

**GOVERNO  
DA REGIÃO AUTÓNOMA DO PRÍNCIPE  
(REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DE SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE)**

---

**PRIMEIRO PLANO  
DE  
DESENVOLVIMENTO  
REGIONAL  
2009 – 2012**

---

**PREPARAR O FUTURO**

---

**PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O  
DESENVOLVIMENTO**

---

## **1. APRESENTAÇÃO**

1.1 O presente documento corresponde à proposta de Plano de Desenvolvimento Regional ( PDR ) da Região Autónoma do Príncipe (RAP ) para o período 2009-2012. É o primeiro PDR que a Região realiza e surge na sequência do processo de afirmação autonómica do Príncipe. A sua elaboração ocorre por vontade do Governo Regional que, em articulação com o PNUD, accionou a tramitação necessária para a efectivação dos trabalhos. Por estas razões assinala-se desde já que na interpretação deste Plano devem tomar-se em consideração por um lado os Termos de Referência que balizaram os trabalhos, o contexto em que ocorreram face ao percurso histórico da autonomia da Região, e, por outro, a configuração da estrutura organizativa regional e o nível de recursos de que dispõe.

1.2 Foi levada a cabo uma ampla auscultação dos múltiplos agentes envolvidos nos desígnios da RAP bem como uma análise de vasta documentação (Consulte o Anexo “Bibliografia”). Desde o primeiro momento optou-se por entender que os “stakeholders”, tal como foram mencionados nos Termos de Referência (Governos regional e central, líderes comunitários, organizações socio-profissionais e associações de moradores) deveriam ser preferencialmente envolvidos na qualidade de “shareholders”, tendo tal enfoque sido comunicado tanto aos responsáveis do PNUD como do Governo regional e merecido as suas concordâncias. Nesta perspectiva incluíram-se ainda os operadores privados e cidadãos individualmente considerados. Com efeito, estando todos envolvidos num processo relativo a uma realidade territorial, é importante atingir desde a primeira hora um elevado grau de compromissos que tenda a diluir a ideia instalada de que uns são beneficiários passivos da acção de outros.

1.3 O PDR, tal como foi previamente estabelecido, assenta em três peças : “análise” (panorâmica) da situação actual; “opções estratégicas”; e “plano operacional”. Em momento oportuno, o Sr. Presidente do Governo Regional sublinhou que o trabalho não deveria ser concebido numa lógica

de (utilizando as suas próprias palavras) “*prêt-à-porter*”, revelando desse modo a plena consciência das especificidades regionais e da ausência de uma “cultura de planeamento”. A proposta técnica havia já registado a necessidade de configurar o PDR de forma ajustada tanto quanto possível à realidade organizacional sabendo-se, também, de antemão, de alguns constrangimentos relativos à realidade económica, social e infraestrutural a par da limitativa condição insular. Mas, apesar dessa necessidade de ajustes, entende-se que este é o momento ideal para introduzir na governação a prática relativa aos procedimentos habituais do planeamento e ainda a ideia central de que um PDR é um instrumento destinado a enquadrar as operações prioritárias para certo período de tempo de acordo com linhas gerais definidas politicamente – é a política tornada realidade e não (agora) a realidade tornada política. Tem sucedido, de um modo geral, que, ou há ausência total de plano(s) ou na presença dele(s), se encontra mais a mera intencionalidade política do que a organização das dimensões (social, económica, cultural e ambiental), esvaziando-se assim de conteúdo a própria governação e multiplicando acções e projectos desgarrados e sem qualquer possibilidade de contribuir para uma efectiva estruturação daquelas dimensões rumo a um desenvolvimento equilibrado. É importante salientar que nem ao nível central existe uma prática instituída de planeamento conforme foi revelado pela Direcção de Planeamento e Economia. O que realmente acontece é que se fazem programas eleitorais aos quais sucedem os programas de governo e a estes grandes opções do plano; o plano propriamente dito nunca é elaborado. Deste modo anunciam-se intenções sem se definir os modos de operação. Na RAP tem-se acabado por reproduzir o mesmo esquema.

1.4 Sendo importante dar sentido prático às ideias, o PDR/RAP assume-se como um instrumento de enquadramento e direcção operacional da política de desenvolvimento regional no respeito pelas políticas de real e verdadeiro interesse da coesão nacional.

## ÍNDICE

<b>APRESENTAÇÃO</b>	<b>2</b>
<b>A. ANÁLISE PANORÂMICA</b>	
1. UMA NOVA POLÍTICA REGIONAL E DESÍGNIOS DO PDR 2009-2012	6
2. QUESTÕES INCONTORNÁVEIS	7
2.i ÂMBITO GLOBAL	7
2.ii ÂMBITO NACIONAL	9
2.iii A NATUREZA INSULAR	10
3. CONSTRANGIMENTOS IMEDIATOS CUJA ULTRAPASSAGEM NÃO DEPENDE DA VONTADE EXCLUSIVA DO GOVERNO REGIONAL	11
3.i A QUESTÃO ESTATUTÁRIA/PROCESSO AUTONÓMICO	12
3.ii TRANSPORTES-CONECTIVIDADES	17
4. A SITUAÇÃO ACTUAL NO PRÍNCIPE-- OLHAR A REALIDADE (ASSUMINDO AS CONTRADIÇÕES)	21
4.i SOBRE AS PESSOAS E ACTIVIDADES	24
4.ii. SOBRE O AMBIENTE NATURAL	26
4.iii SOBRE A ORGANIZAÇÃO	30
4.iv SOBRE A ESTRUTURAÇÃO DO TERRITÓRIO E PROBLEMAS INFRAESTRUTURAS	31
<b>B. OPÇÕES ESTRATÉGICAS</b>	<b>36</b>
1. PENSAR A REESTRUTURAÇÃO DO TERRITÓRIO	36
2. ESTRUTURAÇÃO DAS OPÇÕES	41
<b>C. PLANO OPERACIONAL</b>	<b>48</b>
<b>D. ANEXOS</b>	<b>64</b>

## ACRÓNIMOS

AR	Assembleia Regional
BDAR	Base de Dados de Análise Regional
ECOFAC	Ecosistemas Florestais de África Central (União Europeia)
ENAPORT	Empresa Nacional de Administração de Portos
GEF	Fundo Global para o Ambiente
GRAP	Governo da Região Autónoma do Príncipe
GRP	Gabinete Regional de Planeamento
INE	Instituto Nacional de Estatísticas
MARAPA	Mar Ambiente e Pesca Artesanal
OGE	Orçamento Geral do Estado
ONG	Organização Não Governamental
PDR	Plano de Desenvolvimento Regional
PNOP	Parque Natural do Obô do Príncipe
PRADD	Plano Regional de Desenvolvimento Durável
RAP	Região Autónoma do Príncipe
SC	Sociedade Civil
STP	São Tomé e Príncipe
UNDAF	Quadro Lógico da Assistência das Nações Unidas para o Desenvolvimento
WADCO	West African Development Company (Pty.), Ltd.
ZEE	Zona Económica Exclusiva
ZF	Zona Franca
ZP	Zona Plano

## **A. ANÁLISE PANORÂMICA**

### **1. UMA NOVA POLÍTICA REGIONAL E DESÍGNIOS DO PDR (2009-2012)**

1. O grande referencial político que deu origem às alterações verificadas no Príncipe nos últimos anos é a ideia de mudança no sentido de ultrapassar a situação de dupla insularidade. É por isso importante assentar na tradução operacional desse conceito : existem problemas de natureza estatutária político-administrativa e problemas também (mas não só) daí decorrentes que determinam a paralisia do desenvolvimento da região. É importante salientar que os problemas não derivam exclusivamente, como é sabido, da ordem interna (regional e nacional) e que, universalmente, às pequenas ilhas correspondem, em regra, grandes problemas e que o país na sua totalidade é um pequeno país insular.

2. O enquadramento de uma nova política regional exige uma correcta interpretação da situação estatutária da RAP mas, não menos importante, é observar desde já o seguinte : para um melhor enquadramento do referencial da política regional que se pretende levar a cabo reconhece-se um conjunto de questões de natureza incontornável na medida em que o Príncipe num mundo globalizado é parte do mundo e, num mundo de países, é parte integrante de uma república com contornos históricos, culturais e territoriais definidos.

3. O grande desígnio deste primeiro PDR (2009-2012) é dotar a RAP de :

- estabilidade relativamente ao Estatuto Político-Administrativo numa perspectiva de coesão nacional

- organização capaz de implementar o sistema de planeamento no âmbito da governação de modo a introduzir boas práticas que ultrapassem o horizonte temporal dos mandatos políticos
- uma visão institucional que permita conceber a região de acordo com dinâmicas e problemáticas de âmbito global e nacional das quais não pode arredar-se : as questões incontornáveis

## **2. QUESTÕES INCONTORNÁVEIS (PENSAR GLOBAL PARA PENSAR LOCAL)**

### **2.i Âmbito global**

2.i.1 Várias dinâmicas atravessam as sociedades actuais não sendo possível estar alheado delas por maior que seja o isolamento territorial. A globalização, as tensões energéticas, as questões ambientais e as expressões demográficas adquirem um peso estruturante que não pode ser esquecido em nenhum acto de intervenção de políticas públicas. Do mesmo modo algumas problemáticas, de efeitos sem fim à vista e que ensombram as visões mais optimistas, devem ser tomadas em consideração, designadamente : a segurança, as endemias e pandemias, a pobreza e a recém instalada crise alimentar mundial. Todos sem excepção em maior ou menor grau estão sujeitos à influência destas dinâmicas e problemáticas de nível global.

