facilitate the transfer of people and merchandise among the islands. The same way they reduce the effect of territorial discontinuity, facilitating the transfer of cargo and people at low costs.

Thus the addressed theme is justified by the impel Port activities provide to the economy in Cape Verde.

This work is divided into three chapters:

Chapter one introduces the Ports Administration in Cape Verde and a short history overview is set up on the topic. The management method and or the role of the National Govern concerning the port sector as well the services offered by these Ports are also stated.

Chapter two refers to the role of the Port Sector in the socio-economic developing process in Cape Verde and some characteristics concerning this Sector. Emphasis is put on the contribution the Ports provide to the development of the country and the great importance of the extern trade in national economy. In addition, this chapter deals with port security as an essential factor to economic development of the Cape Verdean Ports. Marketing strategies adopted by ENAPOR as managing instruments in order to put on the market a good image of the enterprise is also addressed.

Chapter three brings in the relevance of Porto Grande, one of the main Ports in Cape Verde which in fact has the best infrastructures. The effect on regional economy by the activities of the Port and the development moment in Mindelo city is considered as consequence of Porto Grande progress. The geographic location of the harbour and other harbours in near countries is also studied.

Finally, a SWOT analysis is introduced, the main strong points as well some future prospective considering challenges of the harbour are pointed out.

Índice

AGRADECIMENTOS	III
DEDICATÓRIA	IV
ABREVIATURAS	VI
LISTA DE ANEXOS	VII
LISTA DE QUADROS	VIII
LISTA DE GRAFICOS	VIII
LISTA DE FIGURAS	VIII
GLOSSÁRIO	IX
RESUMO	X
ABSTRACT	XI
INTRODUÇÃO	1
CAPITULO I-A ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA EM CABO VERDE	3
1.1- Breve Resenha Histórica	3
1.2- A Autoridade Portuária em Cabo Verde	5
1.3- O Papel do Estado no Sector Portuário	7
1.4- Os Serviços Portuários Cabo-verdianos	9
CAPITULO II -O SECTOR PORTUÁRIO NO DESENVOLVIMENTO SÓCIO-ECONÓMICO DE CABO VERDE	11
2.1 Caracterização do Sector Portuário	11
2.2- Evolução do Sector Portuário de 2005 a 2009 e seu contributo no desenvolvimento do País	13
2.2.1- Evolução do Sector Portuário de 2005 a 2009	13
2.2.2- Contribuição no PIB	15
2.2.3- Investimentos nos Portos de Cabo Verde	17
2.2.4- Grau de especialização dos quadros da Enapor	20
2.3- O desenvolvimento do Comércio Externo	21
2.4- A Segurança Portuária	23
2.5- Estratégias de marketing e imagem do Porto	24
2.5.1- Reforço da imagem da Enapor a nível Nacional e Internacional	26
CAPITULO III- O CASO PORTO GRANDE	28
3.1 -O Desenvolvimento Regional como Consequência da Actividade Portuária	29
3.2 O Desenvolvimento através do Ordenamento do Porto de S. Vicente	30
3.3- Localização geográfica do Porto Grande versus Portos de países limítrofes	34
3.4- Análise SWOT do Porto Grande	36
3.5- Perspectivas Futuras de Desenvolvimento	38
CONCLUSÃO	40
RECOMENDAÇÕES	41
LIMITAÇÕES DO TRABALHO	42
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	43
ANEXOS	44

INTRODUÇÃO

Sendo Cabo Verde um país insular e em pleno desenvolvimento, os Portos têm contribuído, e de que maneira, para elevar o grau de desenvolvimento do país, isto com a modernização, reconstrução e construção das infra-estruturas portuárias o que faz com que estes se relancem e acompanhem as evoluções do comércio internacional e dos transportes marítimos, contribuindo assim para o aumento da performance portuária e, paralelamente, para o desenvolvimento da economia.

É de realçar que os Portos de Cabo Verde sempre tiveram um papel importante no desenvolvimento económico e social, isto porque facilitam a deslocação de pessoas e mercadorias entre as ilhas, de igual forma que contribuem para a minimização dos efeitos da descontinuidade territorial, facilitando a transferência de produtos e pessoas a um menor custo.

Objectivo geral

O presente trabalho visa ilustrar aquilo que foram os portos nacionais desde os tempos que marcaram a história de Cabo Verde como arquipélago, sem grandes recursos naturais, mas que, contudo, despertou o interesse da comunidade internacional, graças à sua localização geográfica, numa conjuntura em que esta constituía um factor de peso extraordinário no contexto económico mundial.

Ainda, pretende-se com este trabalho ilustrar o teor da contribuição dos Portos de Cabo Verde no desenvolvimento económico do país.

Objectivo específico

O objectivo específico do presente trabalho é analisar o impacto económico que a actividade portuária provoca sobre a região onde se localiza e justificar o porquê do grau da sua importância no cômputo geral do desenvolvimento do país.

Objecto do trabalho

Qual a importância dos portos para um país insular como Cabo Verde?

O objecto do trabalho são essencialmente os Portos Nacionais, com enfoque no Porto Grande de S. Vicente, por se revelarem determinantes para o desenvolvimento socioeconómico do nosso país, uma vez que a maior parte do seu comércio externo é assegurado por via marítima e o abastecimento inter-ilhas feito pela mesma via, por força da insularidade e situação geográfica do território nacional.

Hipóteses

H0- Os portos são os pólos de desenvolvimento das economias dos países insulares;

H1- Cabo Verde é um país cuja economia depende do comércio externo;

Metodologia

O trabalho a apresentar foi desenvolvido através de uma pesquisa bibliográfica e documental, tendo como bases: livros, revistas, relatórios, guias e outros documentos elaborados pela Enapor e ainda consultas na internet com a finalidade de obter informações diversificadas de forma a se alcançar o sucesso na materialização do mesmo.

Optou-se pela pesquisa bibliográfica tendo em conta que a finalidade do trabalho é obtenção do grau de licenciatura, para além de aprofundar e ampliar os estudos sobre o assunto em questão.

CAPITULO I-A ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA EM CABO VERDE

1.1- Breve Resenha Histórica

Sendo Cabo Verde um país arquipelágico constituído por dez ilhas, nove das quais habitadas e por vários ilhéus, é natural que tenha em todas elas portos, enseadas, baías, fundeadouros, etc.

Desde que Cabo Verde foi povoado, os seus habitantes descobriram e passaram a utilizar pequenas baías, praias, enseadas e construíram desembarcadouros, pontes, cais, alguns até hoje utilizados, todos mais ou menos abrigados e tão úteis à prática da pesca, do comércio e posteriormente do turismo.

A Baía do Porto Grande, por exemplo, face à sua posição como local mais abrigado do arquipélago, e a que oferece melhores condições, vem sendo utilizada para atendimento aos navios de longo curso desde a época da colonização das ilhas pelos portugueses, servindo de base para o transporte de escravos para o Brasil, em 1534. Vários foram os factores que contribuíram mais tarde para a instalação dos ingleses nas ilhas do arquipélago (em 1850), servindo-se do Porto Grande, destacando-se de entre outros os dois mais importantes, a saber:

- *A mundialização do império britânico, com enfoque nos seus-interesses comerciais no hemisfério sul e*

- *A utilização do carvão como combustível¹;*

Como se sabe, o carvão é considerado combustível pesado, daí exigia que as viagens fossem comercialmente rentáveis, isto devido aos grandes percursos e a necessidade constante de reabastecimento. Começaram a sobrecarregar o navio de carvão de forma a libertá-lo das escalas de reabastecimento de combustível. Esse facto diminui por completo o espaço destinado a mercadorias o que fez com que surgissem escalas como imperativo de rentabilização comercial.

¹ Pesquisa sobre a História Portuária Nacional

Neste aspecto, surgia no meio das rotas atlânticas estações carvoeiras, para que esses navios pudessem fazer o reabastecimento. Devido à TAB² desses navios, e por razões de segurança, os portos deveriam ser profundos.

Em 1850, por exemplo, o Porto Grande já reunia todas essas condições, o que fez com que S. Vicente oferecesse o maior porto de escala do atlântico médio, cujo privilégio viria a perder anos mais tarde a favor dos portos vizinhos, de Dakar, Abidjan e Las Palmas, face às melhores condições que estes passaram a apresentar.

Face ao desenvolvimento tecnológico, em 1919, com a introdução dos motores de combustão interna nos navios, e conseqüente decadência do carvão, foram concedidas licenças a Companhias Inglesas e à Shell Portuguesa para instalação de depósitos de óleos combustíveis nas praias da Salina e da Galé.

Dada a sua grande importância para o arquipélago, e a conseqüente decadência face à concorrência com os portos vizinhos, a Colónia Portuguesa sentiu-se a necessidade de dotar o Porto Grande de novos equipamentos e infra-estruturas, de forma a responder e a acompanhar as evoluções do transporte marítimo internacional.

Foi nesta óptica, e forçado para um desenvolvimento mais adequado, que a Colónia Portuguesa diligenciou-se para o início da construção dos cais acostáveis do Porto Grande, em 1956 e do Porto Novo, em 1961.

² Tonelagem de Arqueação Bruta

Fig.1-Obras acostáveis do Porto Grande em 1956 e do Porto Novo em 1961



Fonte: Enapor

Pelo diploma ministerial n.º 11, foi criada em 5 de Setembro de 1962 a Junta Autónoma dos Portos de Cabo Verde. Esse diploma foi reestruturado em 12 de Março de 1971, pelo decreto-lei n.º 109/71 (JAPA). Com a sua criação, foi extinta a brigada de fiscalização das obras portuárias de Cabo Verde, a quem vinha competindo o cumprimento do despacho referente à elaboração de relatórios anuais dos empreendimentos portuários custeados pelo então chamado Plano de Fomento.

A Junta Autónoma dos Portos viria a ser substituída por uma nova autoridade portuária, perspectivando um melhor crescimento e desenvolvimento dos Portos e da economia nacional.

1.2- A Autoridade Portuária em Cabo Verde

Em 1982, foi criada pelo decreto-lei n.º 58/82 e publicado pelo BO n.º 25 de 19 de Junho, a Enapor, Empresa Nacional de Administração dos Portos, E.P.³.

Herdeira de todo o património material e imaterial da ex-Junta Autónoma, a Enapor nasce de uma profunda constatação de que era imperativo introduzir profundas alterações à Organização no intuito de melhorar toda a sua estrutura organizacional da gestão portuária cabo-verdiana, de modo a dar uma melhor

³ Enapor E.P., Cábrea de Julho 1995, p 13;

resposta às inúmeras exigências impostas pela dinâmica do desenvolvimento nacional e pela conjuntura dos mercados portuários e de transportes internacionais.

A criação da Enapor confere um novo estilo de gestão dos Portos, proporcionando um maior crescimento da Empresa e da economia do país. Preocupou-se desde cedo com a sua modernização e aperfeiçoamento de gestão em geral, isto através de grandes investimentos em infra-estruturas, super-estruturas, equipamentos, formação de pessoal, com o fim de se manter ao nível do desenvolvimento tecnológico, económico e ao grande desafio a que representa as constantes reformas dos mercados.

Desde o início da criação da Enapor, a Empresa tem evoluído no mercado, apostando na materialização dos diferentes objectivos traçados em cada fase da sua existência, que sempre se consubstanciaram na satisfação dos seus clientes através da prestação de serviço de qualidade aos mesmos.

A descontinuidade territorial impõe a existência de infra-estruturas portuárias em todas as ilhas do país. A Administração da Empresa era assegurada em dois Portos Principais e sete Portos Secundários, sendo que os portos principais eram administrados superiormente por Directores de Porto e os secundários administrados por Delegados que dependiam directamente do Coordenador Geral, o que fazia com que a Empresa tivesse uma administração muito centralizada e sobrecarregada.

A Administração da Empresa, em 1995, por exemplo, viu-se quase que comprimida devido a inadequação do organograma e dos conteúdos funcionais que não permitia uma descentralização de poderes, que se traduzia em eficácia no relacionamento funcional interdepartamental e entre departamentos centrais.

