

2.2. Construção e Obras Públicas

O sector da construção Civil e Obras Públicas continuou a ser em 1989 um dos sectores mais dinâmicos da economia de Cabo Verde.

As taxas de crescimento médio anual de consumo de cimento, da madeira e do ferro situam-se à volta dos 8%, 12%, e 13% respectivamente. Contudo, a qualidade dos produtos e a produtividade do sector continuam relativamente deficientes. As empresas privadas nacionais, regra geral, são subequipadas e ainda não se afirmaram do ponto de vista financeiro de modo a oferecerem garantias em termos de qualidade e prazo, o que tem resultado na conquista por empresas estrangeiras da quase totalidade das obras de vulto submetidas a concurso? *internacional*

O enquadramento da construção espontânea, a fiscalização a nível municipal e central, o aproveitamento dos materiais de construção locais e a problemática dos recursos humanos são áreas que devem merecer a melhor atenção.

As leis já aprovadas ou em vias de aprovação regulando a construção e habitação urbana, a actividade dos empreiteiros das obras públicas ou a concessão de alvarás deverão contribuir para uma intervenção mais organizada e disciplinada no sector.

As actividades desenvolvidas pelo MOP em 1989 centraram também na execução de obras de construção de estradas, porto e aeródromos, construção civil, preparação de processos de concursos e adjudicação de obras, acompanhamento de projectos financiados pela cooperação internacional, com destaque para as seguintes intervenções:

— Construção de estradas

Em Santiago deu-se continuidade à construção das estradas de S. João Baptista/Porto Mosquito, Calhetona/Cruz Grandé, Praia/S. Francisco, Ribeira Principal/Praia S. Jorginho; recuperação das estradas Variante/Santa Catarina, Praia/Tarrafal e ampliação da rede viária da Praia.

Em S. Vicente prosseguiu-se com as obras de Calhau, Morro branco e S. Pedro enquanto que em Santo Antão concluíram-se as estradas Ribeira Grande/Paúl/Janela e Boca de Ambas as Ribeiras/Garça e as obras do Nó Rodoviário da Ribeira Grande, das estradas Ponta Sul/Ribeira da Cruz, penetração do Vale de Paúl, Ponte Sul/Tarrafal, do desvio Selada Jorge Luis/Alto Mira;

A direcção regional do Sal continuou a execução dos estradas Vila/Juncalinho e Tarrafal/Praia Branca em S. Nicolau, tendo procedido na Ilha de Boavista à pavimentação de 4km da estrada Rabil/Paço Conde e construído 90% das alvenarias previstas neste projecto.

No Fogo deu-se continuidade à execução da estrada Circular F. 20L.

Construção de Porto e Aeródromos.

Continuaram os trabalhos de execução do Porto do Tarrafal de S. Nicolau e dos aeródromos de S. Filipe no Fogo e de Esperadinha na ilha Brava. O MOP tem-se empenhado em aumentar o ritmo de execução dessas obras sem atingir completamente a meta pretendida devido a problemas de ordem técnica e financeira. Prevê-se, contudo a conclusão dos dois aeródromos até fins de 1990 e a execução completa do Porto de Tarrafal no prazo contratual.

Construção Civil

As intervenções do MOP nessa área limitaram-se às ilhas de Santo Antão, Santiago e S. Nicolau tendo executado as seguintes obras:

Santo Antão: — Construção da esquadra policial da Ribeira e do Centro Agrícola Afonso Martinho;

— Ampliação da Central Electrica da Ribeira Grande, da delegação dos CTT, da escola Martiene e do Depósito da Shell no Porto Novo;

Santiago: — Remodelação de alguns blocos do Hospital da Praia e do edifício do Palácio da Justiça;

S. Nicolau — Início da construção do Centro Comunitário da Cruz Vermelha e conclusão da sede do MOP;

Entende contudo o MOP que é necessário criar as condições necessárias a dinamização da participação de outros intervenientes, que não o Estado, na realização de muitas das actividades que o sector da Construção Civil e Obras Públicas comporta ou que a ele se encontram ligadas de forma mais ou menos directa.