2.i.2 Sobre as dinâmicas globais, em síntese :

- a) globalização : crescimento permanente dos fluxos do comércio internacional e dos movimentos de capital com efeitos estruturais em termos de concorrência internacional

- b) tenções energéticas : crescimento continuado da procura de petróleo acentuado pela industrialização das economias emergentes; instabilidade política nas regiões com maior concentração de reservas; aumento expressivo dos preços; interesse redobrado por outros pontos de exploração
- c) expressões demográficas : dilatação dos fluxos migratórios com consequências diversas inclusivamente ao nível da saúde pública e da segurança
- d) ambiente : maiores exigências ao nível da preservação e da prevenção em consequência das evidentes alterações climáticas e dos seus efeitos à escala planetária

2.i.3 Sobre as problemáticas globais, em síntese :

- a) segurança : terrorismo, tráfico(s), criminalidade comum, etc.
- b) pandemias : tuberculose, HIV/SIDA e outras
- c) pobreza : acentuação de assimetrias e situações de emergência potenciais

2.i.4 As políticas públicas não podem deixar de ter em consideração estas dinâmicas e problemáticas transversais bem como os acordos relativos ao ordenamento internacional. Consequentemente os planos de desenvolvimento devem configurar-se neste sentido de preocupação e alinhamento. O PDR da RAP não pode ser excepção e as particularidades regionais deverão ser entendidas no quadro destas questões de fundo. Agentes económicos e cidadãos em geral devem ser envolvidos neste processo de consciencialização de partilha do mundo, por mais modesto que seja o lugar ocupado na ordem mundial.

2.ii Âmbito nacional

2.ii.1 Apesar dos conhecidos constrangimentos do país, verifica-se na actualidade uma estabilidade política tendo recentemente sido alcançados objectivos de relevo como é o caso do perdão da dívida externa e uma harmonização relativa ao ajustamento estrutural. São aspectos que apesar de não serem sentidos no dia a dia pelo cidadão comum têm importância capital para o futuro do país e para a sua imagem em termos internacionais. No entanto uma elevada taxa de inflação (cerca de 35%) e uma economia não contabilizada de elevadas proporções empobrecem essa imagem e não podem ser esquecidas em nenhum momento dos actos de governação.

2.ii.2 Para além destes aspectos, são visíveis algumas dinâmicas e problemáticas sobre as quais é importante reter a atenção.

2.ii.3 Sobre as dinâmicas nacionais, em síntese :

- a) ambiente favorável aos negócios, inclusive zonas francas e offshore
- b) exploração do petróleo em previsão
- c) projecto do porto de águas profundas de S. Tomé em curso
- d) reconhecimento generalizado do turismo como sector a desenvolver
- e) reconhecimento e afirmação da necessidade de levar a cabo a reforma do estado, da administração pública e da justiça
- f) clima político-social de aceitação da autonomia regional do Príncipe
- g) clima discursivo generalizado em que transparece a ideia de que os santomenses se reconhecem culpados por problemas que têm.

2.ii.4 Sobre as problemáticas nacionais, em síntese :

---

- a) questão fundiária por resolver decorrendo daí grandes hesitações para o investimento privado
- b) falta de confiança dos cidadãos nas instituições do Estado
- c) graves problemas ao nível das infra-estruturas, água, energia e transportes
- d) segurança alimentar/pobreza

### 2.iii A natureza insular

2.iii.1 A natureza insular do Príncipe, bem como do resto do país, à qual se associa a pequenez das respectivas dimensões, são dados incontornáveis e imutáveis. No entanto, não é demais reafirmar que o território do Príncipe inclui uma vasta zona marítima que deve ser sempre tomada em consideração bem como uma orla costeira significativa.

2.iii.2 As questões globais e nacionais determinam quadros de oportunidades e constrangimentos. Do mesmo modo, deve ser encarada a insularidade. Assim, é necessário imprimir na governação e no processo de planeamento uma visão estratégica atenta a essas dimensões. O governo, através de acções dirigidas, deve promover junto dos cidadãos, particularmente dos jovens, uma cultura de alargamento do campo visual e sensorial dos indivíduos de modo a pressentirem a sua terra como uma terra composta de terra e mar. Uma cultura que conduza as pessoas a olharem para o exterior sem ser na perspectiva da emigração.

**3. CONSTRANGIMENTOS IMEDIATOS DE NÍVEL NACIONAL CUJA ULTRAPASSAGEM NÃO DEPENDE DA VONTADE EXCLUSIVA DO GOVERNO REGIONAL**

1. Existem duas limitantes ao processo de planeamento que convém considerar de imediato : uma de natureza institucional e outra de natureza infra-estrutural. É importante compreender que quando se verifica uma **descentralização imperfeita** o que acontece é a desconcentração de responsabilidades sem a entrega do poder na prática.

2. A RAP tem de estar consciente desse fenómeno que se vem repetindo um pouco por todo o mundo quando se colocam questões de autonomia e de poder local. O que a História nos revela é que a competição entre territórios se traduz na marginalização de alguns e que os processos autonómicos tendem a gerar situações em que o reclamador vai acumulando responsabilidades sem ter os ingredientes básicos para as assumir. Mas, por outro lado, muitas vezes o reclamador não adequa a sua estrutura organizativa nem assume a sua condição de sujeito activo relativamente aos aspectos mais impopulares como, por exemplo, a liquidação e cobrança de impostos e taxas.

3. As dinâmicas e fluxos de troca entre territórios devem também ser analisadas com ponderação porquanto limitam a escala das intervenções. Portanto, tudo deve ser visto no âmbito de uma interdependência entre o Príncipe e S. Tomé e considerando responsabilidades de parte a parte.

4. Colocadas que estão estas questões, considera-se ser da maior importância ter presente, em síntese, a forma como se tem desenrolado a ideia de autonomia regional, os compromissos que daí derivam e o facto de o Estatuto político-administrativo não estar, nesta data, aprovado (a proposta de Estatuto apenas foi aprovada pela Assembleia Nacional na generalidade). É também importante observar de perto a situação relativa aos transportes inter-ilhas (questão de particular relevância).

---

5. Nesse sentido apresenta-se nos pontos seguintes a problemática da questão da autonomia regional e a problemática dos transportes/conexões inter ilhas.

3.i A Questão Estatutuária / Processo Autonómico

3.i.1 Alguns dos marcos essenciais da evolução da situação político-administrativa na Ilha do Príncipe ao longo da sua existência.

3.i.2 **A antiga administração ultramarina e colonial.** Reza a história que a ilha do Príncipe foi descoberta pelos portugueses em 17 de Janeiro de 1471 e denominada Santo António. Em 1502 tornou-se donataria e recebe a designação de Ilha do Príncipe. Em 1573 passa a colónia da Coroa e posteriormente foi ocupada pelos holandeses em 1598 (Agosto e Outubro). Em 1753 uniu-se a São Tomé para formar a colónia de São Tomé e Príncipe.

3.i.3 A colónia achava-se dividida em dois Concelhos, o de S. Tomé e do Príncipe, e em varias freguesias e regedorias. Na Ilha do Príncipe, em representação do governo, havia o Administrador do Concelho e o Secretário com largas atribuições.

3.i.4 **Da Independência.** Apresenta-se no quadro do presente trabalho uma breve resenha dos antecedentes herdados da história do direito constitucional santomense (Vide Anexo "Legislação Constitucional").

3.i.5 Regista-se uma profunda alteração do estatuto originariamente concebido pelos parlamentares constituintes de 1990 e que pressupõe obrigatória e impositivamente a adopção do estatuto político-administrativo da Região Autónoma do Príncipe cuja proposta de lei

encontra-se na Assembleia Nacional para discussão e aprovação desde 1994.

3.i.6 Em consonância com o novo texto constitucional, a divisão do território na Região Autónoma, e a respectiva organização administrativa, deverão ser objecto de regulamentação para que o Estatuto Autónomo da Ilha do Príncipe reflecta a alteração introduzida na lei fundamental.

3.i.7 **Da Autonomia Vertida na Proposta de Estatuto para a Região Autónoma do Príncipe.** Os traços gerais do sistema autonómico instituído. O estatuto apresenta-se como um diploma legal de natureza para-constitucional que enquadra o regime de autonomia constitucional do Príncipe, definindo as competências próprias da administração regional autónoma e a estrutura e funcionamento dos órgãos de governo próprio. O Estatuto da RAP tem a fisionomia duma constituição regional visando dar corpo ao regime autonómico instituído na Constituição da República revista de 2003.

3.i.8 A autonomia deixa de estar, do ponto de vista formal, condicionada e sujeita à política do governo central. Nomeadamente, a autonomia

- Política : traduzida na existência de órgãos de governo próprio
- Normativa : mediante o reconhecimento da competência legislativa e regulamentar no âmbito territorial próprio
- Administrativa : manifestada pela existência de competências e funções não inteiramente subordinadas à administração central
- Económica e financeira : através da garantia de recursos económicos e financeiros necessários para a prossecução das tarefas constitucional e legalmente atribuídas à região
- Decisória : mediante a interdição de tutela ou controlo dos órgãos do poder central, a não ser nos limites fixados na Constituição

- Participativa : em actos do Estado que afectam especialmente a região

3.i.9 A soberania passa a ser representada por um Ministro do Governo Central, entidade com competência e legitimidade que os estatutos lhe conferem para apreciar política e juridicamente a validade dos actos legislativos regionais, em ordem a assiná-los e mandá-los publicar, ou a recusar a assinatura e requerer junto do Tribunal Constitucional o controlo de legalidade ou constitucionalidade.

3.i.10 **A dinâmica applicativa do novo ordenamento autonómico.** A mudança operada no ordenamento jurídico regional não se traduzirá, por si só, numa melhoria do nível de vida dos habitantes da Região Autónoma do Príncipe se o processo não for sustentado por uma base económica e financeira que garanta a realização das justas aspirações e expectativas da população do Príncipe.