Mas, hoje, é de notar que com a composição do novo organograma (revista em 2001), quase todos os problemas que pareciam comprometedores devido à inadequação do mesmo estão a ser eliminados paulatinamente. De acordo com o novo organograma, conforme anexo 16, podemos constatar que a administração dos principais Portos passou a ser assegurada pelos administradores delegados, com maior autonomia administrativa, enquanto os Portos Secundários são geridos

pelos delegados e respondem hierarquicamente pelo Gabinete de apoio às Delegações Portuárias, o que faz com que a Empresa tenha uma administração descentralizada de poderes e eficaz no seu funcionamento.

1.3- O Papel do Estado no Sector Portuário

Como se sabe, o Estado desempenha um papel crucial no sector portuário, ou seja, ele é o elemento fulcral no desenvolvimento do sector portuário.

A missão de serviço público do sistema portuário no desenvolvimento do comércio exterior e a sua importância nesta concepção para a economia nacional determina obrigatoriamente a intervenção do Estado.

Nesta óptica, cabe ao Estado as seguintes responsabilidades:

- *Definir a política portuária;*
- *Definir o sistema portuário que pretende para o país;*
- *Tomar decisões respeitantes a todas as grandes infra-estruturas que têm um impacto directo e sensível na economia nacional e no ordenamento do território;*
- *Decidir sobre a criação de grandes centros portuários com vocação nacional;*
- *Definir os princípios que vão orientar a sua exploração;*
- *Definir o regime jurídico;*
- *Controlar a execução da política portuária;*
- *Integrar os Portos na política nacional de transportes;*
- *Desenvolver actividades comerciais e industriais nos silos portuários.*

O Estado terá que planificar a médio e longo prazo todo o seu sistema de forma a poder estar seguro de que o mesmo irá funcionar de modo satisfatório a favor da economia, no momento da decisão e de que conseguirá adaptar-se às evoluções das conjunturas.

O Estado deve limitar-se a um papel de promotor e gestor das infra-estruturas portuárias, e de regulador do exercício das actividades internas dos portos,

disciplinando as condições de acesso, assegurando a concorrência saudável em benefício dos utentes e da continuidade do serviço, estabelecendo os critérios de segurança e de protecção ambiental, para que as operações a desenvolver não ponham em perigo a integridade e segurança das pessoas e dos bens, e não causar danos indesejados aos portos.

No plano físico, o Estado deverá ter capacidade de decidir em que locais deverão estar situados os grandes centros portuários e os grandes equipamentos que determinem a vocação nacional dos Portos. De salientar que as próprias características gerais das obras exteriores e de acesso aos Portos condicionam a envergadura dos navios que poderão acolher, e, a partir daí a própria natureza e importância das actividades que poderão ser exercidas.

Já no plano administrativo, económico e jurídico, o Estado deverá decidir em que áreas serão construídos e explorados os centros portuários. Para além das decisões aliadas às matérias que dizem respeito à economia nacional (fiscalidade, concorrência, etc.) bem como das que dizem respeito à política social e à política em matéria de segurança e do ambiente, o Estado, dentro da sua política portuária, deverá incluir elementos que tenham em conta a especificidade dos Portos.

Nas actividades portuárias, cabe ao Estado adoptar as condições necessárias para o exercício das mesmas no que tange aos direitos do trabalho, regras de higiene, de segurança, da saúde e do ambiente.

O Estado, para organizar o seu sistema portuário, dispõe do seu aparelho governamental e administrativo, e que de acordo com a sua filosofia, neste aspecto poderá adoptar as seguintes estruturas:

“1º - Segundo uma concepção microeconómica, em que os Portos funcionam de forma autónoma, sem que se registe uma intervenção pública notável, as estruturas nacionais necessárias são ligeiras e não estão necessariamente sob a alçada de um ministério que tutele os Portos.

Um determinado Ministério poderá ser responsável pelas autorizações de utilização do espaço, um outro terá a seu cargo as questões de

policciamento e de segurança e, por fim, um outro terá a seu cargo as questões portuárias internacionais.

Os vários portos encarregam-se de se organizar para efeitos de cooperação nas áreas em que estas sejam proveitosas para todos, como por exemplo: promoção do tráfego nacional, formação, etc. Este tipo de sistema exige um elevado grau de desenvolvimento e de maturidade, nomeadamente por parte do sector privado.

2º - Numa segunda perspectiva macroeconómica, uma estrutura deste aparelho governamental e administrativo deverá estar encarregado do sistema portuário para poder preparar a política para este sector e pô-lo em prática.

Daí a organização deverá comportar, a nível administrativo, uma estrutura central designada por exemplo de Director dos Portos, em que esta terá por objectivo preparar e pôr em prática as decisões governamentais, agindo em ligação e coordenação com todas as outras administrações em causa, uma vez que a política portuária deverá estar integrada na política geral do país, e que o sistema portuário não poderá funcionar à revelia das leis e regulamentos gerais aplicáveis a todos os sectores da economia”⁴.

1.4- Os Serviços Portuários Cabo-verdianos

A Enapor, S.A uma empresa com grande envergadura, e responsável pela administração dos Portos, presta aos utentes e utilizadores dos Portos uma vasta gama de serviços.

Esses serviços prestados são de carácter tanto operacionais como administrativos, de forma a poderem satisfazer as necessidades dos clientes.

⁴ CNUCED: Gestão Moderna dos Portos, Sub-Modulo 2 a “ O Papel do Porto”, pp. 61-62

A Enapor, SA presta os seguintes tipos de serviços:

- *Operação de carga e descarga*
- *Estiva/desestiva*
- *Armazenagem*
- *Aluguer de equipamentos*
- *Reboque*
- *Arrendamento de espaços comerciais*
- *Venda de água e energia eléctrica (navios e contentores frigoríficos)*

A Empresa vem apostando fortemente na aquisição de equipamentos de forma a dotar os Portos de meios de carga e descarga e movimentação de mercadorias para que o serviço prestado seja de qualidade e executada de forma rápida e eficaz, isto para evitar que haja grandes filas de espera e atrasos no arranque e término das operações.

CAPITULO II -O SECTOR PORTUÁRIO NO DESENVOLVIMENTO SÓCIO-ECONÓMICO DE CABO VERDE

2.1 Caracterização do Sector Portuário

Para um país arquipelágico e insular como Cabo Verde, os Portos desempenham um papel crucial na sua economia, pois, a maior parte dos produtos para o consumo das populações é transportada por via marítima, implicando, assim, um trânsito portuário.

A importância de um porto reside não apenas na sua situação geográfica, condições naturais, diversidade e qualidade dos serviços que assegura à navegação, mas também, e sobretudo, na sua rapidez e operacionalidade.

Torna-se evidente a importância de um porto na vida económica de qualquer país como principal ponto de escoamento das suas exportações e de entradas das suas importações. A esse propósito, a história fornece-nos inúmeros exemplos de conflitos entre Estados ribeirinhos e Estados encravados, na disputa de um acesso ao mar.

No entanto, diz-se que todo o meio de transporte tem um efeito estimulante, ou seja, a velocidade e a estrutura segundo a qual se desenvolve uma economia nacional depende em larga escala da existência, e mesmo em maior grau, da qualidade dos meios de transporte.

A implementação de um porto numa determinada região tem duas consequências imediatas, isto tendo em conta que:

- *Transforma-se num instrumento que, bem utilizado, contribui grandemente para o ordenamento do território;*
- *Tornando a região mais acessível, o custo de transporte reduz-se consideravelmente.*

Nessa segunda contribuição para o desenvolvimento, que surge no sector portuário, os ditos pólos de desenvolvimento, pois, as actividades originadas pela implementação do porto trazem uma mais-valia para a região, reflectida no aproveitamento dos recursos da região e ou nos serviços prestados pela região que sem a implementação do porto não haveriam lugar.

Como exemplo, a ilha de São Vicente, ao ver implantado o Porto Grande na sua baía, viu-se transformado num pólo de desenvolvimento do país e de São Vicente em particular, graças aos valores acrescentados originados pela prestação de serviços portuários e actividades paralelas à portuária.

As obras de modernização e reconstrução do Porto Grande e Porto da Praia não são casos isolados e pontuais para essas ilhas: elas fazem parte do programa de desenvolvimento do nosso país e do projecto global e integral do governo para Cabo Verde.

Mas de salientar que o desenvolvimento económico do país não passa somente pelos portos, daí há que realçar o desenvolvimento em outras vertentes.

Nesta óptica consideram-se países desenvolvidos, aqueles que conheceram a revolução industrial e cuja riqueza se manifesta nomeadamente de uma grande quantidade de bens disponíveis para consumo e pelas inovações tecnológicas.

Segundo F. Perroux, (no livro da economia, 12ºano) *o desenvolvimento é uma mutação sectorial referenciável por indicadores económicos, nomeadamente no que se refere ao sector industrial, aos novos ramos de actividade, ao capital utilizado por cada trabalhador e ao valor acrescentado por cada trabalhador.*

2.2- Evolução do Sector Portuário de 2005 a 2009 e seu contributo no desenvolvimento do País

2.2.1- Evolução do Sector Portuário de 2005 a 2009

Cabo Verde, devido à insularidade do arquipélago dispõe de 9 Portos, sendo um em cada ilha e cada um com suas características próprias.

O grau de utilização desses Portos, tem vindo a aumentar de forma sustentada tanto pelos navios de longo curso como pelos de cabotagem.

Quadro1-Movimentação de Navios 2005 a 2009

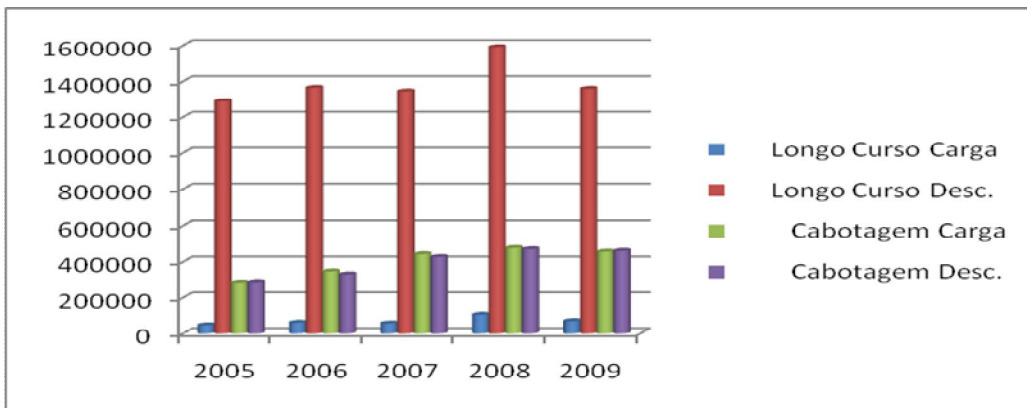
<i>ANO</i>	<i>Longo Curso</i>		<i>Cabotagem</i>		<i>Total</i>	
	<i>Nº</i>	<i>TAB</i>	<i>Nº</i>	<i>TAB</i>	<i>Nº</i>	<i>TAB</i>
2005	1.069	5.146.325	4.659	4.383.231	5.728	9.529.556
2006	1.115	7.075.306	5.135	4.931.573	6.250	12.006.879
2007	1.248	7.564.079	5.639	5.414.806	6.887	12.978.885
2008	1.294	9.861.969	4.877	4.687.885	6.171	14.549.854
2009	1.235	8.705.249	4.875	4.306.446	6.110	13.011.695
Total	5.961	38.352.928	25.185	23.723.941	31.146	62.076.869

Fonte Enapor

Segundo o quadro acima ilustrado, em 2005 atracou nos portos de Cabo Verde 5.728 navios (nacionais e estrangeiros) enquanto em 2006 aumentou para 6.250, o que significa um aumento de 522 navios entre 2005 e 2006.

De 2005 à 2007 houve um crescimento de fluxo de navios de 20% justificado pela presença dos navios de transbordo de contentores da Maersk Line, e de 2007 a 2009 verificou uma diminuição do número de navios que escalaram o porto na ordem de 11%, isto devido a ausência de transbordo desde 2008 e também devido a crise económica internacional em 2009.