2.3. Comercio

Para 1989 o governo fixou em 3.600 milhões de escudos o «Plafond» de importação que corresponde a parcela do orçamento cambial atribuída à Direcção-Geral do Comercio para aquisição no exterior de bens correntes de consumo e de bens intermédios e de capital não destinados a incorporação ou ao fabrico de produtos para exportação, o que corresponde, em valores correntes, a um aumento de 6% em relação a 1988.

De acordo com os dados provisórios disponíveis o referido «plafond» foi utilizado em cerca de 99% tendo originado a emissão de 15 313 BRPI-S e 5 426 rectificativos.

Avalia-se em 1989 o valor total das importações em cerca de 7 500 milhões de escudos, o que representa um aumento de 1,3% em relação á 1988.

As autorizações de exportação concedidas aos operadores nacionais atingiram 570,9 milhões de escudos o que representa o valor mais elevado atingido pelas exportações do país desde a independência.

O aumento atrás referido deveu-se principalmente à evolução favorável dos produtos do mar e da banana cuja exportação rendeu respectivamente 360,5 milhões de escudos e de 167,1 milhões de escudos em 1989 contra 102,3 milhões de escudos e 91,4 milhões de escudos no ano anterior.

De assinalar contudo que este valor encontra-se empolado do montante proveniente da comercialização tardia de uma parte do atum fresco capturado durante a campanha de 1988.

No âmbito da promoção das exportações registaram-se as seguintes acções:

- Organização e participação nacional na 3ª Feira Internacional de Lisboa em Maio de 1989;
- Organização da 2ª Semana de Portugal em Cabo Verde em Junho de 1989;
- Organização Conjunta com a Empa da 2ª Feira de produtos brasileiros em Junho de 1989;
- Participação no quadro do projecto CVI/87/005 «Apoio a Cabo Verde no desenvolvimento das exportações» numa missão de estudo a quatro países das Caraíbas;
- Apoio aos exportadores nacionais nas tentativas de penetração em mercados externos (ex: Morabeza no Canadá);
- Preparativos para a constituição da Câmara de Comércio de Cabo Verde.

No concernente ao comércio interno, o acompanhamento do abastecimento do país que continua a se limitar ao produtos de maior consumo e aos produtos estratégicos acusou grandes melhorias em 1989 tendo-se esforçado no sentido de antecipar os acontecimentos com a introdução de mecanismos de seguimento das importações, dos donativos e da produção nacional.

Com excepção de alguns produtos que registaram uma quebra no abastecimento derivado de problemas de gestão de stocks foi possível em 1989 manter um nível de abastecimento relativamente satisfatório.

Durante o ano de 1989 foram concedidas 122 novas licenças comerciais distribuídas por 103 retalhistas, 18 importadores grossistas e 1 exportador passando o número total desses operadores em Cabo Verde de 2554 em 1988 para 2776 em 1989, concentrando-se na Praia e S. Vicente, 71% dos importadores e 42% dos retalhistas.

Anexos

- Balanço de execução de plafond 1989 — Anexo I
- Comportamento das exportações em 1989 — Anexo II
- Evolução das exportações 1980/1989 — Anexo III
- Licenças por tipo de actividade — Anexo IV

2.4. Transportes e Comunicações

2.4.1 Transportes Terrestres

Com uma taxa de crescimento de 8%, o parque automóvel teve uma evolução comparável à dos anos anteriores passando de 13.027 viaturas em 1988 para 14.121 viaturas em 1989.

Durante o ano em apreço registou-se um aumento de 16% do número de acidentes de 1213 para 1421, o que comprova a necessidade de se tomar com urgência medidas susceptíveis de inflectir a tendência actual.