3.i.11 O novo sistema reclama a emissão de diplomas estruturantes relativamente :

- às questões essenciais para o regime autonómico tais como a estrutura dos órgãos de poder próprio, as matérias de interesse específico, o património e poder tributário
- à organização da administração regional e dos serviços nela inseridos: a problemática levantada pela supressão da autarquia local e o vazio institucional dela decorrente, e a necessária demarcação territorial.
- às áreas que não correspondem ao núcleo das competências reservadas dos órgãos de soberania

3.i.12 O regime político-administrativo próprio da Região Autónoma, consagrado no artigo 137.º da Constituição Revista e desenvolvido no

Estatuto Político-Administrativo submetido à Assembleia Nacional, implicará necessariamente a transferência para a Região Autónoma das funções e correspondentes serviços cuja descentralização permitirá, deste modo, satisfazer os interesses da respectiva população, salvaguardando-se, como é óbvio, o princípio da unidade e a soberania do Estado.

3.i.13 Para o pleno funcionamento do regime político-administrativo da região autónoma, torna-se imprescindível a existência de um corpo de funcionários regionais para fazer funcionar a máquina regional. Para além disso, a alteração do actual sistema autonómico obriga a que se proceda a melhor estruturação da orgânica do governo regional para acolher as modificações introduzidas.

3.i.14 Tanto a Constituição Revista como o Estatuto proposto atribui à Região Autónoma do Príncipe poder tributário próprio, consubstanciado no direito de dispor de todas as receitas fiscais cobradas no seu território, independentemente da sua natureza e da sua categoria específica, e de dispor das mesmas.

3.i.15 O Estatuto Político-Administrativo consagra a autonomia fiscal da Região e prevê a competência administrativa regional na criação dos serviços fiscais competentes para o lançamento, liquidação e cobrança dos impostos de que é sujeito activo.

3.i.16 O quadro legal proposto prevê a regionalização dos serviços fiscais como forma de concretizar a autonomia financeira regional, possibilitando um efectivo controlo regional sobre as diversas actividades económicas realizadas e o cumprimento dos preceitos constitucionais e estatutários sobre a titularidade das receitas.

3.i.17 A descentralização prevista no Estatuto pressupõe a criação e definição, através de decreto regulamentar regional, de serviços regionais,

com vista à prossecução das competências e que deverão estar na dependência directa dos órgãos do poder regional.

3.i.18 A transferência de competências tem de ser encarada como um processo de mudança que irá permitir à Região concretizar as aspirações autonómicas da sua população.

3.i.19 Dotada formalmente de vastos poderes a região está longe, na actualidade, de conseguir desfrutar plenamente dos mesmos, devido as dificuldades resultantes de carências de meios económicos e financeiros que, de facto, constitui o principal factor impeditivo da concretização das metas que o sistema autonómico se propõe atingir.

3.i.20 Outro elemento de perturbação do sistema autonómico formalmente consagrado é a inexistência de um corpo de funcionários regionais com competência requerida para pôr em marcha a máquina regional.

3.i.21 O estudo e a reflexão analítica do processo autonómico aconselham a máxima prudência e racionalidade no aperfeiçoamento do sistema autonómico, criando-se apenas as instituições necessárias.

3.i.22 Por outro lado, com base nas realidades vivenciadas pelos detentores dos órgãos do poder tanto regional como central dever-se-á adoptar práticas que assegurem um relacionamento institucional são, entre os órgãos do poder regional e entre a Região Autónoma e a República, como forma de prevenir querelas e afrontamentos inúteis.

3.i.23 Inspirado numa lógica constitucional coerente e uniforme, o Estatuto deverá reflectir o equilíbrio do sistema autonómico estabelecendo a adequada articulação entre os órgãos do poder central e o poder regional.

3.i.24 O relacionamento institucional deverá ser sempre presidido, no quadro do sistema regional, pela lógica de harmonia, de concórdia, de coesão nacional e do estreitamento dos laços de solidariedade entre todos os santomenses.

3.ii Transportes-Conectividades

3.ii.1 É habitual dizer-se que a Região Autónoma do Príncipe sofre de dupla insularidade. As razões dessa dupla insularidade devem-se, por um lado, à descontinuidade geográfica da ilha em relação ao principal centro económico nacional, S.Tomé, e por outro lado, pela sua dimensão, quer física, quer económica quer populacional.

3.ii.2 Os sistemas de conectividade tendem sempre a estar estruturados conforme uma lógica económica. As economias de escala da RAP não facilitam, por conseguinte, a melhoria da sua conectividade com o país e com o resto do mundo, razão pela qual a problemática da dupla insularidade não é fácil de reverter.

3.ii.3 Subsiste no entanto uma obrigação de serviço público que, sem depender de uma viabilidade económico-financeira, tem que ser necessariamente atendido. É aí, e também numa perspectiva de preservação da integridade e coesão nacional, que se encontram os justificativos para os investimentos nas acessibilidades da RAP.

3.ii.4 **Porto do Príncipe** é uma infra-estrutura absolutamente desadequada às necessidades da região e, de facto, constitui-se como um factor de bloqueio à instalação de um serviço de transporte marítimo regular, seguro, eficiente e confortável como é a expectativa dos habitantes do Príncipe.

3.ii.5 A exígua profundidade do cais, a elevada altura a partir do nível do mar, o seu constante assoreamento com os resíduos trazidos pelo rio Papagaio, a falta de equipamentos de movimentação vertical e horizontal de cargas e a quase ausência de terraplenos tornam o porto numa infraestrutura que cumpre mal o seu papel de interface entre os transportes marítimos e a ilha.

3.ii.6 De facto, devido as características do Porto de Santo António, o serviço marítimo para o Príncipe tem sido feito com imensas dificuldades. A maioria dos navios disponíveis para fazer a ligação entre S.Tomé e Príncipe têm calados superiores ao permitido no porto ou são obrigados a gerir todas as suas operações no porto em função das marés.

3.ii.7 Tem havido declarações de intenção de interesses privados em investir em projectos portuários na região. Recomenda-se que, antes que qualquer concessão seja feita, o Governo disponha de estudos detalhados sobre as melhores opções técnicas e operacionais em função das expectativas de desenvolvimento da ilha. Assim, em função da visão que se tem para a Região, das expectativas de instalação de novas actividades e promoção das existentes se leve a cabo um estudo de factibilidade técnica, económica e financeira que ajude a determinar que tipo de porto, sua localização e eventuais estruturas e formas de financiamento. Com esse instrumento em mão o Governo estará em melhores condições de trabalhar no sentido da materialização de um projecto portuário para a região.

3.ii.8 **O aeroporto do Príncipe** é, neste momento, um factor de risco à actividade aérea. Os requisitos mínimos de segurança aeroportuária não são respeitados. A superfície da pista tem desgastes anormais, as margens laterais de segurança estão obstruídas ou com capim, as cabeceiras não cumprem os requisitos, os meios de apoio a navegação e de resgate e salvamento são praticamente inexistentes.

3.ii.9 A aerogare está completamente degradada e não dignifica, pela sua aparência mais do que pelas suas dimensões, a região.

3.ii.10 Foi feita a concessão do aeroporto à Société de Conservation et Développement/SCD (BV) de Holanda, detentor do Bom Bom Island Resort no Príncipe e do Omali Lodge (ex-hotel Marlin Beach) em S. Tomé. A SCD pede apenas 10 anos de operação exclusiva deste aeroporto, contra um investimento de mais de 20 milhões de Euros.

3.ii.11 Conforme os termos do contrato o concessionário deverá, numa primeira fase, reparar a pista e aerogare e, posteriormente, estender a pista uns 130 metros, para obter assim uma pista de 1450 metros, permitindo a operação de aviões de 30 passageiros com 100% de carga. Está igualmente prevista a instalação de iluminação (solar), facilitando as viagens nocturnas, inclusive as evacuações médicas tanto para os visitantes como os ilhéus.

3.ii.12 **Transportes marítimos.** A problemática dos transportes marítimos para a Região Autónoma do Príncipe é, como para S.Tomé, de capital importância. Tratando-se de uma economia muito aberta, devido sobretudo aos elevados níveis de importação (a produção interna é quase nula) os custos dos transportes, principalmente quando agravados por ineficiências como as existentes nos portos e navios, acabam por ter uma influência muito grande nos preços internos.

3.ii.13 Os preços dos bens importados na Região Autónoma do Príncipe são sempre mais elevados que os que são praticados em S.Tomé, em grande medida, por causa dos preços dos transportes marítimos.

4.ii.14 Os navios que, actualmente fazem o tráfego entre S.Tomé e o Príncipe ou são antigas embarcações de pesca adaptadas ao tráfego de

mercadorias e pessoas ou embarcações de dimensões superiores às necessidades locais e estruturalmente inadequadas para o referido tráfego.

3.ii.15 Dados aos preços do transporte aéreo entre S.Tomé e Santo António há um importante tráfego de passageiros entre as duas ilhas que é feito nessas embarcações que, por não estarem adaptadas ao transporte de passageiros, transformam a viagem em autênticas odisséias, algumas com fins terrivelmente trágicos. Desde 2002, já houve cinco barcos inter-ilhas perdidos, com um total de vítimas mortais elevado. No momento em que este plano está a ser escrito, sucedeu um desses acidentes (navio Thérèse).

3.ii.16 É o conhecimento dessa realidade e a pressão legítima dos habitantes do Príncipe que levou as autoridades centrais a inscreverem nos últimos orçamentos de estado verbas para a compra de um navio para fazer a ligação entre S.Tomé e Príncipe.

3.ii.17 O Governo actual mantém a intenção de adquirir uma embarcação para servir o tráfego entre as ilhas, não obstante as declarações de entidades privadas no mesmo sentido.