Gráfico 1-Movimentação de Mercadorias 2005 à 2009 em Tons



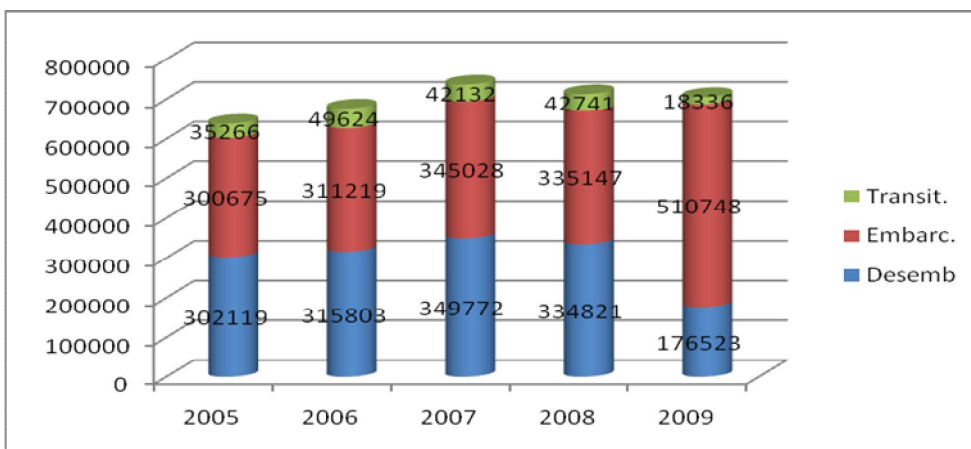
Fonte: Enapor

Pode-se constatar do gráfico que a descarga de mercadorias de longo curso constitui o grosso da movimentação de carga nos portos no período considerado, também é de notar que a carga de mercadoria de longo curso é muito incipiente em relação a descarga de longo curso.

O ano 2008 foi o ano que apresentou maior volume de mercadoria em termos de descarga de longo curso com 1.590.702 tons e 2005 foi o ano com menor volume de carga com 1.288.300 tons de mercadorias.

Relacionado com a movimentação de mercadorias de cabotagem, é de realçar que tanto a descarga como a carga sofreram uma evolução positiva de 2005 a 2008 e teve uma pequena diminuição em 2009.

Gráfico 2-Movimentação de passageiros 2005 a 2009



Fonte: Enapor

O segmento de passageiros tem sofrido algumas oscilações de 2005 a 2009, à semelhança dos segmentos de navios e mercadorias. É importante realçar que o nº de passageiros em trânsito em 2006 aumentou 41%, face aos valores registados em 2005 e sofreu um decréscimo de 63% de 2006, em relação a 2009.

Em relação aos passageiros embarcados houve um crescimento de 2005 a 2007, depois houve um pequeno decréscimo de 2007 a 2008 para depois crescer 52% em 2009. Relacionado com passageiros desembarcados, o ano 2009 foi aquele em que se registou menor movimento de passageiros, correspondendo a uma descida de 47% de 2009 em relação a 2008.

Pode-se notar a grande importância dos Portos em Cabo Verde pela movimentação de passageiros durante o período considerado. Os passageiros em trânsito são aqueles que movimentam no Porto através dos navios turistas.

2.2.2- Contribuição no PIB

O PIB é um dos indicadores económicos que contribuirá para mostrar a evolução da economia do país. Tendo em conta que grande parte do que se consome em Cabo Verde é movimentada através dos Portos, pois estes constituem a porta de entrada, pode-se dizer que muito tem contribuído para a evolução do PIB.

Quadro 2-Mapa de Receitas dos anos 2005 a 2009 em Milhões de Escudos

Ano	Entidades		TOTAL	%
	Enapor	Alfândegas		
2005	1.693.631.675	9815483542	11.509.115.217	
2006	1.892.121.113	11616324915	13.508.446.028	17,37%
2007	2.123.263.113	12786278551	14.909.541.664	10,37%
2008	2.317.183.717	14461518060	16.778.701.777	12,54%
2009	2.084.598.839	12292290350	14.376.889.189	-14,31%
Total	10.110.798.457	60.971.895.418	71.082.693.875	26%

Fonte Enapor e Alfandega

A partir do mapa anterior apresentado nota-se que as receitas angariadas através das actividades portuárias contribuem grandemente para a evolução do PIB em Cabo Verde.

A evolução das receitas da Enapor no período 2005 a 2009 apresenta uma tendência crescente, igualmente as receitas da Alfândega tem a mesma evolução. Esse crescimento é justificado pela movimentação de mercadorias no Porto, quando maior for a importação maior são as receitas da Enapor e Alfândega.

O ano 2009 verificou um decréscimo tanto nas receitas da Enapor como nas da Alfândega, isso devido a crise económica mundial.

Quadro 3-Mapa de Contribuição dos Portos no PIB em Milhões de Escudos

<i>Ano</i>	<i>Resul. Liq. da Enapor</i>	<i>Total do PIB ECV</i>
2005	155.221.025	581.538.000.000
2006	217.448.673	261.269.190.000
2007	252.807.861	246.336.783.000
2008	392.753.277	131.268.067.000
2009	1.184.523.358	116.385.262.000
Total	2.202.754.194	1.336.797.302.000

Fonte: Enapor e CIA World Factbook

Em termos percentuais, a partir de 2007, a participação dos resultados da Enapor no PIB passou a ter mais expressão, o que significa que essa participação tem vindo a crescer de ano para ano. Em 2009 a participação dos resultados da Enapor no PIB diminuíram devido a crise económica.

Enquanto o PIB decresceu no período considerado, a participação da Enapor no PIB teve um comportamento contrário. Mas embora exista tendência crescente da participação da Enapor no PIB, nesse período essa participação é considerado ínfima.

2.2.3- Investimentos nos Portos de Cabo Verde

Para um país desenvolver, há que fazer fortes investimentos em infra-estruturas, equipamentos, etc., de forma a garantir um nível de desenvolvimento adequado e aceitável para o país. Daí a Enapor, em coordenação com o Governo, tem vindo a fazer fortes investimentos no ramo portuário, de forma a dotar os Portos com infra-estruturas e equipamentos capazes de responder às necessidades dos operadores e utilizadores dos Portos.

As infra-estruturas económicas e em particular as portuárias, revestem-se de capital importância no desenvolvimento do País, sendo estas, objecto dos maiores investimentos nos diferentes planos e programas do Governo.

Entre 2001 e 2008, a Enapor investiu cerca de 1.058.065.497,36 CVE em equipamentos para os diversos portos do país tendo a maior fatia sido destinada ao Porto da Praia com cerca de 313.963.073,83 contos (29,67%) seguido de 246.733.401,67 contos (23,32%) para o Porto Grande, 213.764.552 contos (20,20%) para o Porto de Palmeira e cerca de 229.734.274 contos (21,71%) para os restantes portos.

Quadro 4- Investimentos em Equipamentos

Ano	Investimento
2001	78.491.289,00
2002	60.885.993,50
2003	136.234.258,99
2004	76.590.476,00
2005	4.529.783,00
2006	95.759.397,50
2007	196.447.380,87
2008	409.126.918,50
Total	1.058.065.497,36

Fonte: Enapor

Convém salientar que essa aquisição tem sido realizada de forma equilibrada, com base num plano quinquenal de renovação do parque de equipamentos portuários, dando ênfase à obtenção de equipamentos portuários de grande porte tais como: gruas, empilhadoras, tractores, atrelados e garras entre outros e que incidem maioritariamente nas actividades dos três portos principais, Porto Grande, Porto da Praia e Porto da Palmeira, não se esquecendo, obviamente, das delegações portuárias.

Estes novos equipamentos têm ajudado a reduzir os tempos de espera e a respectiva descarga dos navios, permitindo a acostagem de um maior número de navios nos diversos portos.

A partir 2002, a empresa abriu-se à comunidade portuária promovendo o diálogo sobre os novos projectos de investimentos. Todos os projectos, sem excepção, com um horizonte temporal de 25 a 30 anos, tiveram a contribuição dos operadores portuários, espelhando portanto as suas necessidades.

Esta política de infra-estruturação e investimentos tem como objectivo criar uma maior dinâmica no sector marítimo portuário nacional.

Quadro 5- Investimentos em infra-estruturas

INVESTIMENTO EM INFRA-ESTRUTURAS				
PROJECTOS	INICIO DAS OBRAS	FINANCIAMENTO 1000 ECV		FINANCIADOR
		PREVISTO	DISPONIVEL	
1- EXPANSÃO DO PORTO DA PRAIA				
FASE 1	2ºSemest. 2008	4.529.344	3.307.950	MCA
FASE 2	2011	3.307.950	3.087.420	Portugal
<i>SUBTOTAL 1</i>		<i>7.837.294</i>	<i>6.395.370</i>	
2 - EXPANSÃO DO PORTO PALMEIRA				BANCO EUROPEU DE INVESTIMENTO
FASE 1	2ºSemest.2008	1.984.770	5.182.455	
FASE 2	2010	4.190.070		
<i>SUBTOTAL 2</i>		<i>6.174.840</i>	<i>5.182.455</i>	
3 - EXPANSÃO DO PORTO V. DE CAVALEIROS E FURNA				Portugal
FASE 1	3º TRIM.2009	1.102.650	1.102.650	
<i>SUBTOTAL 3</i>		<i>1.102.650</i>	<i>1.102.650</i>	
4 - EXPANSÃO DO PORTO SAL REI				Portugal
FASE 1	1º TRIM.2009	3.307.950	3.307.950	
<i>SUBTOTAL 4</i>		<i>3.307.950</i>	<i>3.307.950</i>	
5 - EXPANSÃO DO PORTO NOVO				Portugal
FASE 1	2º TRIM.2009	1.653.975	1.653.975	
<i>SUBTOTAL 5</i>		<i>1.653.975</i>	<i>1.653.975</i>	
6 - SCANNER DE CONTENTORES				EXIMBANK-CHINA
PORTO GRANDE	2010	351.024	949.747	
PORTO DA PRAIA	2010	351.024		
PORTO PALMEIRA	2010	247.698		
<i>SUBTOTAL 6</i>		<i>947.747</i>	<i>949.747</i>	
<i>TOTAL GERAL (1+2+3+4+5+6)</i>		<i>21.026.456</i>	<i>18.592.147</i>	

Fonte: Enapor

Com as novas infra-estruturas, os portos vão disponibilizar os serviços portuários com a mesma qualidade na Brava, Fogo, S. Antão, e Santiago.

2.2.4- Grau de especialização dos quadros da Enapor

Os portos, desde sempre, têm-se revelado como importante fonte de emprego tanto para os com um nível de formação académica, como também para os que vêem os portos como um local de sobrevivência.

Convém realçar que muitas pessoas que procuram os portos como local de sobrevivência acabam encontrando um dia de trabalho ou mesmo um emprego para o sustento, e a partir daí, com os incentivos que a Enapor concede aos seus trabalhadores no sentido de estudarem de forma a ter uma melhor formação profissional, muitos destes, possuem hoje elevado nível de qualificação.

A ENAPOR possui actualmente 435 colaboradores, divididos por serviços centrais (8%) e serviços operacionais dos 9 portos (92%), sendo que os colaboradores do Porto da Praia e do Porto Grande representam em conjunto 74% do total da Empresa. Desses 435 colaboradores, 343 pertencem ao sexo masculino e 92 ao sexo feminino.

Quadro 6-Níveis de qualificação dos trabalhadores da Enapor

<i>Níveis de Habilitações</i>	<i>2009</i>	<i>Total %</i>
Sem Instrução	4	1%
Até o E.B.I	211	49%
1º Ciclo	27	6%
2º Ciclo	56	13%
3º Ciclo	43	10%
Ens. Médio/Sup.	94	22%
Total	435	100%

Ainda a Empresa possui a classe de estiva constituída por volta de 546 estivadores, que, efectivamente, constitui a classe mais sensível e problemática dos Portos de Cabo Verde.

2.3- O desenvolvimento do Comércio Externo

Os portos são considerados hoje em dia como ponto forte da economia das nações que possuem uma frente marítima e constituem os verdadeiros pulmões do comércio exterior quer no que se refere ao aprovisionamento de bens em relação aos quais a produção nacional é insuficiente, quer ainda no que diz respeito às exportações necessárias ao desenvolvimento das suas economias.