De entre as acções desenvolvidas pela Direcção Geral dos Transportes Terrestres em 1989 destacam-se as seguintes:

- Publicação do Regulamento de Transportes Automóveis que permitiu a actualização da legislação existente tornando-a mais consentânea com a realidade actual deste sector em Cabo Verde que se caracteriza por um desenvolvimento acelerado;
- Apoio aos Secretariados Administrativos em projectos de sinalização de trânsito;
- Realização de cursos de acção educativa junto dos condutores de algumas empresas;
- Distribuição de 4500 cadernos «O Trânsito» a alunos do Ensino Básico.

Deu-se continuidade ainda a nível da Inspecção Geral do M.O.P. ao processo de recrutamento de um gabinete de estudos para apoiar esse Ministerio na criação de uma estrutura de manutenção de estrada conforme as disposições do acordo de Credito nº 1954CV, entre o Governo e o Banco Mundial (IDA) estrutura essa que deverá estar operacional a partir de 1990.

2.4.2. Aeronáutica Civil

A DGAC já dispõe de um quadro de pessoal aprovado e publicado, um regulamento interno e um Manual de Serviço, tendo sido implantadas durante o ano de 1989 os seguintes serviços: — Secretariado, licenciamento sobre direito de tráfego, documentação, emissão de licenças aeronáuticas, certificação de Navegabilidade, inspecção de medicina aeronáutica, exame e qualificações técnicas, actividades técnico jurídicas.

Prevê-se ainda a estruturação dos seguintes serviços aproveitando o apoio de cooperação especializada:

Planos de descidas, Busca e salvamento, plano de emergência aeroportuario.

Cabo Verde aderiu à Convenção de Roma sobre danos causados por aeronaves a terceiros à superfície e à Convenção de Tóquio sobre infracções a bordo das aeronaves.

Em 1989 a DGAC esteve representada em várias reuniões internacionais destacando-se os encontros na URSS e nos USA, as reuniões da CAB/Sam/2em Santiago do Chile e à Assembleia Geral da ICAO em Montreal tendo como objectivo principal demonstrar à comunidade aeronáutica internacional a necessidade e a oportunidade de se alargar a Fir oceânica do Sal até à Fir do Recife recuperando assim a antiga área de controlo aéreo de Cabo Verde com base em critérios técnicos.

No respeitante à cooperação tem-se recorrido ao apoio externo para inspecção médicas dos técnicos dos TACV, vistorias, certificação de aeronavegabilidade do equipamento dessa empresa bem como exames de qualificação de técnicos de Manutenção.

2.4.3. Aeroportos e Segurança Aérea

Em 1989, foi dedicada especial atenção à eventual extensão da FIR/Sal tendo-se efectuada várias missões de sensibilização junto à maior parte dos países utentes dessa Fir.

Desenvolveram-se também um certo número de contactos com países estrangeiros visando a consecução de apoio para a implementação do plano de busca e salvamento.

Os trabalhos da construção da nova pista do aeroporto da Praia prosseguiram a um ritmo aceitável tendo sido aberto concursos para as obras de reparação dos pavimentos das pistas e plataforma do AIAC.

No referente aos trabalhos nas pistas do Fogo e Brava a ASA contribuiu com um montante de 6 500 000 escudos.

Os aeródromos da Praia e S. Vicente foram equipados com novas viaturas de combate ao incêndio, aguardando propostas ao concurso aberto para fornecimento de viaturas de menor porte para os restantes aeródromos.

Procedeu-se à instalação de dois postos de transformação com uma potencia de 25 KVA 220/3.300 V. no Monte Tchota e no Monte Campenário para alimentação do Emissor VHF 128.3 que dá cobertura à Fir/Sal.

Um novo grupo gerador foi também instalado nos serviços electricos para dar cobertura a diversas áreas e serviços do AIAC.

Instalou-se um aparelho de raio X para detecção de armas ou outros artigos considerados ilegais.