3.ii.18 O GRAP deverá pois acompanhar, porque é o principal interessado, as demarches para a aquisição do navio e, participar na reflexão e nas opções relativas as modalidades de gestão do navio. A intenção é ter um navio que opere em sistema de linha marítima, ou seja, com programações definidas (dias e horas) de partidas e chegadas do conhecimento público.

3.ii.19 **O impacto dos transportes marítimos na redução das assimetrias.** Tal como foi anteriormente referido, os custos das ineficiências e inadequação infraestruturais do sector dos transportes marítimos, tal como eles existem hoje, agravam, em grande medida, as

assimetrias entre viver em S.Tomé e viver no Príncipe, com um balanço francamente negativo para os habitantes do Príncipe. Os preços de todos os produtos importados são mais elevados na RAP; os efeitos negativos de continuar no isolamento ficam assim à vista e não são apropriados numa época moderna mundial.

3.ii.20 **Transportes aéreos.** A Região Autónoma do Príncipe tem sofrido, desde a queda do Twin Otter da Air São Tomé, de um isolamento acrescido ditado pela ausência de um serviço aéreo regular, entenda-se, com dias e horários previstos de partida e chegada e realmente cumpridos.

3.ii.21 Não se contabilizou, mas é inequívoco que são enormes, os prejuízos económicos e eventualmente humanos, que a ausência de ligações aéreas entre S.Tomé e Príncipe causaram, sobretudo para os habitantes da região.

3.ii.22 Recentemente e após várias peripécias, tem operado o vôo da companhia aérea SCD. Os vôos são feitos com um avião Dornier 228 de 19 lugares, pertencente a companhia.

3.ii.23 Parece ser consensual no Príncipe que é irrelevante para os habitantes da região qual a companhia que deve garantir as ligações entre Santo António e S.Tomé. O que importa aos habitantes é a existência de ligações regulares, fiáveis, seguras, frequentes e a preços competitivos.

#### **4. A SITUAÇÃO ACTUAL NO PRÍNCIPE – OLHAR A REALIDADE (ASSUMINDO AS CONTRADIÇÕES)**

1. A situação actual no Príncipe não difere em nada da situação do resto do país em matérias relativas à organização da vida económica e social. O que difere situa-se no domínio da "esperança". Claro que foram

alcançados objectivos importantes do ponto de vista político que estão inscritos no próprio programa do XIII Governo Constitucional no qual é afirmado "...a autonomia da ilha do Príncipe é hoje uma realidade indiscutível que importa aprofundar." E ainda "... uma atenção particular será dada à melhoria das ligações aéreas, marítimas e comunicações de uma forma geral entre as duas ilhas." Urge agora, dar corpo às intenções.

2. Para lá da questão Estatutária e da questão dos Transportes-Conectividades é necessário olhar o território em si mesmo. Admitindo que estes dois problemas serão resolvidos com brevidade, que se passa depois? A continuação das mesmas práticas económicas e sociais vigentes? O mesmo tipo de intervenção dos poderes públicos?

3. Para efeitos de concepção do PDR, a análise da situação actual não pode nem deve estar espartilhada por critérios de natureza sectorial. Em primeiro lugar porque existe uma real dificuldade em encontrar, relativamente à maioria dos sectores dados fiáveis para tomar em consideração. É apenas nos sectores da saúde e da educação que se pode de facto encontrar fiabilidade -- e rigor informativo -- apesar de os próprios técnicos reconhecerem certas fragilidades. Não é de estranhar esta situação que do mesmo modo percorre a realidade nacional. A existência de vasto número de documentos relativos ao país, independentemente da sua qualidade técnica, não colmata as insuficiências dos aparelhos estatísticos, devendo assinalar-se a este propósito que a região muitas vezes é apenas tímidamente considerada em estatísticas, estudos e relatórios surgindo como um "apêndice". Além disso, muitos desses estudos e relatórios, partindo de erros de base quantitativa e qualitativa, apenas servem para perpetuar a comédia analítica em que tudo se repete desde os números até às suas interpretações. Em segundo lugar porque os processos sociais, culturais e económicos não são, em muitos caso, passíveis de ser quantificados automaticamente à luz de critérios estatisticamente arrumados para outras realidades.

4. Pelo que anteriormente foi dito, é importante assumir de vez que na maioria dos documentos, tanto nacionais como regionais, transparece mal o que a realidade oferece. Em honestidade, nenhum cidadão pode aceitar a falácia de números pré-fabricados, reveladora de um esquema viciado à partida. Perguntas óbvias sobre esta matéria podem ser várias, mas bastará uma : **que valem os números relatorizados perante uma realidade marcada por uma economia informal maior do que a formal?**

5. Temos portanto de ser realistas e perguntar que realidade temos à nossa frente olhada através das dimensões económica, social, cultural, ambiental e organizacional, sem a tentação de seguir caminhos quanto frénicos mas com a preocupação de deixar claro que **para planificar é preciso quantificar.**

6. Não quantificar debilita a força e a legitimidade dos poderes públicos desacreditando o Estado e a governação tanto ao nível central como ao nível regional; não quantificar traduz-se sempre ao final em pior qualidade de vida. O cidadão comum tem a percepção que a sua vida é “ao dia”, que não pode pensar de outro modo porque não tem condições para o poder fazer e não acredita nas instituições.

7. O Orçamento Regional para o ano económico de 2008 revela que as despesas globais da Região são cobertas a 97% pelo O.G.E. e em apenas 3% por receitas locais. Apesar da reduzida actividade económica da Região e do reduzido número dos seus habitantes, é uma situação inaceitável que traduz bem o estado das coisas.

8. **A Região tem vida económica, mas não tem uma economia.** Muito se fala do sector agrícola, **mas será que ele existe mesmo?** A verdade é que no Príncipe não é possível encontrar nenhuma unidade

agrícola produtiva digna desse nome tanto do ponto de vista produtivo como do ponto de vista da sua organização.

4.i. Sobre as pessoas e actividades

4.i.1 A população do Príncipe decididamente concentrada em torno das zonas que lhe facilitam mais a existência poderá ser indevidamente considerada rural se nos apegarmos a um conceito de "rural" demasiado estreito. Apesar de ter um quotidiano vivido em função daquilo que a terra dá não tem hábitos rurais similares aos que se podem encontrar em regiões marcadas por ruralidades mais profundas. À partida tem uma história assente numa "economia de roça" e esse tipo de unidade implicava o assalariamento rural. De facto, essa espécie de fábrica (seja, a roça colonial ou a Empresa Estatal) do qual dependiam os trabalhadores e seus familiares, nunca ofereceu aos mesmos as condições necessárias para tornar-se "camponeses" a tempo parcial. Portanto, a população chamada "rural" durante toda a história do país, não existiu nunca no sentido mais clássico do termo, embora o meio circundante às roças/empresas-fábricas as condições de trabalho fossem rurais. A organização da roça sempre foi de tipo agro-industrial.

4.i.2 Actualmente não se encontra nem o camponês nem o assalariado rural permanente até porque a maioria das roças não labora ou, se labora, não faz um esquema organizado em termos produtivos. Na falta da "economia de roça", poucos são aqueles que por lá querem ficar e mesmo esses deslocam-se com muita regularidade à cidade até porque as distâncias o permitem. Claro que os mais idosos e as crianças residentes nas chamadas comunidades são os que ali permanecem mais tempo.

4.i.3 Com os pescadores sucede um pouco a mesma situação, tendo a maioria à dupla residência (nas praias e na cidade). Este fenómeno sumariamente retratado, acarreta pensar que os cidadãos do Príncipe,

neste momento, fazem uma opção clara pela vida urbana que lhes traz mais bem estar, além disso não havendo real actividade agrícola, pouco têm a fazer nas zonas mais afastadas da cidade. A actividade no espaço rural é fundamentalmente recolectora de productos flora e faunal. Sendo a pesca de tipo artesanal, estima-se um número de pescadores na ordem dos 400 que naturalmente têm actividade sazonal.

4.i.4 Poucas actividades de tipo industrial há, e as que existem estão concentradas sobretudo no sector da construção civil e madeiras e também na produção de bebidas. Mas não se trata de verdadeiras empresas em regra. A Camâra de Comércio, Agricultura, Indústria e Serviços identifica cerca de 70 empresas para todos os sectores mas só reconhece, como empresários, apenas uma dúzia. O sector comercial tem dinâmica mas não está também estruturado. O movimento bancário é diminuto e assenta sobretudo nas contas dos funcionários e instituições públicas e somente anima quando há obras públicas. Apesar disso o BISTP prevê para breve a introdução de um terminal automático em Stº António e mesmo a construção de um edifício para alojar a sua agência regional. Deve-se ainda assinalar que existe actividade bancária "marginal", concorrente portanto das instituições legalizadas. Trata-se de operadores que agilizam transferências cobrando uma taxa de 5% ( segundo nos foi possível apurar ) e que utilizam o processo de cheques pré-datados para empréstimos.

4.i.5 Portanto, temos uma população sem economia mas com alguma vida económica que transparece no seu consumo, o que revela uma economia informal acentuada assente, fundamentalmente, naquilo que a terra ainda vai dando generosamente. E, porque a terra e o mar são efectivamente generosos, não se verificam sinais exteriores de pobreza generalizada conforme sugerem alguns relatórios e documentos oficiais que apontam para mais de 60% a população a viver abaixo do limiar da pobreza. Além disso, de um modo geral, as pessoas não se reconhecem

como verdadeiramente pobres. Há, sem dúvida, bolsas de pobreza e carências diversas mormente no domínio da habitação, mas isso não significa pobreza extrema (é necessário também algum cuidado analítico neste domínio). Todavia deve ter-se em atenção que as actividades meramente recolectoras têm sempre os dias contados podendo a população ver os recursos de que actualmente dispõe esgotarem-se rapidamente: o aumento demográfico (estima-se que a população ultrapasse os 7000 habitantes), a falta de investimento na agricultura, o “esforço de pesca” são disso indicadores e a par destes, o descuido ambiental e/ou a não devolução à natureza daquilo que se retirou (árvores, em particular).