Os portos são também um local privilegiado onde são prestados serviços complementares que proporcionam um valor acrescentado ao produto transportado e que permite dar resposta às solicitações cada vez mais exigentes do comércio. A actividade dos portos contribui para a independência económica das nações a qual constitui um elemento determinante para a independência política destas e desempenha um papel estratégico que é essencial para o seu comércio.

De frisar que tanto os agentes como os utentes possuem ideias diferentes sobre o porto, o que leva com que cada um atribua objectivos diferentes ao mesmo.

“Numa perspectiva microeconómica, considera-se que o porto deve contribuir o melhor possível para o desenvolvimento das trocas comerciais e que a melhor forma de o conseguir consiste em o Estado não intervir e deixar que as forças do mercado se encarreguem de tudo regulamentar, desde o financiamento das instalações até a escolha das modalidades de funcionamento do porto, o que conduzirá no final à obtenção do custo total mínimo de passagem de mercadoria.

Na perspectiva macroeconómica, a convicção é que, o objectivo do porto para o país deve prevalecer sobre os objectivos individuais de cada agente. Considera-se que o porto deve contribuir o melhor possível para o desenvolvimento do país o que seria conseguido através da procura do custo mínimo total de passagem de mercadoria”⁷.

Aos portos como elemento fundamental da cadeia de transporte cabem também a missão de contribuir para o aumento da margem de lucro dos países exportadores e na redução dos países importadores ou seja:

⁷ Gestão Moderna dos Portos, Sub Modulo 2º “o Papel do Porto”, Pag 42

Ao exportar as mercadorias, por exemplo, matéria-prima, com um custo portuário reduzido, haverá um aumento de lucro, que é traduzido num aumento de divisas;

No sentido inverso, ao importar mercadorias, também com um custo portuário reduzido, o preço de compra e transporte das mercadorias importadas reduz-se ganhando o país importador no não desperdício da divisa e na redução do preço de venda ao consumidor interno.

É de realçar que a dependência das economias dos países insulares em relação a actividade portuária é, traduzida particularmente pelo volume das importações.

Quadro 7-Evolução do comércio externo em Milhões de CVE

<i>Indicadores</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>	<i>2004</i>	<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>
Importação	32.269	38.460	38.460	38.915	47.579	60.311	62.311	56.225
Exportação	1.235	1.236	1.334	1.571	1.819	1.547	2.412	2.769
Balança comercial	-31.035	-37.224	-37.126	-37.344	-45.760	-58.764	-59.898	-53.456
Taxa de cobertura	3,83%	3,21%	3,47%	4,04%	3,82%	2,57%	3,87%	4,92%

Fonte: BCV (Direcção Geral das Alfândegas)

No quadro acima pode-se constatar que a importação é de longe superior à exportação, o que faz com que a nossa balança comercial seja negativa. Para inverter tal situação, teremos que criar indústrias produtivas capazes de satisfazer as nossas necessidades, para que possamos importar menos e exportar os nossos bens e serviços.

2.4- A Segurança Portuária

Hoje, a segurança é considerada um dos elementos fundamentais que contribuem para o incremento da produtividade em qualquer que seja o sector que se analisa. Uma boa organização da segurança portuária deve contribuir para exercer um conjunto de funções estratégicas que possam cooperar proactivamente para o desenvolvimento sustentável de um porto.

Sendo o porto, um dos pólos de desenvolvimento da nossa economia e tendo em conta a importância da segurança para o desenvolvimento económico dos Portos de Cabo Verde, a Enapor S.A. tem analisado num bom prisma o investimento nas questões de segurança portuária.

O ano de 2004, mais concretamente no mês de Julho, a Enapor passou a fazer parte dos portos que aderiram ao Código ISPS. O Código está sendo implementado paulatinamente, com entrada em funcionamento dos projectos de segurança enquadrados no âmbito do Código nos portos principais do país. O projecto de segurança ainda não se consolidou, encontrando-se em curso a negociação para implementação efectiva do sistema de Scanner RX para contentores e mercadorias diversas.

Os portos de Cabo Verde passaram a ser mais bem protegidos com a implementação do Código ISPS, visto ser um documento que contém disposições importantes, cuja boa aplicação e dependendo do nível de segurança que se trabalha no porto, pode minimizar ou erradicar más práticas⁵ que eventualmente podiam ter lugar no porto, caso não houvesse a aplicação rigorosa do referido documento.

Os países que por falta de recursos ou por negligência não aderirem ao Código ISPS não poderão obter o Certificado de Segurança e como tal poderão ver os seus tráfegos afugentados para outros pontos do globo, face à vulnerabilidade que estes apresentam e que podem a qualquer momento ser vítimas das práticas acima mencionadas.

⁵ Pirataria, ataques armados, terrorismo, contrabando, furtos, etc.

No âmbito da implementação do Código ISPS, a Enapor, S.A vem investindo uma boa quantidade de recursos salvaguardando o rigor da segurança nos principais portos, escalados por um grande número de navios de longo curso. Essas acções têm tido lugar por etapas e neste momento já se encontram efectivamente implementadas:

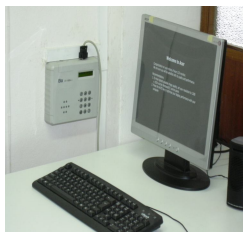


Fig.2 – O Sistema de Controlo de Acessos para Peões e Veículos – que permite o acesso restrito de pessoas e viaturas às zonas de operações portuárias e costado dos navios, através de portões e cartões de identificação com controlo automático.

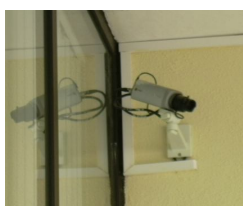


Fig.3 – O Sistema de Vídeo Vigilância - que permite a todo o momento a obtenção de registos de actos praticados dentro da zona de operações portuárias, nos parques e no costado de navios.



Fig.4 – O Sistema de Comunicação Integrado – que permite garantir o fluxo de comunicações entre portos certificados e comunicação integrada entre os portos nacionais⁶ e fluência de mensagens no caso de avaria temporária da CV Telecom.



Fig.5- Sinalização de toda a área portuária, incluindo passareiras para peões, circulação de máquinas pesadas, etc.

2.5- Estratégias de marketing e imagem do Porto

O Marketing tem vindo a assumir cada vez mais um papel preponderante na gestão das organizações. Dentro desta linha, os portos têm vindo a utilizar o Marketing Portuário como um instrumento de Gestão. Porém, devido às suas particularidades, a

⁶ Portos Grande, Porto de Praia e Porto de Palmeira

implementação desta técnica, não tem sido tão rápida como nas outras organizações, e a ENAPOR, não foge à regra.

No âmbito portuário, a aplicação desta importante ferramenta de gestão consiste no desencadeamento de um conjunto de acções tendentes a identificar, em termos qualitativos e quantitativos, o tipo de serviços que os armadores e os carregadores actuais e potenciais desejam utilizar na execução dos serviços, na sua promoção através de vários canais a fim de otimizar a sua utilização.

O Marketing estabelece o processo de preparação do Porto para que este esteja apto a aproveitar as oportunidades que possam surgir. Nesta perspectiva do marketing portuário, o porto é visto como um produto que é colocado no mercado concorrencial para que os seus serviços e bens sejam consumidos pelos clientes, com objectivos socioeconómicos e para permitir os negócios com lugares distantes.

O Porto definiu uma estratégia de marketing clara e ambiciosa, trabalhando mercados internacionais identificados e com os quais tem condições de conquistar. Longe ficou o tempo em que se vivia daquilo que apenas se recebia.

Hoje existe estratégia, sabe-se o que se quer e como conquistá-la. As apostas de exploração comercial passam pelos segmentos de mercado de Transshipment, do tráfego de navios de pesca e do movimento de navios cruzeiros.

Deve-se ter em conta que o tráfego portuário em Cabo Verde vem sofrendo alguma evolução e o segmento de pescado tem contribuído para esse crescimento e alguns aspectos já foram desenvolvidas no sentido de melhoria da oferta dos nossos serviços.

Também este tráfego tem funcionado como carga de retorno, para os navios que depois de escalarem Cabo Verde fazem viagem de regresso a Europa sem qualquer carga.

Este tipo de serviço traz muitas vantagens económicas ao país, para além do ganho directo do porto com os serviços de utilização de cais, equipamentos, vendas de energia eléctrica, etc., os estivadores são beneficiados, bem como a comunidade

portuária em geral. Para além disso, há muita entrada de divisas directamente no mercado, tendo em conta os gastos diários feito por cada tripulante.

É de realçar que “O segmento de cruzeiros, mesmo quando não constitui uma actividade extremamente rentável para o porto, é sem dúvida um indutor de riqueza para a economia da cidade, da região e do país, razão pela qual existe grande competição entre vários portos do mundo para se afirmarem como porto de destino de cruzeiros”.⁷

Este tipo de segmento possui algumas contribuições directas, particularmente relacionadas com a operação do navio de cruzeiro, tais como as taxas portuárias sobre o navio e os passageiros, taxas de pilotagem, rebocadores, fornecimentos de água e combustíveis, entre outras. Há também as contribuições indirectas, tais como despesas de hotelaria e restauração, excursões em terra, compras feitas em terra, tudo isso demonstra a importância que o tráfego de cruzeiros tem para a economia nacional.

Para além dos benefícios acima mencionados nos dois segmentos, o segmento de transbordo ainda contribui de forma significativa para o aumento da movimentação de mercadorias no porto e no país, fomentando de que maneira a economia local, pois face a assiduidade da escala dos navios de transbordo os fretes baixaram para os importadores e Armadores nacionais e ainda tem contribuído para o não aparecimento da ruptura dos produtos no mercado.

2.5.1- Reforço da imagem da Enapor a nível Nacional e Internacional

O ambiente internacional conheceu nos últimos tempos consideráveis modificações estruturais com o desenvolvimento dos meios de comunicação e a crescente intensidade concorrencial e tem tido reflexos na postura das empresas que se querem posicionar e ter importância nos mercados em que actuam.

⁷ Dr. Jorge Pimenta Maurício – Administrador Delegado do Porto Grande

O relacionamento com a comunidade local é uma das vertentes estratégicas e pertinentes que contribuem fortemente para o sucesso de uma boa integração das empresas na sociedade em que estão inseridas.

O envolvimento da comunidade, a promoção de iniciativas que tenham impacto directo ajuda a desenvolver relações de confiança e a solidificar o relacionamento com os clientes.

A Enapor consciente de que esta ferramenta muito contribui para a socialização interna e externa da empresa, vem realizando algumas actividades para o efeito:

A nível nacional, tem-se registado:

- Participação activa nas Feiras realizadas no país;
- Apresentação Pública do Projecto “Plataforma Internacional de Transbordo” do Porto Grande - na Sala de Conferências do INDP;
- Divulgação das actividades principais da empresa quinzenalmente, através do jornal “A Semana”, etc.

A nível Internacional:

- Participação da empresa na Conferência Mundial da FORCV⁸ Expo 2005 em USA, tendo como objectivo a apresentação dos projectos da ENAPOR;
- Participação da ENAPOR no Documentário Euronews produzido pela QCP⁹ Television cujo tema era “As empresas com maior impacto em Cabo Verde”;
- Participação da ENAPOR na 10ª Feira Internacional de Macau e na 98ª Feira de Cantão, que tinha como tema “Promoção da Cooperação Regional – Desenvolvimento da Economia Diversificada”, foi instalado um Stand dedicado a Cabo Verde;
- O relançamento e modernização do site da Enapor, etc.

⁸ For Cape Verdeans

⁹ Quality Communications Productions

CAPITULO III- O CASO PORTO GRANDE

Fig.5- Porto Grande de S.Vicente



Fonte: Enapor

A excelente localização do Porto Grande, numa bacia semicircular com cerca de dois quilómetros de raio logo à entrada da ilha de S.Vicente, faz com que este seja considerado um dos portos mais seguros do país, naturalmente protegida das correntes marinhas através do grande quebra-mar natural (ilha de S.Antão), possuindo águas calmas e transparentes atingindo profundidades que variam entre os 11 e 30 metros.