#### 4.ii Sobre o Ambiente Natural

4.ii.1 Hoje em dia o ambiente, visto tanto global como nacional e regionalmente, torna-se não apenas numa moral para um modo de vida mais lógico mas sim numa necessidade. As mudanças climáticas planetárias, causadas pelo facto de existir um empenho e um comportamento humano muito negativo face ao ambiente, não cessam de criar desastres por todo o mundo. A legislação nacional a favor do ambiente, porém, é significativa, o que demonstra, portanto, a preocupação do Estado e dos cidadãos santomenses pela salvaguarda de, pelo menos, o *status quo* ambiental nacional (ver Anexo “Cronologia da Dinâmica”).

4.ii.2 Em termos de planeamento de desenvolvimento -- razão de ser deste documento -- no contexto de São Tomé e Príncipe, como pequeno estado insular em vias de desenvolvimento, e, particularmente no contexto do Príncipe, o meio ambiente não é simplesmente um factor entre tantos outros, mas sim o factor primordial.

4.ii.3 Porquê considerar o ambiente como factor primordial, acima dos factores sócio-económico-políticos tradicionais? Em termos simplistas,

sem a preservação do meio ambiente, em todas as suas dimensões terrestres e marítimas, a ilha do Príncipe, seis vezes mais pequena que a sua irmã maior, poderá tornar-se numa ilha desértica, semelhante a qualquer das de Cabo Verde, num período de tempo comparável ao seu tamanho.

4.ii.4 Embora a imagem possa parecer exagerada, é de facto em potência muito real, já que tudo aponta para a vulnerabilidade da ilha, e a forma desarticulada do Estado e do Governo Regional ao legislar em nada ajuda. Por exemplo, no mesmo ano – 1998 – em que o Estado se tornou signatário do Convénio do Rio-92 sobre a biodiversidade/CBD, promulga um antigo Decreto-Lei -- 61/95 -- onde é identificada a Baía das Agulhas no Príncipe como uma das novas zonas francas nacionais, e no mesmo ano, é aprovado o concessionamento desta Baía para a criação dessa mesma zona franca. O Memorando de Entendimento do Convénio entre a West African Development Corporation (Pty.) Ltd. (WADCO) e o GRAP para a concessão da Baía das Agulhas da Zona Franca no Príncipe (assinado em Maio de 1997 pelas partes), foi deliberado e aprovado, em 1998, pela Assembleia Nacional. Com a sua aprovação, a posse de grande parte dos terrenos e das instalações das antigas Empresas Estatais de Azeitona e Sundry – um terço (45 km<sup>2</sup>) da superfície total dos 140 km<sup>2</sup> da ilha – passa à WADCO durante 50 anos, ou seja, efectivamente duas gerações e meia.

4.ii.5 Em nenhum documento disponível sobre o negociado com a WADCO aparece um montante global estimado do investimento pela mesma.

4.ii.6 É difícil imaginar como a extensa biodiversidade da ilha no respeito pelo CBD poderá sobreviver se esta área (que ocupa também uma extensão significativa do Parque Natural do Obô do Príncipe/PNOP), se tornar numa área de cimento além de experimentação agrícola, conforme está planificado; em ambos os casos é preciso o abate extenso de árvores e

portanto a destruição de uma biodiversidade mundialmente reconhecida como excepcional.

4.ii.7 É oportuno sublinhar alguns factos. A biodiversidade do Príncipe é única :

- É considerada a segunda em toda a África, logo após Madagascar, em biodiversidade
- É mais importante do que as Ilhas Galápagos em endemismo
- As Ilhas Tinhosas contêm a maior comunidade de aves marinhas no Atlântico Este desde Marrocos até Namíbia
- O ecossistema é realmente muito maior do que actualmente se pensa dado não ser completamente conhecido ainda

4.ii.8 Iguamente, a mudança climática subsequente pode ter, numa ilha tão pequena, efeitos directos e indirectos de curto, médio e longo prazo não negligenciáveis. Portanto, as perspectivas e promessas económicas e sociais contidas neste tipo de proposta ficam sem interesse real para os principenses, e apenas, talvez, para alguns beneficiários directos.

4.ii.9 Este exemplo simboliza o desordenamento de facto na gestão estatal, e a desarticulação entre ambos os governos, o que não é muito inusual em países em vias de desenvolvimento. Por um lado, precisava-se, com urgência, de arrumar soluções viáveis para as antigas roças transformadas em Empresas Estatais, as quais nunca foram rentáveis. Por outro lado, fica à vista a vulnerabilidade institucional perante a sempre crescente vaga de oportunidades e oportunistas de curta visão que utilizam argumentos falsos tais como os de “protecção” do ambiente como carta de entrada.

4.ii.10 Por outro lado, é de salientar o “Mal Nacional” : peca-se, desde os responsáveis até a população, por não cumprir a legislação e regulamentação vigentes. A actual campanha de credibilização das

instituições públicas significa o reconhecimento desta situação. Dado que os Parques Naturais são terrenos reservados de propriedade particular do Estado, um único acto descuidado por parte deste ou por qualquer outra entidade ou indivíduo, dentro do quadro actual de anarquia, poderá arruinar a sua biodiversidade – além da sua beleza -- e portanto, da sua potencialidade económica para os principenses bem como dos seus direitos a uma vida sã, o que é contraditório com o discurso – igualmente vigente - do “desenvolvimento sustentável”. É de evitar no Príncipe, a todo custo, situações idênticas às que já se verificam em S. Tomé, por exemplo na zona de Guadalupe.

4.ii.11 Estas acções, com efeitos negativos na sua maioria, são de difícil constatação pelos governos seja central como regional pois não existem nem meios para monitorar o desgaste dos seus recursos naturais nem, muito menos, meios ou planos para direccionar a vida sócio-económica da população sempre crescente. O que é ainda mais trágico é a falta de vontade política casada com a falta de experiência e capacidade necessárias para esta tarefa imprescindível em qualquer estado de direito, seja pequeno ou não.

4.ii.12 A realidade da pequenez física da ilha em termos de espaço utilizável tanto arável como habitável, acompanhada do aumento demográfico, completam o quadro. Não é aceitável que o Estado, a administração regional e os cidadãos do Príncipe, continuem a actuar de forma avulsa e sem coerência, sobretudo em matéria ambiental; é um comportamento ecosuicida.

4.ii.13 Para além do quadro legislativo regindo ou não o ambiente, os últimos anos têm visto actividades conexas implementadas por instituições nacionais e multilaterais, nomeadamente estudos sobre temas tais como “Plano Regional do Ambiente para o Desenvolvimento Durável” (RDSTP, ca. 1997), “Alternativas e Potencialidades Económicas” (Banco Mundial, ca.

2000), “Primeiro Relatório Nacional sobre a Biodiversidade” (RDSTP e o GEF/PNUD, ca. 2004), etc. Também, a ECOFAC, na sua Fase IV, tem desempenhado, junto à Direcção do Ambiente, esforços continuados para tornar efectiva a criação dos Parques Naturais do Obô de S. Tomé e do Príncipe e, proximamente ficará finalizado o seu “Plano de Monitorização e Gestão dos Parques Naturais do Obô”. A ONG MARAPA e a rede científica do Grupo de Conservação do Golfo da Guiné têm igualmente contribuído para a protecção do ambiente marinho, das espécies em perigo de extinção, promover a investigação zoológica e botânica, etc.

4.ii.14 Infelizmente nesta área a maioria dos estudos, relatórios e trabalhos ficam sem grande efeito sobre as acções dos Governos, seja central seja regional. Diversas explicações são dadas, nomeadamente a falta de recursos (financeiros, humanos, materiais, etc.). Ainda que nas escolas a educação ambiental possa ser (e é) incluída, é difícil mudar atitudes e hábitos enraizados, difíceis de alterar mesmo tendo em conta o crescimento populacional e a redução lógica de oportunidades viáveis num espaço tão exíguo como o Príncipe, que cria uma pressão outrora impensável sobre o ambiente (florestas, mar, costas, ribeiras, e outros ecossistemas), além da poluição sonora, do ar, das águas e do solo que o seu uso quotidiano ocasiona.

#### 4.iii Sobre a organização

4.iii.1 A organização ao nível serviços públicos é de base simples mas cruzada entre serviços regionais propriamente ditos e serviços regionais que dependem também orgânicamente dos ministérios e instituições centrais. Sobre esta questão é apenas importante referir neste contexto que a organização actual dos serviços públicos bem como do próprio Governo Regional não é compatível com o modelo de Estatuto político-administrativo previsto. Com efeito, o modelo é bastante avançado definindo um vasto elenco de “matérias de interesse específico” que

difícilmente serão governáveis com base na actual estrutura, esquema organizativo e práticas que lhe estão associadas. O Estatuto, a ser aprovado, deve ser assumido de forma gradual de modo a que o GRAP possa evitar “ilegalidades por omissão”. Pode, por isso, justificar-se uma revisão da actual Lei-Orgânica que vá no sentido de, face às limitações orçamentais e organizacionais existentes, formatar as responsabilidades governativas sob pena de o governo poder vir a ser acusado de não corresponder na prática à amplitude de atribuições que o Estatuto lhe confere.

#### 4.iv Sobre a estruturação do território e problemas infraestruturais

4.iv.1 **Relativamente ao território** e à sua ocupação, constata-se que cerca de metade da ilha (a sul) está praticamente desabitada não se desenvolvendo aí actividades visíveis para além da pesca. Com efeito, toda a vida social e económica se desenrola a partir do seu centro geográfico até ao limite norte. Este facto determina até que, na prática, quando se fala em “sul” se esteja a referir o sul da parte norte da ilha ou seja o seu centro.

4.iv.2 A sul todas as infraestruturas que outrora terão existido não têm actualmente qualquer significado digno de registo exceptuando as que se relacionam com as telecomunicações e a sinalização costeira. Os resquícios de locais marcados pela presença humana regular existem, mas não podem ser considerados hoje senão sinais do passado (o caso de Infante D. Henrique, por exemplo). Toda a estruturação do território está determinada à partida por esta realidade demográfica e económica.

4.iv.3 Verifica-se ainda que a cidade de Stº António, as suas imediações, e a zona do Aeroporto são a “vida” da Região. É necessário desfazer equívocos tradicionais. Convém a este propósito salientar que o último Censo anotou que “...na ausência de uma definição de zona urbana o INE definiu...” como urbano para todo o país “Água Grande, todas as cidades dos distritos e todas as vilas” resolvendo assim o problema estatístico e

apresentou uma população rural de 4056 pessoas e uma população urbana de 1010 pessoas no Príncipe. Claro que numa perspectiva de geografia humana ou sociológica as coisas são diferentes e o tempo passou : muitos dos locais identificados no Censo estão hoje desabitados e a população aumentou : concentração urbana à vista.

4.iv.4 A desestruturação da “economia de roça” determinou modalidades de viver e ocupar o espaço completamente diferentes. Além disso, a atractividade dos centros urbanos é um fenómeno mundialmente generalizado, indiscutível, e irreversível. no quadro das economias de escala.

4.iv.5 Dada a pequena dimensão da ilha, pode-se constatar que a dilatação da cidade leva a que esta se vá aproximando de outros núcleos populacionais constatando-se que a “recta de Porto Real” é em potência um eixo de expansão urbana. Do mesmo modo o será a estrada que liga a cidade ao Aeroporto. A natureza acidentada das áreas envolventes do núcleo urbano original bem como o facto de a rede eléctrica estar estendida naqueles sentidos leva a presumir que esse serão os caminhos da expansão urbana do Príncipe. Sobre esta matéria acresce ainda dizer que outras áreas que poderiam ser vocacionadas para corresponder ao inevitável crescimento da cidade não estão disponíveis para tal – são os casos dos terrenos que acompanham a zona Hospital Velho que são considerados localmente de utilidade para a agricultura apesar de nenhuma actividade relevante ali existir, e da franja da antiga roça Nova Cuba que cola à cidade (neste caso a propriedade é um todo e tem um detentor privado).

4.iv.6 Não se pressentem outros sinais relativos a esta questão da expansão urbanística até porque nos outros aglomerados populacionais (nas roças e áreas circunvizinhas) não é previsível, no curto e médio prazo, um fenómeno de crescimento de actividades e, mesmo que se verifique

um aumento da população, nunca será tão significativo que nos coloque perante situações características de urbe do tipo vila por exemplo. A situação dos aglomerados das roças deve ser encarada noutra perspectiva que se prende naturalmente com o futuro económico das próprias roças, e daquilo que se perspectivar como bases da economia regional em geral.

4.iv.7 Os aglomerados de pescadores (Praia das Burras, por exemplo) merecem um tratamento particular na medida em que terão tendência a ser mais estáveis do que os das roças apesar de terem ocupação marcada pela itinerância da actividade. A razão é que as roças estão em declínio e mesmo que venham a ser reactivadas apenas para fins agrícolas, será sempre em modalidades de exploração menos exigentes em contingentes fixos de mão de obra; é previsível a inevitabilidade de um redimensionamento das áreas de vocação agrícola bem como o surgimento de novas actividades com potencial económico como é o caso do turismo.

4.iv.8 Já no caso das pescas, a situação será diferente porquanto as comunidades piscatórias não estarão sujeitas a processos de reestruturação radicais e além disso encontram-se verdadeiramente activas e junto do seu "ambiente natural de trabalho".

4.iv.9 É portanto urgente pensar e actuar de acordo com o que a realidade nos dá. O êxodo rural é um fenómeno próprio das sociedades modernas. O Príncipe assiste, desde há muito, a uma desestruturação da unidade produtiva e territorial "roça" sem que alternativas tenham sido criadas. Na prática, isto tem vindo a traduzir-se pelo "encosto" das populações à cidade e mesmo os que ali não residem fazem ali a sua vida em boa parte, usando a cidade com muito maior frequência do que o fariam noutras circunstâncias. Esta situação leva a considerar que uma particular e urgente atenção deve ser dada à cidade e ao fenómeno urbano; o ordenamento do território não pode pensar exclusivamente

“rural” sob pena de agravar os problemas ao nível das infraestruturas, equipamentos colectivos, prevenção e da gestão urbana em geral.

4.iv.10 Iguualmente, o Estado tanto na sua expressão central como regional não conseguiu nunca implementar quaisquer projectos ou programas para assegurar que as pessoas fiquem no “seu” meio rural : não existem formalidades que assegurem a propriedade pessoal da terra, e o abastecimento de energia, água potável, estradas, postos de saúde, escolas e outros elementos de base é muito fraco para poder atrair o principense a lá ficar. Portanto, a população principense pode ser maioritariamente considerada como urbana de gostos e necessidades. É reconhecida no Príncipe uma recente evolução positiva em matéria de cuidados urbanos que deverá continuar e melhorar de modo a fazer face à situação.

4.iv.11 Esta situação impõe desafios ao GRAP já que, uma vez assumidas por este último, as suas opções de desenvolvimento deverão ser dirigidas às concentrações de população : habitação em condições, energia, água potável e equipamentos colectivos em geral.

4.iv.12 Por outro lado, esta valorização do espaço urbano, a par da resolução do problema dos transportes inter-ilhas, pode gerar um fluxo de visitantes vocacionados para se alojar preferencialmente na cidade.

4.iv.13 As estradas no Príncipe, devido a elevada pluviosidade, deficiente qualidade de execução e falta de manutenção degradam-se muito rapidamente. O resultado é que a rede de estradas regionais está francamente deteriorada.

4.iv.14 Considerando a gritante falta de recursos, a prioridade será para a preservação do património viário existente, através de obras de manutenção, antes de se equacionar a construção de novas estradas.

4.iv.15 Sem embargo, é importante sublinhar aqui um exemplo da falta de articulação e desordem habituais que são potencialmente desastrosas. A sustentabilidade das estradas deveria estar sujeita ao ordenamento do território. Actos sem planeamento, disciplina ou lógica por parte tanto das autoridades regionais como dos ilhéus, são visíveis. Por exemplo, na estrada de terra batida recentemente reparada pela União Europeia, desde Porto Real até S. Joaquim (Oeste), observa-se, na berma de apenas de 30 cm. e ladeira abaixo, o abate innecessário de árvores e a substituição destas por bananeiras. Tendo em conta que estas ladeiras pelo menos 45° de declive, não será estranho observar, tarde ou cedo, e com a ajuda da pluviosidade accentuada da zona, o deterioro perigosíssimo desta estrada que agora facilita tanto a vida dos habitantes da zona e, uma vez mais, que endividou o Estado perante a União Europeia.

4.iv.16 O ordenamento de território é urgente. Deve encontrar-se uma solução política imediata para estancar reclamações indisciplinadas mas vocíferas. Os terrenos contíguos à estrada foram entregues sem ter em conta o ordenamento e, como é evidente, sem normas para a preservação das ladeiras e prevenção de desastres futuros; sem qualquer visão de médio/longo prazos tanto para a saúde da estrada como para o benefício dos usufrutuários dos terrenos. Estes terrenos não têm vocação para cultivo e mal trabalhados, são nefastos para a fixação geológica. O que se trata é de encontrar uma solução nova para estas pessoas, e outras formas de ganhar a sua vida noutros locais mais adequados que poupam a carga humana sobre o ambiente.

4.iv.17 Um aspecto não menos importante é a prática corrente dos trabalhadores dos Grupos Integrados para a Manutenção das Estradas (GIME), igualmente de financiamento da União Europeia, que, embora lhes seja impartido instruções para não raspar as bermas das estradas e caminhos, continuam de o fazer, criando assim condições incompatíveis com os próprios objectivos do programa de manutenção das estradas já

que estas acções indisciplinadas encham os desaguadouros, com a terra que vai deslizando para abaixo e que à sua vez, descobrem as raízes das árvores, resultando numa morte lenta das mesmas, o que de facto põe em perigo a manutenção de qualquer estrada uma vez que as raízes a sustentam.

## **B. OPÇÕES ESTRATÉGICAS**

### **1. PENSAR A REESTRUTURAÇÃO DO TERRITÓRIO**

1. O grande interesse mundial sobre o carácter endémico dos ecossistemas santomenses não é de ignorar. Começando na época colonial e até o momento, esta riqueza natural do país foi e é sempre constatada. Também se manifesta um interesse acrescido pelo turismo. Convém reflectir sobre estes dois vectores porquanto a sua interligação obriga a um reestruturação do território muito cuidadosa, sobretudo porque não estamos perante uma ilha deserta em termos humanos. Há que articular as lógicas ambiental-turismo, outras actividades e a percepção social do espaço. Cada uma destas lógicas são territórios, vistos de ângulos diferentes. A boa política de desenvolvimento deve caminhar no sentido de os compatibilizar de forma sustentada.