Actualmente dispõe de um cais comercial com um perímetro acostável de 1.483 metros, distribuído em 8 postos de acostagem, com calado que varia de 3,5 e 12 metros, um parque de contentores com uma área de três hectares com capacidade anual para 40.000 TEU's.

O Porto Grande foi adoptado de um terminal de cabotagem para passageiros e cargas, concebido fora do porto comercial com o intuito de facilitar o trabalho dos navios de longo curso. O terminal possui 230 m de perímetro acostável, subdivididos em três postos de atracação para navios de cabotagem com 4 m de calado e uma rampa roll on/roll off. Ainda junto ao terminal fica situada a Gare Marítima que fornece estabilidade e segurança aos passageiros que fazem ligação inter-ilhas.

3.1 -O Desenvolvimento Regional como Consequência da Actividade Portuária

O efeito económico provocado pela actividade portuária na economia regional é melhor avaliado pela sua capacidade geradora de emprego e também, pelas actividades industriais complementares a portuária.

O Porto Grande é exemplo de que ao longo dos tempos vem contribuindo em grande medida para a economia da ilha de São Vicente.

Outros postos de trabalho surgem no complemento directo da actividade da exploração portuária nomeadamente, agenciamento de navios, pilotagem, segurança e a prevenção contra acidentes.

Entre as actividades industriais, que o Porto Grande com menor ou maior acuidade influenciou a sua fixação na ilha de São Vicente, pode-se designar a Interbase, Moave, Cabnave, Enacol e a Shell.

A actividade do shipping na ilha de São Vicente, não foge a regra, pois, a ilha desde muito cedo apresentou uma forte vocação para essa actividade marítima e o resultado desta, é nada mais do que, por um lado da influência e consequência dos navios que escalaram o Porto desde os tempos passados, como também devido a importação que na sua maioria era feita através do Porto Grande.

Do exemplo apontado, conclui-se a importância que um porto tem na economia do país. No entanto como se viu, a influência para ser positiva, pelo menos ao nível dos custos há que reduzir sempre os referentes a passagem pelos portos, mas sublinha-se que, esta tentativa tem de ser acompanhada pela cadeia dos transportes marítimos, ou seja, a economia nos portos não deverá ser acompanhada por uma perda superior, por exemplo, nos transportes terrestres.

A economia nos custos de passagem para ter o efeito multiplicador é necessária uma contínua economia em toda a cadeia de transportes, e, a sua aplicação na actividade económica a fim de a incrementar. Assim se vê qual a pertinência do Porto Grande na economia da ilha e, dessa forma, a inter-relação cidade-porto.

Por essa razão, o conceito de porto não pode ser analisado no seu ponto de vista tradicional e restritivo, que o considera como o local de transferência entre o

transporte terrestre e o marítimo, mas o porto deve ser visto e perspectivado para além do conceito tradicional de porto, como um local de instalação de actividades comerciais, industriais e de negócios e ainda como um local de prática do desporto, lazer e de acolhimento e prestação de serviço à navegação de recreio.

A insularidade não deixa de ser um factor decisivo da nossa actividade portuária; se por um lado, exige avultados investimentos em infra-estruturas e equipamentos devido a necessidade de se melhorar as condições físicas do Porto de cada ilha, por outro lado, impede a viabilidade económica dos pequenos Portos que têm uma prestação esporádica de serviços.

No entanto, nos dois Portos principais do país, que funcionam basicamente como os dois principais eixos por onde passam as mercadorias distribuídas as duas grandes regiões do país, garantem uma actividade económica independente e viável no contexto portuário nacional.

Assim, na perspectiva de imprimir uma maior eficácia e eficiência a administração portuária deve-se progressivamente fazer e materializar um programa que os permita alcançar a autonomia de forma a garantir uma substancial melhoria de gestão e a optimização da prestação de serviços.

3.2 O Desenvolvimento através do Ordenamento do Porto de S. Vicente

A evolução da cidade encontra-se, de facto, intimamente ligada à existência do Porto Grande, e, historicamente os períodos de desenvolvimento do porto, corresponderam a fases de prosperidade da cidade e da ilha, enquanto os períodos de declínio da navegação se traduziram em crises económicas e sociais, mais ou menos profundas de acordo com o nível da actividade portuária.

Fig.6-Foto do Porto Grande de São Vicente em 1964



Fonte: Enapor

A localização estratégica de Cabo Verde e as condições de abrigo excepcionais da Baía do Mindelo na ilha de S. Vicente constituíam condições ideais para a criação de infra-estruturas que possibilitassem o reabastecimento de navios a vapor, determinando a integração do Porto Grande como ponto de escala obrigatória dos navios a vapor que atravessavam o Atlântico.

O desenvolvimento do Porto é marcado pelo estabelecimento, em 1851, da primeira companhia de abastecimento de carvão à navegação, iniciando-se, então, o desenvolvimento do aglomerado primitivo. O primeiro núcleo urbano evidencia uma forte ligação à frente marítima, de que é exemplificativo o caso do edifício da Alfândega¹⁰.

O período de transição para o século XX foi marcado pela implantação de companhias inglesas ligadas ao comércio do carvão, assistindo-se ao apogeu da cidade do Mindelo nas primeiras décadas do século, seguido de um período de estagnação, devido à substituição do carvão pelo fuel e à consequente perda das escalas de navegação transoceânica e do comércio marítimo.

Na década de 50 do século passado, o Porto Grande inicia uma nova fase do seu desenvolvimento com a construção das primeiras infra-estruturas que compõem o actual porto e da ligação rodoviária marginal. Estas obras, para além de potenciarem

¹⁰ Actualmente funciona como Centro Cultural do Mindelo

o desenvolvimento da actividade marítima, introduziram modificações significativas na relação entre o Porto e a cidade, resultantes da tipologia e dimensão das novas infra-estruturas.

Fig.7-Início das obras do Porto Grande em 1956



Fonte: Enapor

A construção da Avenida Marginal que se estende a partir do morro do Fortim veio potenciar a instalação, a Norte, junto à praia da Laginha, da mais importante área industrial do Mindelo, onde estão localizadas as instalações da Moave e Electra.

A Norte da praia da Laginha, num terraplano conquistado ao mar, localizam-se os estaleiros navais da Cabnave, também ligados ao Porto e à cidade pela Avenida Marginal e sem necessidades acrescidas de área terrestre para o desenvolvimento da sua actividade.

A Sul, assiste-se ao desenvolvimento de uma nova área de concentração industrial, denominada de área industrial da Galé, com a instalação do estaleiro da Onave, da Shell e da Enacol, cujas instalações constituem o constrangimento mais significativo a uma possível expansão da cidade para Sul.

Na área da Galé fica localizado o cais de pesca, o que pressupõe a construção de armazéns frigoríficos e acessibilidades rodoviárias, de serviço ao Porto e ao aeroporto.

O estaleiro da Onave, vocacionado para a construção e reparação de pequenas embarcações de pesca, foi objecto de recentes obras de reabilitação, de modo que não se perspectivam necessidades de expansão, tal como se verifica em relação às instalações vizinhas da Shell e da Enacol.

O Porto constitui, actualmente, para além da sua função de porta de entrada e saída de mercadorias, um importante elemento de localização empresarial, não só em termos de actividades marítimo-portuárias, mas também de actividades industriais, comerciais e de serviços, ligados directa ou indirectamente à actividade portuária.

Neste sentido, destaca-se a influência do Porto na localização e implantação de empresas francas, as quais detêm já uma grande importância económica e social na ilha e na cidade do Mindelo.

Por outro lado, a baía do Mindelo e o Porto Grande (particularmente na recepção ao tráfego de navios de cruzeiro e no apoio à náutica de recreio) constituem um elemento de atractividade e suporte à actividade turística, representado pela localização na frente marítima de hotéis e agências de viagem.

A importância do Porto e o desenvolvimento dos tráfegos levaram com que a Administração Portuária, desenvolvesse em 1992/1993, o “Master Plan do Porto Grande”, no qual foram propostas obras de ampliação e modernização do porto¹¹, que ficaram concluídas em 1997.

Como se pode verificar, encontram-se pois, identificadas quase todas as opções e as alternativas de desenvolvimento das infra-estruturas marítimas, pelo que o constrangimento que se coloca actualmente à Administração Portuária está relacionado com o reordenamento dos espaços terrestres e a promoção da relação entre o Porto e a cidade do Mindelo.

Neste contexto, prevê-se a criação de áreas para a instalação de novas actividades de apoio ao Porto e a valorização de espaços urbano-portuários, tendo em conta a sua importância na criação de novas fontes de receita para a Administração Portuária e na requalificação paisagística e ambiental.

Enquadrado no reordenamento das áreas marítimas e terrestre a orla marítima e a zona terrestre sob a jurisdição do Porto Grande sofreram profunda transformação arquitectónica, tornando o litoral da cidade do Mindelo ainda mais agradável e

¹¹ A construção de um parque de contentores e de um terminal de cabotagem, a ampliação da capacidade de atracação de navios internacionais e a dragagem da bacia de manobra e do canal de acesso.

atractivo. Foi reconstruída a ponte do cais da Alfândega Velha e o alargamento dos passeios com conquista de espaço ao mar.

Ainda nesse âmbito foi construída uma marina para iates e um quebra-mar para minimizar o impacto das correntes marítimas.

O estudo a desenvolver e as soluções nele proposta serão um instrumento fundamental para o desenvolvimento sustentado do Porto Grande e para a afirmação da cidade do Mindelo como uma cidade portuária atlântica moderna.

3.3- Localização geográfica do Porto Grande versus Portos de países limítrofes

Cabo Verde encontra-se situado no centro das grandes rotas comerciais, na qual exerce um papel importante na circulação atlântica, participando activamente na prestação de serviços de intermediação portuária e do shipping. Porém, a forte concorrência de vários portos e países vizinhos como Las Palmas, Dakar, Abidjan entre outros, constitui um grande obstáculo que será necessário ultrapassar para tornar possível o seu desenvolvimento e a sua sobrevivência.

Para fazer face a essa concorrência, um porto deve dispor, ou estar dotado de vantagens competitivas, de trunfos e pontos fortes que podem corresponder as necessidades futuras. Os portos nesta circunstância deverão apostar nas vantagens competitivas que dependem de factores internos.

Localização Geográfica. É inegável que para o Porto Grande de S.Vicente, a localização geográfica de Cabo Verde, é o factor mais importante. Um porto terá tanto mais vantagens competitivas quanto mais próximo se encontrar de uma posição estratégica, relativamente à cadeia de transporte internacional. Para isso, é importante que se verifique as seguintes condições:

- **Estar situado próximo das grandes rotas marítimas.** Cabo Verde encontra-se situado numa rota transoceânica com volumes substancial de cargas (centenas de milhares de TEUs) movimentadas entre Brasil, Argentina, África do Sul, Nova York, Europa do Norte e Mediterrâneo com operadores que fazem transbordo

nas Canárias e Algeciras, aparentemente sem motivação para desviarem a sua rota.

- **Estar situado perto dos grandes centros de produção ou de consumo,** nomeadamente Nova York, alguns países de Europa situados no mediterrâneo, portos africanos como Dakar, Abidjan, Casablanca, etc.
- **Possui fundos naturais importantes.** O Porto Grande de S.Vicente dispõe de uma extensa bacia interior de águas profundas e calmas, oferecendo excelentes condições de entrada e abrigo em segurança a qualquer tipo de embarcação. Também de salientar a existência de zonas terrestres propícias ao desenvolvimento de actividades e serviços de valor acrescentado.
- **Boas acessibilidades marítimas.** O Porto Grande dispõe de um canal de acesso natural, com uma largura que permite receber no porto navios com um porte considerável.

Clima de segurança e estabilidade social. Sejam quais forem as vantagens competitivas que um porto tenha conseguido desenvolver, elas correm o risco de serem anuladas, sempre que ocorrem incidentes e greves pondo em causa o bom funcionamento do porto e com reflexos desastrosos para a economia do país. O Porto Grande, face aos seus concorrentes, encontra-se numa situação privilegiada, gozando de plena segurança e estabilidade social, contrariamente ao que acontece em países vizinhos onde a ocorrência de greves, piratarias, guerras se repetem com regularidade.

Estabilidade política e económica. Cabo Verde possui estabilidade económica, pois existe paridade cambial fixa entre o Euro e o ECV o que impede que haja oscilação da moeda.

Também a nível político existe estabilidade pois possui o regime democrático o que impede que haja conflitos políticos para pôr em causa o bom funcionamento do porto.

O dinamismo e o equilíbrio de uma comunidade portuária unida. No Porto Grande existe um conjunto diversificado de agentes económicos (comunidade portuária) com potencial de resposta aos desafios da mudança e uma relação consolidada com o porto.

3.4- Análise SWOT do Porto Grande

Face ao ambiente de concorrência que todos os sectores de actividades vivem neste momento, onde as empresas desejam prestar a cada dia que passa um serviço de melhor qualidade, garantindo a melhor satisfação dos seus clientes e tentando atrair outros, surge a necessidade de se autoavaliar e saber em que ponto se encontra a empresa. É neste contexto que surge a análise SWOT, que consiste em identificar tanto os fracassos da empresa, como também os pontos fortes, as ameaças e as oportunidades em relação ao seu meio envolvente.

Esta técnica é hoje muito utilizada por várias empresas que preocupam com o seu crescimento tanto no nível interno como externo, obrigando os gestores a usufruírem uma grande capacidade de inovação e de possuírem uma visão estratégica, e, sobretudo, com grande espírito empreendedor, colocando desta forma as suas empresas num patamar de desenvolvimento que almejam.

Sendo o Porto Grande uma empresa que tem à sua volta um grande número de intervenientes e querendo dar satisfação total aos clientes e utilizadores do porto em geral, resolveu-se fazer uma análise SWOT, como forma de conhecer a realidade da empresa e colocá-la num nível diferente da que se encontrava. Os resultados que se obtiveram ao longo da análise efectuada foram os seguintes:

<p>Pontos fortes</p> <ul style="list-style-type: none"> • Boas acessibilidades marítimas; • Plano de água favorável; • O fundo não está sujeito ao assoreamento¹² • Flexibilidade laboral e um bom clima socio-portuário; • Existência de áreas de expansão para infra-estruturas logísticas; • Possui o monopólio • Estabilidade política e económica; • Posição geoestratégica nas rotas marítimas Norte-Sul com proximidade à costa oeste Africana 	<p>Pontos fracos</p> <ul style="list-style-type: none"> • Incapacidade em termos de infra-estruturas e equipamentos, para atender determinados tipos de navios, bem como a movimentação de alguns tipos de mercadorias; • Inexistência de terminais específicos para movimentação de cada tipo de mercadoria; • Ausência de hinterland¹³; • Altos preços do combustível;
<p>Oportunidades</p> <ul style="list-style-type: none"> • Execução do Plano de transbordo de contentores para o Porto Grande; • Tendência de crescimento das trocas a nível mundial e aumento do comércio marítimo; • Existência de projectos de desenvolvimento de centros industriais na região, nomeadamente relacionados com a inauguração do Parque Industrial; • Vantagens competitivas após conclusão dos projectos de segurança inclusive implementação do código ISPS; • Disponibilidade de áreas para projectos portuários; • Redução de custos através da economia de escala; 	<p>Ameaças</p> <ul style="list-style-type: none"> • Posição dominante assumida pela maioria de algumas infra-estruturas portuárias dos portos da África Ocidental e Las Palmas, susceptível de desviar o tráfego dos portos de Cabo Verde; • A não adaptabilidade dos terminais de Longo Curso e Cabotagem, equipamentos e recursos humanos à rápida evolução tecnológica do sector marítimo e portuário mundial; • Fraca capacidade de influenciar armadores internacionais; • Fraca dimensão do mercado local. • Inexistência de meios financeiros próprios para financiamento de projectos ambiciosos. • A crise económica mundial

¹² Processo de acumulação de areia no fundo do mar, colocando em risco a segurança da navegação

¹³ Zona de impacto económico do porto

3.5- Perspectivas Futuras de Desenvolvimento

O Porto Grande de S. Vicente é um porto em que as perspectivas de desenvolvimento são pensáveis e atingíveis por várias razões: por ser um porto com história desde o tempo das operações de carvão¹⁴ em que os ingleses foram protagonistas por estar situada na encruzilhada do oceano atlântico, por onde passam muitas embarcações com destino ao resto do mundo, entre outros.

Em termos de expansão, o porto encontra-se limitado, devido ao desenvolvimento da cidade do Mindelo, pelo que é suposto a construção de um terminal adequado e moderno, numa zona que ofereça as melhores condições para o efeito e que posteriormente venha a contribuir para o alcance do objectivo estratégico e económico que se preconiza desde há muito no país.

Os constrangimentos identificados na construção desse terminal moderno no Porto Grande giram sobretudo à volta de recursos económicos e financeiros e a sua localização, pelo que urge mobilizar parcerias público/privadas para que o investimento idealizado seja uma realidade no país.

O Porto Grande tem todas as condições possíveis para receber o terminal de águas profundas, visto que a orla marítima oferece boas condições para construção do porto de transshipment, altamente competitivo que futuramente possa servir todas as companhias marítimas nacionais e internacionais que estabelecerem centros de transbordo e serviços feeders¹⁵ nesta região.

Naturalmente que, terá de ser feito um sério trabalho de marketing junto das mais diversas entidades internacionais e nacionais na procura de financiamento, para que o projecto tenha maior visibilidade e viabilidade para o porto e para a região onde se encontra inserido.

Existe um projecto em curso no Porto Grande para a construção de um terminal de transshipment, desenvolvido pela empresa Don Breazeale, cuja implementação

¹⁴ Em 1850 os ingleses chegaram em Cabo Verde

¹⁵ Distribuição de mercadorias feita entre portos por navios de pequena dimensão

comporta três fases. A 1ª fase é avaliada em 150 milhões de dólares, e aponta para a movimentação de 150 mil contentores, a 2ª em 66 milhões apontando para um tráfego de 450 mil Teus e a 3ª em 107 milhões de dólares, prevendo a movimentação de um Milhão de Teus. O investimento está estimado em 325 milhões de dólares e poderá ser suportado pelo sector privado segundo o estudo efectuado.

Esse projecto constitui uma das condições essenciais para o desenvolvimento económico futuro de Cabo Verde. Vários contactos têm sido feitos pelo Governo de Cabo Verde com vários parceiros internacionais e estes tem mostrado grande interesse em participar na implementação do referido projecto, cujos estudos de viabilidade mostram garantias.

No âmbito desse projecto serão feitos grandes investimentos no aumento da capacidade de atracação, carga e descarga no Porto Grande, dependendo do sucesso do mesmo, de forma a poder receber maior nº de navios com grandes calados.

O acordo de transbordo assinado com a Maersk Line, uma das maiores operadoras de linha de contentores a nível mundial pode ser considerado um avanço dado nesse sentido, apesar de o acordo não ter sido feito neste âmbito. Mas podem aparecer outros acordos com outras empresas operadoras de linhas de contentores tornando o projecto cada vez mais viável.

CONCLUSÃO

Os nossos Portos possuem um papel de extrema importância, pelo facto de Cabo Verde ser um país caracterizado pela dispersão geográfica, em que a sua economia depende substancialmente da importação para colmatar os fracos recursos internos.

É de realçar que a dependência da economia de Cabo Verde em relação à actividade portuária é particularmente traduzida pelo volume das suas importações em relação as suas exportações no tráfego total dos Portos.

Tendo em conta que a maior parte do que se consome dentro do país é movimentado através dos Portos, pode-se dizer que as receitas portuárias muito têm contribuído para a evolução do PIB em Cabo Verde.

Também se deve ter em conta que os impactos económicos da actividade portuária são muito evidentes em Cabo Verde, principalmente os efeitos sobre o emprego, isto porque a indústria portuária emprega uma grande parte da população de Cabo Verde.

Com vista a apetrechar os Portos de infra-estruturas e equipamentos capazes de responderem às necessidades dos operadores e utilizadores dos Portos, a Enapor, em coordenação com o Governo, tem vindo a fazer fortes investimentos no ramo portuário com o objectivo de desenvolver o país.

Importa dizer que sendo o Porto, um dos pólos de desenvolvimento da nossa economia, e tendo em conta a importância da segurança para o desenvolvimento económico dos Portos de Cabo Verde, a Enapor S.A. tem investido muito na segurança portuária.

E como se sabe, Cabo Verde encontra-se situado no centro das grandes rotas comerciais onde existe uma forte concorrência de vários Portos de países vizinhos como Las Palmas, Dakar, Abidjan, Bissau entre outros, constituindo um grande obstáculo que será necessário ultrapassar para tornar possível o seu desenvolvimento e sobrevivência.

Pode-se dizer que são várias as perspectivas em relação à expansão do Porto Grande, só que dependem na sua maioria de terceiros pelo que podem realizar-se ou não dependendo do interesse de privados em investir no sector portuário em Cabo Verde.

RECOMENDACÕES

- No que tange ao papel do Estado no sector portuário, este deve acelerar o processo de privatização dos Portos, escolhendo o que traz vantagens tanto para os operadores portuários como também para os utentes e utilizadores do mesmo, para que este contribua ainda mais para o desenvolvimento de Cabo Verde.
- Recomenda-se a continuação do uso do Marketing Estratégico como ferramenta fundamental para o desenvolvimento do negócio portuário a nível internacional, de forma a se conseguir uma melhor atracção aos investimentos privados para o Porto.
- É de extrema importância que a Enapor continue a apostar fortemente nas questões de segurança e fazer com que as exigências do ISPS Code sejam colocadas em práticas, atendendo às fortes ameaças que existem no mundo globalizado.
- Para manter e conquistar potenciais clientes, é preciso que a Enapor crie uma outra política tarifária, de forma a poder concorrer com Portos vizinhos, conquistando assim mais mercado e contribuir desta forma para um maior desenvolvimento do país.

LIMITAÇÕES DO TRABALHO

Deparamos com algumas dificuldades em relação aos dados de pesquisa tendo em conta que o arquivo relacionado com o assunto em questão é pobre o que exigiu um grande esforço da nossa parte.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Livros

- BARRETO, António. Globalização, Desenvolvimento e Equidade, Fundação Calaustre, Gulbenkian;
- DE SOUSA, João Figueira. (2003). Portos, Transportes Marítimos e Território. Lisboa
- PERROX, F. Economia, 12º Ano
- MARTINS, Celso Alfama Barreto. (2004). Pesquisa sobre a Historia Portuária Nacional.