2. É importante que ao nível da governação haja uma consciência clara sobre esta matéria. As práticas governativas têm estado demasiado apegadas a uma perspectiva meramente sectorial que vai actuando sobre o espaço como se este fosse inerte. As coisas não se passam assim de facto; uma vez que o espaço é vivido económica e socialmente, por isso, mais do que espaço, é território. O Príncipe viveu através dos tempos diferentes ciclos económicos conhecidos, de modo simplificado e a fim de ilustrar, referimos os ciclos do açúcar e do cacau/café; cada um desses ciclos engendrou a sua forma particular de ocupação do espaço, isto é o “espaço” associado ao açúcar não foi igual ao associado ao cacau/café ainda que a ilha seja a mesma. Por outro lado, as alterações políticas também interferem igualmente neste domínio : o “espaço” colonial não é igual ao “espaço” da independência. São estas alterações de lógicas que, determinando vivências diferentes, conduzem a conceber o espaço como território e não como qualquer coisa parada que está simplesmente à espera da intervenção. A governação tem empiricamente consciência

disso e reconhece a dificuldade de intervir; porém, governar implica sempre configurar um espaço a modalidades económicas e sociais que se ajustam aos tempos. Este exercício de constante adaptação é inevitável e deve ser planificado sob pena de cada interesse económico actuar isoladamente, deixando campo aberto a vontades parcelares incompatíveis com o interesse colectivo. Não pode haver ilusões : se o governo não intervém, são as dinâmicas espontâneas que comandam, surgindo assim situações de ingovernabilidade. É bom ter presente que cada pessoa, cada grupo social, no fundo cada interesse em presença, tendem a construir o seu próprio território. Mas, um território organizado não é igual a uma simples adição de territórios particulares; se assim for, o governo não governa de facto restando-lhe o papel de agente de reparação de emergências e rupturas aos diferentes níveis.

3. Diversos factores têm contribuído para o declínio da actividade agrícola na ilha, admitindo-se no entanto que esta se poderá reanimar a par de uma nova actividade – o turismo. A interligação destas duas actividades deve ser ponderada, até porque tudo se passa num quadro em que a preocupação ambiental é o vector determinante. Mais uma vez deve ser dito que não chega aceitar que o turismo pode constituir alternativa válida e complementar. As coisas não se passam assim de modo automático, sendo necessário compatibilizar os cenários preservação ambiental, turismo e agricultura.

4. Os atributos excepcionais da natureza reconhecidos ao Príncipe são, de momento, a sua única e verdadeira riqueza preservada apesar de alguns sinais negativos que urge corrigir. Por este motivo, entende-se que os usos turísticos deveriam recair em actividades relacionadas com a educação ambiental, a pesquisa científica, o turismo ecológico, o turismo de recreação em torno da natureza e do que resta do património histórico relevante. No momento actual, de um modo geral, a população tem uma percepção muito distanciada daquilo que na prática isso vai implicar. A

questão é simples : a atracção deste tipo de segmentos turísticos implica do ponto de vista do uso do espaço uma disciplina. A delimitação do PNOP, por exemplo, acarreta ordem no tipo de movimentação humana. Esta nova lógica colide em muitas frentes com algumas práticas correntes, isto é, a população terá de aceitar que o “seu território” não é mais igual ao que tem sido até aqui porque algumas limitações terão de ser impostas.

5. O Príncipe pelas suas dimensões não suporta uma carga turística muito elevada; assim o “território do turismo” deve igualmente ser configurado de modo a ser compatível. O número e o tipo de unidades, a motorização implicada, etc., devem ser analisados criteriosamente. Também o “território das actividades agrícola, extractiva, piscatória, comercial e de tipo industrial” estará sujeito a regras que rumem no mesmo sentido. Por fim, refere-se que a reestruturação do território implica a criação por parte do governo de um “território virtual” que é aquele que se projecta para o exterior através dos diversos meios de promoção e divulgação disponíveis; este “território virtual”, complemento dos territórios físico e psicológico não pode surgir de forma enganosa, devendo haver uma concordância entre o real e o virtual (o turista que se perde dificilmente se recupera – é o melhor difusor no bom e no mau sentido).

6. Com a assinatura de convénios internacionais, com a subsequente solicitação e aceitação de projectos de doadores e ONGs internacionais especializadas na protecção e conservação do ambiente e ecossistemas, e com investigadores e turistas empenhados em visitar a ilha para observar a natureza de perto, o Príncipe encontra-se forçosamente numa situação de guarda-costas ambiental para o planeta, dado que se encontra no final do enfiamento da linha de floresta equatorial original que vem desde o Este da bacia do Congo. A governação não pode permitir-se ignorar esta responsabilidade.

7. Por tanto, todas as decisões sobre novos projectos na RAP devem ser escrutinadas, à lupa, pelo GRAP para assegurar que nenhum aspecto deles possam alterar, tarde ou cedo, este quadro ambiental único. Devem ser deliberadas as preocupações ambientais e seus efeitos com critérios à curto, meio e longo prazo, antes de qualquer outras. Mecanismos para monitorar e avaliar constantemente as actividades de qualquer empreendimento, seja público seja privado, devem igualmente ser criados no seio do GRAP para nunca perder de vista esta riqueza que deverá poder ser transmitida às futuras gerações do Príncipe.

8. Investimentos externos privados tal como os projectados pelo grupo Africa's Eden (e.g., a gestão do PNOP, em parceria com a Direcção do Ambiente e a ECOFAC), devem ser bem vindos já que de momento não existem nem capacidade nem recursos de implementação pelo Estado, seja este central ou regional.

9. Primeiramente, pela sua beleza, e o seu endemismo e interesse científico, toda a ilha do Príncipe deveria ser declarada pelo GRAP uma **área protegida**. Essa medida poderá facilitar e atrair empreendimentos e investimentos ambientalmente duráveis e, além disso, seria uma maneira incontornável de protecção dos poucos recursos e do fascínio da ilha.

10. Os aspectos ambientais marinhos são, sem dúvida nenhuma, de muita importância para um país de apenas 1,001 km<sup>2</sup> de superfície terrestre mas com 160.000 km<sup>2</sup> de zona marítima própria (Zona Económica Exclusiva/ZEE), composta tanto por uma grande extensão de água e por orlas costeiras.

11. Por tanto, a pergunta para o Príncipe torna-se : que fazer com o ambiente? Aqui, as oportunidades de escolha podem ser interessantes e as ideias múltiplas. Mas serveria de reflexionar um pouco qual o rumo – ou a saída/solução – para o Príncipe.

12. Por exemplo, se é preferível que o cartão de visita continue a ser a pobreza, opções múltiplas nesta direcção – já com *allure* quase histórico/tradicional – existem. As organizações doadoras bi- e multilaterais e a sociedade civil internacional não têm cessado de operar no país durante os 33 anos da República Democrática de São Tomé e Príncipe. Se este tipo de opção continuar, a dívida -- e, se calhar, a corrupção -- não terá oportunidade de se reduzir. Mesmo assim, é uma opção viável sempre que as organizações consideram de seu interesse a continuidade de esta modalidade como tal. Lamentavelmente, não existem dados fiáveis sobre o nível actual de pobreza no país já que o Observatório da Pobreza não dispõe de fundos suficientes para conduzir a actualização dos dados recolhidos em 2001.

13. Sem embargo, objectivamente, esta opção não concorda com as estratégias de saída planificadas pelos mesmos doadores, nem com o desenvolvimento durável, nem com as metas e objectivos tanto da erradicação da pobreza, dos desafios do milénio, dos objectivos fixados pelas organizações entre elas e com o Estado (programas do país, o quadro de desenvolvimento "UNDAF", etc.). É mais, a opção não concorda com a ideia fundamental global de um estado soberano sustentável.

14. Uma outra opção (entre possivelmente ainda outras mas para simplificar e manter as ideias claras por enquanto) poderia ser o turismo. Aliás, esta opção é muita discutida e considerada como uma possibilidade muito viável não somente por actores externos, tanto do sector público como do privado, mas também por actores internos, desde o Estado até o Governo Regional e por muitos nacionais e principenses.

15. Mas, logo à seguir, qual o tipo de turismo? O turismo, indústria global ainda em desenvolvimento, oferece muitas soluções às diversas circunstâncias no planeta, ao igual que aos de Príncipe. E como poder, ao

mesmo tempo do que ter continuado a disseminar o cartão de visita tradicional da pobreza aguda, promover o turismo? Quem é que quer vir gastar o seu ordenado para ver pobreza, mesmo num meio de extraordinária beleza? Como captar clientes quando a região continua cheia de pobreza?

16. Por tanto, a opção pelo turismo precisa de ser, à sua vez, analisada já que, se fôr adoptada, o cartão de vista da pobreza deveria seguramente ser retirada ou, no mínimo, ajustada à realidade actual do país : não se pode comparar STP, por exemplo, com a pobreza em outros países tais como a Índia, o Darfur, etc. Por tanto, talvez o que o país poderia fazer neste sentido é de assumir que a sua pobreza é uma de carências é não uma pobreza aguda (a frase “mais de 60% da população vive abaixo do limiar da pobreza” forma parte dos termos de referência para este 1º Plano de Desenvolvimento Regional) na ilha do Príncipe como tem sido afirmado e promovido. Somente uma vez arrumada a escolha dos cartões de visita, poderá ser consideradas opções alternativas.

17. Referente à uma escolha potencial para o turismo, existem várias opções viáveis. Mas estas opções, a sua vez, não podem ser se não analisadas com lupa e lógica, considerando tanto as estratégias nacionais como regionais. Entre estas estratégias são incluídos os instrumentos internacionais aos quais o Estado se tem afiliado por escolha própria desde 1975 (veja o Anexo “Cronologia Dinâmica”). Não é simplesmente por não existir uma legislação interna reflectindo estes convênios e acordos que o Estado pode permitir-se o luxo extremamente duvidoso de considerar que não é responsável pelo cumprimento no seu território nacional destes diplomas internacionais.

18. Por exemplo, se optarmos por um turismo de massa – mesmo se não fosse realista, graças às condições climáticas – pode-se igualmente optar pela destruição do ambiente pelos efeitos secundários,

nomeadamente o número de clientes a se hospedar na ilha. Para além disso, os meios da ilha não são os suficientes para o abastecimento regular de productos alimentares frescos, transporte rodoviário, divertimento fora do complexo hotelar, etc.