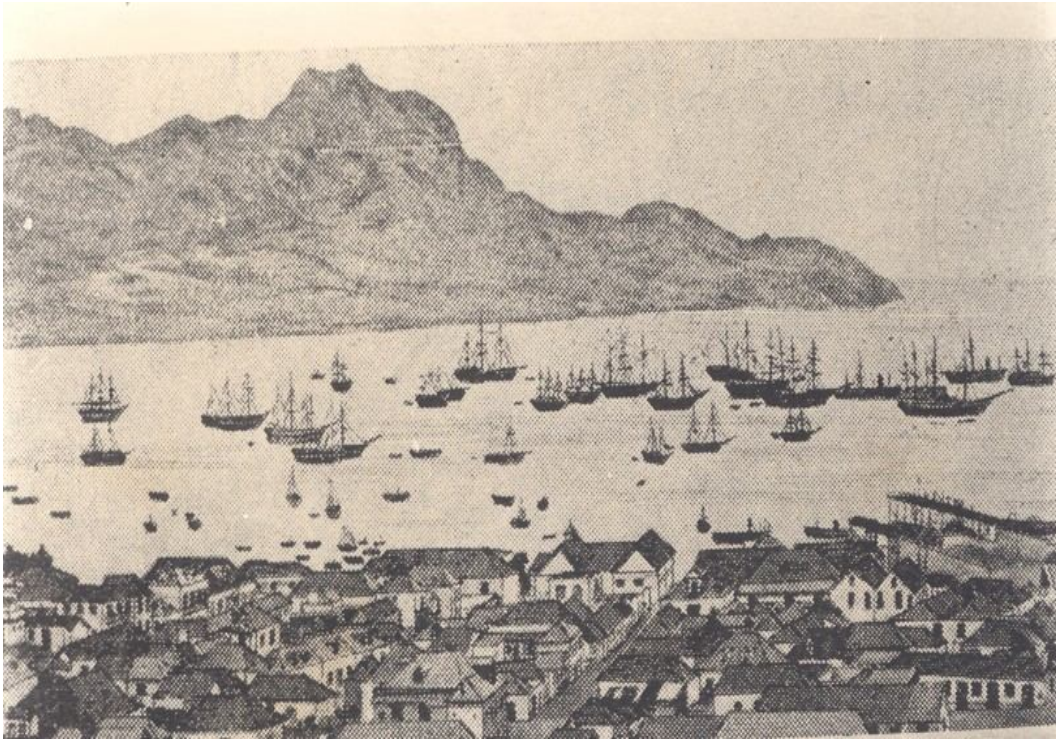
Revistas Consultadas

- Lopes, A.C. (2004, Junho). Revista Cábrea, p.8-11
- Martins, C.M (2003, Junho). Revista Cábrea, p.46-48
- Historia da Baía do P. grande (2002/2003). Guia do Porto Grande, p.5-12
- Parâmetro Internacional de Segurança (2006/2007). Guia do P. Grande, p.18-22
- Terminal de Transshipment (2008/2009). Guia do Porto Grande, p.12
- Privatização dos Portos: vantagens e inconvenientes (1995,Julho) Revista Cábrea, p.4-6
- A contribuição dos Portos no desenvolvimento económico (1995,Outubro) Revista Cábrea, p.9-11
- O Porto Grande e sua relação com as Zonas adjacentes (1995,Dezembro) Revista Cábrea, p.19-21
- O Relançamento da Economia Portuária (1996,Julho) Revista Cábrea, p.15

Sites Pesquisados

- [www.bportugal.pt/pt-Pt/Publicaçãoseintervenção/Banco/cooperações-Consulta de 17/03/20010](http://www.bportugal.pt/pt-Pt/Publicaçãoseintervenção/Banco/cooperações-Consulta%20de%2017/03/20010)
- [www.http//pt.wikipedia.org/wiki/Economia de cabo verde- Consulta de 17/03/2010](http://pt.wikipedia.org/wiki/Economia_de_cabo_verde-Consulta%20de%2017/03/2010)
- [www.indexmundi.com/pt/CaboVerde/Produto Interno Bruto\(pib\).html-Consulta de 17/03/2010](http://www.indexmundi.com/pt/CaboVerde/Produto_Interno_Bruto(pib).html-Consulta%20de%2017/03/2010)
- [www.enapor.cv-Consulta de 30/04/10](http://www.enapor.cv-Consulta%20de%2030/04/10)
- [www.alfândegas.cv- Consulta de 30/04/10](http://www.alfândegas.cv-Consulta%20de%2030/04/10)

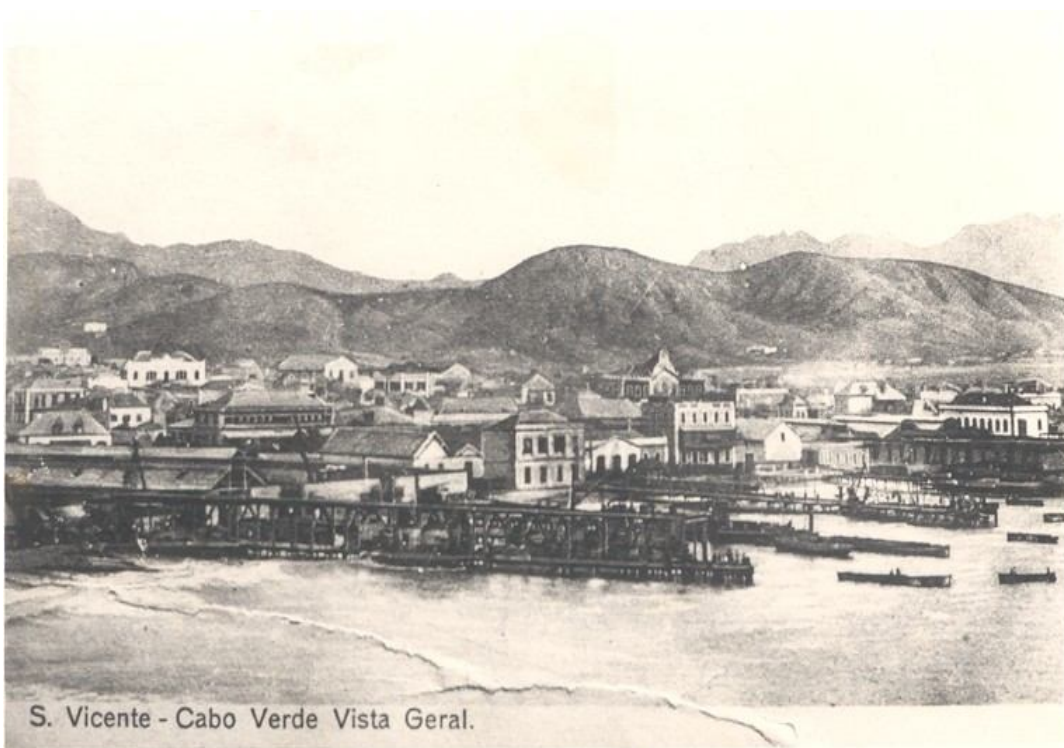
ANEXOS



ANEXO 1- Vista Parcial do Mindelo d'Otrora



ANEXO 2-Ponte de Desembarque de S.Vicente de Cabo Verde



ANEXO 3- S.Vicente Cabo Verde Vista Geral



ANEXO 4- Foto de Alfândega Velha 1956



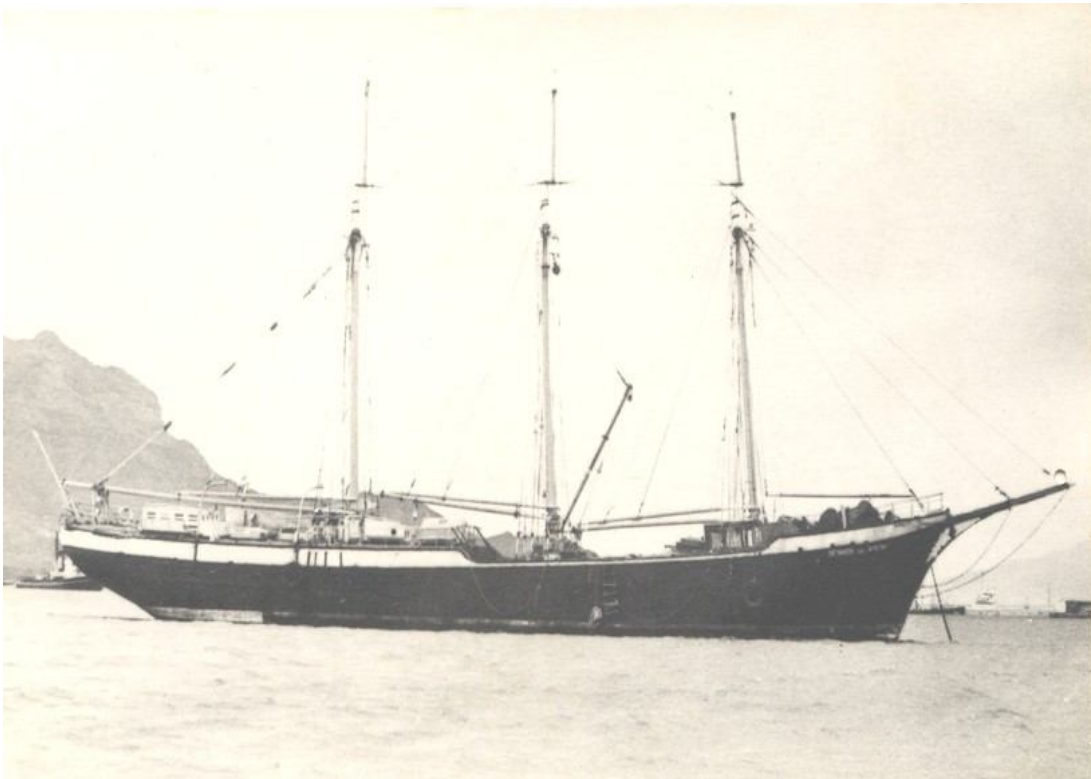
Anexo 5- Foto de Alfandega Velha 1966



Anexo 6- S.Vicente Cabo Verde vista Parcial do Mindelo d'Otrora



ANEXO 7-Cabnave em 1983



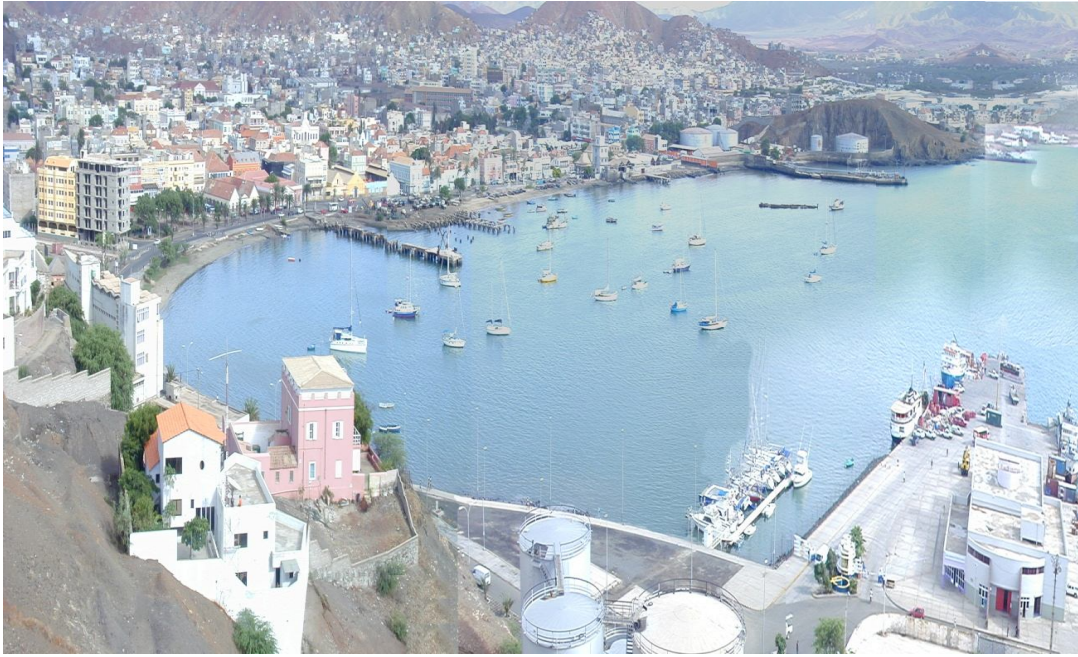
ANEXO 8- Cargueiro Maria Sony



ANEXO 9- Porto Grande de S Vicente Actual



ANEXO 10- Avenida Marginal



ANEXO 11- Mindelo Vista de Furtim



ANEXO 12- Porto Grande de S. Vicente Vista de Furtim



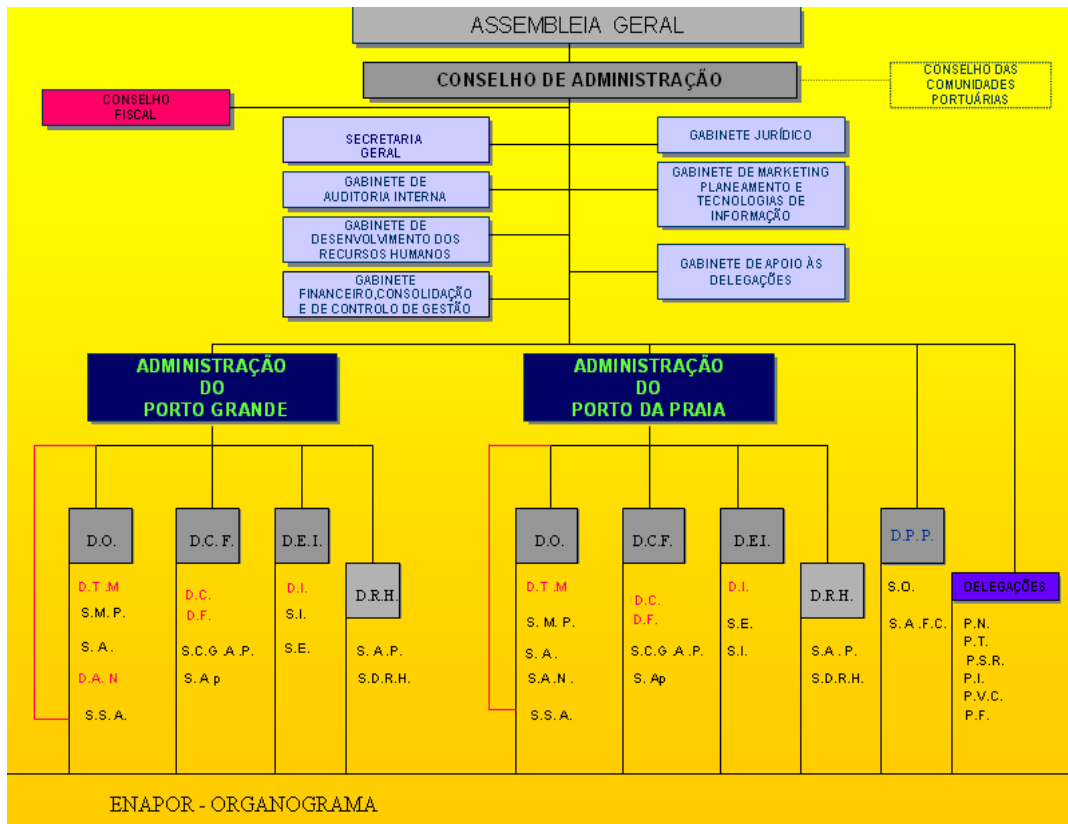
ANEXO 13- S Vicente Vista de Monte Verde



ANEXO 14- Vista Aérea e parcial de S Vicente



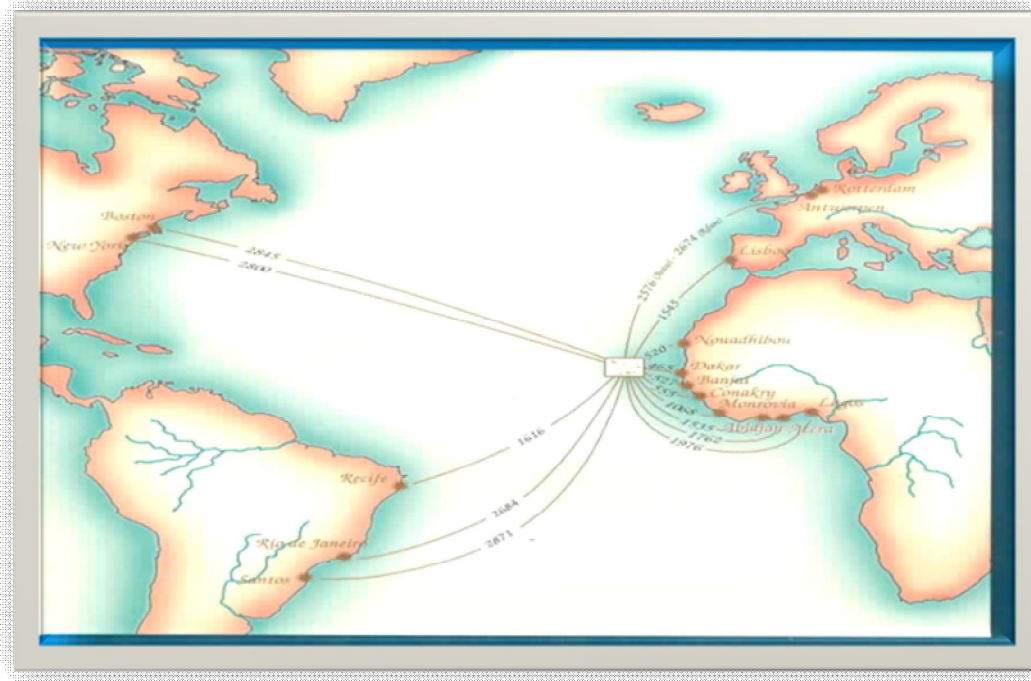
ANEXO 15- Vista Parcial de S.Vicente Actual



ANEXO 16- Organização e estrutura da ENAPOR SA



ANEXO 17- Sistema de Scanner a ser implementado no Porto de Palmeira, Porto Grande e Praia

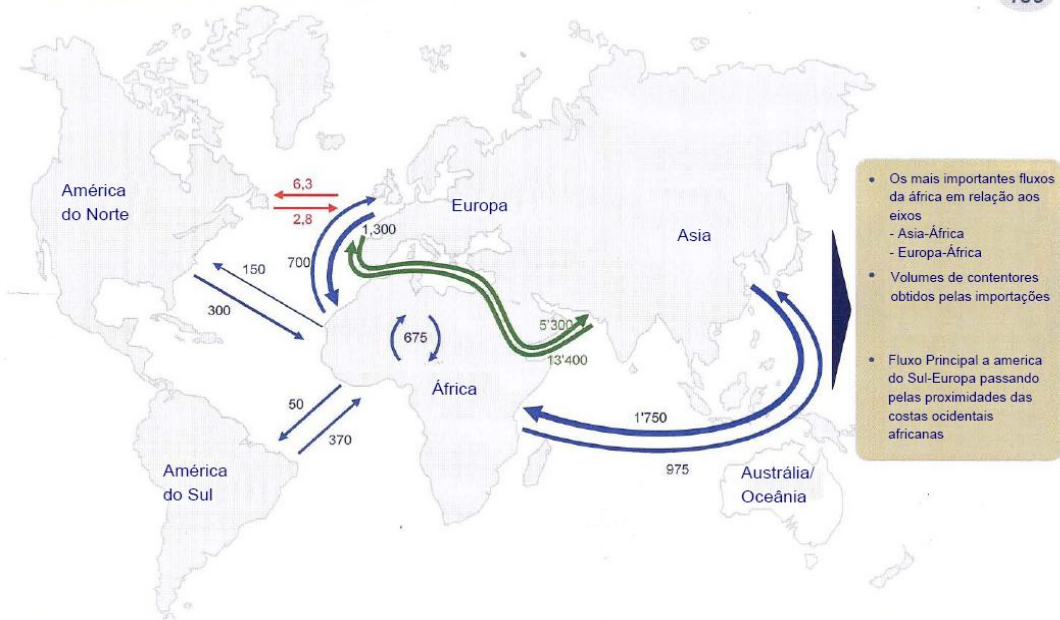


ANEXO 18- Posição Estratégicas dos Portos de Cabo Verde no apoio a Logística e Distribuição

2/3 DOS FLUXOS DE CONTENTORES EM AFRICA PROVENIENTES DA ASIA E DA EUROPA E UM IMPORTANTE FLUXO DA AMÉRICA DO SUL-EUROPA PASSAM NAS PROXIMIDADES DAS COSTAS

Em 1000 de EVP (contentores cheios), em 2007

TUC



Fonte: Drewry (2008) UNCTAD (2007)

11

ANEXO 19- Fluxo Mundial de Contentores em 2007

TRÁFEGO	Unidade	ACUMULADO (ANOS)				
		2009	2008	2007	2006	2005
Navios de Longo Curso						
Atracados						
Nacionais	n°	14	28	18	25,00	112,00
	TAB/GT	21.048	40.233	19.451	10.066,00	67.846,00
Estrangeiros	n°	951	1.009	953	930,00	794,00
	TAB/GT	4.854.904	5.199.318	4.210.661	4.254.419,00	2.835.240,00
Total	n°	965	1.037	971	955,00	906,00
	TAB/GT	4.875.952	5.239.551	4.230.112	4.264.485,00	2.903.086,00
Fundeados						
Nacionais	n°	2	3	5	0,00	4,00
	TAB/GT	2.020	3.495	6.786	0,00	2.985,00
Estrangeiros	n°	268	254	272	160,00	159,00
	TAB/GT	3.827.277	4.618.923	3.327.181	2.810.821,00	2.240.254,00
Total	n°	270	257	277	160,00	163,00
	TAB/GT	3.829.297	4.622.418	3.333.967	2.810.821,00	2.243.239,00
Navios de Cabotagem						
Atracados						
Nacionais	n°	4.683	4.697	5.424	4.927,00	4.470,00
	TAB/GT	4.161.929	4.559.507	5.170.715	4.614.582,00	4.280.881,00
Fundeados						
Nacionais	n°	192	180	215	208	189,00
	TAB/GT	144.517	128.378	244.091	316.991	102.350,00
Movimento de Mercadorias de Longo Curso						
Carregadas	t	70.219	106.049	57.401	61.427,10	47.069,00
Descarregadas	t	1.130.751	1.329.185	1.090.347	1.039.005,96	944.467,00
Total		1.200.970	1.435.234	1.147.748	1.100.433,06	991.536,00
Movimento de Mercadorias Cabotagem						
Carregadas	t	207.054	241.741	268.937	270.804,35	253.999,00
Descarregadas	t	211.695	234.762	252.868	253.664,44	256.145,00
Granel Líquido		249.368	235.845	174.082	76.421,42	31.621,10
Total		668.117	712.348	695.887	600.890,21	541.765,10
Movimento de Mercadorias de Longo Curso						
Carga Geral	t	136.415	172.179	147.784	120.813	106.322
Carregadas			0	0	0	0
Descarregadas			0	0	0	0
Contentorizada	t	412.135	450.617	317.275	319.070	257.157
Carregadas			0	0	0	0
Descarregadas			0	0	0	0
Granel Líquido	t	228.104	270.517	253.701	325.432	343.833
Carregadas			0	0	0	0
Descarregadas			0	0	0	0
Granel Sólido	t	160.722	235.360	226.392	166.899	166.374
Carregadas			0	0	0	0
Descarregadas			0	0	0	0
Sacaria	t	186.303	205.926	176.023	137.284	106.444
Carregadas			0	0	0	0
Descarregadas			0	0	0	0
Carga em transito	t	77.294	100.635	26.577	17.982	11.407
Total		1.200.973	1.435.234	1.147.752	1.087.479	991.537
Carregados	teus	26.466	27.241	22.881	21.531,50	17.720,00
	t	93.451	95.840	52.619	61.425,30	50.667,00
Descarregados	teus	26.372	28.583	24.915	23.051,50	20.627,00
	t	361.849	379.181	342.752	326.299,80	269.468,00
Baldeação		1.195	1.664	1.441		
		3.694	9.511	17.017		
Transbordo	teus	12.885	3.954	879	3.624,00	473,00
	t	139.480	99.051	9.861	19.550,00	2.827,00
Total	teus	65.723	59.778	48.675	48.207,00	38.820,00
	t	594.780	574.072	405.232	407.275,10	322.962,00
Movimento de Passageiros						
Desembarcados	n°	176.523	334.821	349.772	315.803,00	302.119,00
Embarcados	n°	510.748	335.147	345.028	311.219,00	300.675,00
Trânsito	n°	18.336	42.741	42.132	49.624,00	35.266,00
Total	n°	705.607	712.709	736.932	676.646,00	638.060,00

ANEXO 20- Estatísticas consolidado da Enapor 2005 a 200

31-12-2005	31-12-2006	31-12-2007	31-12-2008	31-12-2009
Notas	Notas	Notas	Notas	Notas
Compra 89,308	Compra 79,766	Compra 71,112	Compra 74,274	Compra 73,191
Venda 96,923	Venda 87,381	Venda 78,727	Venda 81,889	Venda 80,711
Cheques	Cheques	Cheques	Cheques	Cheques
Compra 91,918	Compra 82,371	Compra 73,722	Compra 76,844	Compra 75,801
Venda 95,513	Venda 84,971	Venda 76,317	Venda 81,479	Venda 78,301

Anexo 21- Câmbio do Dólar no período 2005 a 2009