19. Se optarmos, sem embargo, por um turismo adequado à ilha e as suas especificidades, não poderia ser este outro que um turismo ónde a natureza e beleza da ilha -- tanto biológica como sócio-cultural e histórica (até da indústria arqueológica) e de investigação científica -- primam. Para este turismo ser viável, a conservação do *status quo* físico da ilha é incontornável.

20. Assim, num quadro de turismo natural e ecológico, os metros cúbicos de madeira extraídos devem ser devidamente autorizados, contabilizados, fiscalizados e taxados. Do mesmo modo, o investidor / empreendedor que precisa árvores para o seu empreendimento deve replantar pelo menos cinco árvores por cada uma extraída, no mesmo lugar da extração.

21. Dentro desta opção de turismo – natureza e beleza -- podem sempre haver vários níveis : desde o luxo até o solidário, embora que este último não interessa muito dado os seus rendimentos tradicionalmente baixos e, como um turismo informal, com nenhuma receita para o GRAP. Igualmente, dentro destas opções podem ainda haver outras : ecoturismo, villas residenciais, desportivo (tanto marinho como terrestre), etc.

22. Logo à seguir, as opções de mais pormenor podem seguir : capacitação de recursos humanos, adequado à este ou outro nível de turismo. A única regra inicial, no momento de considerar as opções de novos empreendimentos turísticos, deve ser o factor ambiental. Uma vez passada o teste técnico rigoroso – inclusive da dimensão da carga sobre as florestas já referida -- poderiam ser considerados os outros aspectos do

empreendimento, em particular os efeitos económicos para os principenses : emprego, capacitação de recursos humanos, mas poder aquisitivo, maiores oportunidades sociais para todos os níveis, etc.

23. Claro está, qualquer empreendimento turístico implica um esforço empenhando para arrumar, de uma vez por todas, a questão do ordenamento do território. Este trabalho desafiante, evitado desde o nascimento da República Democrática de São Tomé e Príncipe, traz também oportunidades económicas e, sobretudo, políticas já que poderia ser contemplado o derrubamento absoluto da antiga divisão colonial da região baseada na demarcação territorial “roceira”, além da prática de conceder parcelas apenas por um período, idêntico à prática antiga de sesmaria. Do mesmo modo, o Estado poderá aumentar a suas receitas através da venda efectiva de terrenos, e os cidadãos poderão tratar as suas propriedades, sejam estas urbanas ou rurais, com mais respeito e cuidado do que actualmente fazem com parcelas concedidas.

24. Finalmente, os efeitos positivos da comercialização dos terrenos serão de interesse para os investidores (ambientalmente correctos), para a protecção de infraestruturas tais como as estradas e as construções civis, entre outros.

## 2. ESTRUTURAÇÃO DAS OPÇÕES

1. Foram definidos como designios do Plano de Desenvolvimento Regional 2009 – 2012 os seguintes:

- **estabilidade** relativamente ao Estatuto Político-Administrativo numa perspectiva de coesão nacional
- **organização** capaz de implementar o sistema de planeamento no âmbito da governação de modo a introduzir boas práticas que ultrapassem o horizonte temporal dos mandatos políticos

- uma **visão institucional** que permita conceber a região de acordo com dinâmicas e problemáticas de âmbito global e nacional das quais não pode arredar-se questões incontornáveis

2. **Relativamente ao Estatuto**, o GRAP apenas pode agora esperar a sua aprovação definitiva evitando, na medida de sua possibilidade, demoras adicionais a este longo processo.

3. **Relativamente à questão dos transportes inter-ilhas**, o GRAP deverá considerar, para efeitos de opção, as características para um navio entre S.Tomé e Príncipe. Em função da natureza das cargas, da expectativa de uma contínua procura de transporte marítimo por parte de passageiros, considerando as dimensões físicas do cais o navio a adquirir deverá ter, em termos indicativos as seguintes características:

- navio misto de carga e passageiros (com instalações condignas para o transporte de passageiros)
- calado máximo de 1,20 mts
- deslocamento menor que 90 toneladas e comprimento até cerca de 30 metros, para permitir que o navio possa fazer as manutenções em S.Tomé em vez de ter que ir a um estaleiro na região
- duas máquinas, para reduzir os riscos de o navio ficar sem locomoção no alto mar por avaria de um dos motores
- com capacidade (a adaptar) de transporte de combustível como carga
- com equipamento de descarga vertical ou com portas para descarga horizontal

4. A pequena dimensão do navio permitirá que o mesmo não seja desviado como tem acontecido, por razões económicas, (o tráfego entre as ilhas dificilmente compensa os custos de operação e manutenção dos navios) para o tráfego regional em detrimento do inter-ilhas).

5. Qualquer medida de subsídio de transporte inter-ilha, seja esta marítima ou aérea, serviria interesses tanto políticos de coesão nacional, como económicos, facilitando um movimento mais acelerado das pessoas e da mercadoria. No contexto do transporte marítimo, em ocasião anterior, o Governo Regional promoveu a introdução no Programa do Governo Central de uma política de nivelção dos preços dos produtos importados em S.Tomé e no Príncipe. A ideia consistia em subsidiar o transporte marítimo de mercadorias importadas, entre S.Tomé e o Príncipe, sem custos adicionais para o Orçamento Geral do Estado.

6. Em função das quantidades observadas ao nível do consumo no Príncipe e dos preços de transportes actualmente praticados, o princípio consiste em identificar o valor que seria necessário para pagar o transporte de S.Tomé para o Príncipe desse volume identificado. Esse valor seria arrecadado pelo Estado, através de uma taxa adicional a pagar por todas as mercadorias importadas ou através do aumento das taxas existentes. Essas taxas seriam cobradas pela ENAPORT em S.Tomé, no momento do desalfandegamento das importações. Com a arrecadação desses valores, que antecede logicamente o envio das mercadorias para o Príncipe, a ENAPORT poderá pagar aos operadores de transporte marítimo o preço do mercado pelo transporte de produtos importados, para a RAP.

7. Uma alternativa que pode ser igualmente contemplada para que a conectividade inter-ilhas seja constante é o transporte diário -- ou pelo menos muito mais frequente, na ordem de cinco dias semanais como mínimo -- garantido, havendo ou não passageiros ou mercadorias. Num primeiro momento, o subsidio seria feito pelo Estado, até que este

implemente a recolha de impostos e taxas. Esta alternativa serviria igualmente para os transportes marítimos e aéreos e asseguraria a continuidade territorial.

8. Eliminar-se-á, por conseguinte, os custos do transporte interno na estrutura dos preços dos produtos importados comercializados no Príncipe. Como é obvio, esse subsídio ao transporte cobrirá também os combustíveis e a manutenção regular dos meios de transporte.

9. Esta atitude corresponde a uma posição inequívoca a favor da liberalização do tráfego aéreo entre as ilhas, permitindo-se a entrada no mercado de todos os operadores que, devidamente certificados quanto aos aspectos da segurança aérea, queiram disponibilizar serviços na rota. A região ficará a ganhar com o aumento de operadores e frequências a liguem as duas ilhas, através da possibilidade do aumento do fluxo de visitantes, e maior circulação das pessoas e bens e, eventualmente, se se verificasse a redução dos preços das passagens e correspondente dilatação de fretes aéreos (o que já está contemplado pela SCD, com o alargamento do seu programa de aviação sub-regional no Golfo da Guiné). Criando oportunidades o mercado surge espontâneamente.

10. **Relativamente à organização do sistema de planeamento.** A organização do sistema de planeamento é fulcral para levar a cabo a realização do plano. O GRAP deve portanto instituir um dispositivo organizativo adequado. Esse diispositivo não corresponde a mais uma estrutura mas sim a uma função. Trata-se do **Gabinete de Planeamento Regional (GPR)**. Este gabinete deve organizar, monitorizar e gerir todas as operações relativas à implementação do plano de modo a fazê-lo cumprir.

11. O trabalho do Gabinete não deve ser confundido com o trabalho corrente de administração pública, nem com o trabalho corrente a nível de

cada sector e ainda que os seus membros exerçam dentro do aparelho do Governo ou da administração funções estabelecidas orgânicamente.

12. O Gabinete será complementado por uma **base de dados de análise regional (BDAR)** que não deve ser confundível com o trabalho estatístico regular da Delegação Regional do Instituto Nacional de Estatística, ainda que possa no todo ou em parte ser realizada e mantida pelos funcionários daquela delegação.

13. Considera-se assim que para colocar em marcha tanto o GPR como a BDAR, não é necessário afectar pessoas fora do quadro actualmente existente.

14. O que se propõe para o GPR é de base simples: um coordenador de todas as operações suportado pelos actuais serviços técnicos e quando necessário por técnicos externos. Este coordenador deverá ser um membro do GRAP preferencialmente a segunda figura da hierarquia; o presidente deverá ter um papel de vigilante relativamente distanciado das operações de rotina de modo a não serem confundíveis as suas funções.

15. O GPR apoia-se ainda nas informações actualizadas obtidas através da BDAR que deve estar registada em meios informáticos meios exclusivos. O GPR reúne regularmente só em função de temas específicos.

16. **Relativamente à organização base de ideias.** O GRAP organiza o PDR a partir de Rotas Temáticas. Tal significa que as linhas de actuação são perspectivadas partindo de uma lógica integradora e não de uma lógica sectorial. O processo de planeamento não é resultante da soma de operações sectoriais. Cada uma dessas linhas determina um rumo bem determinado para a actuação sectorial. É importante que não sejam os sectores, de forma compartimentada e desarticulada, a comandar o ritmo das operações. Tanto o GPR como a BDAR são instrumentos de

governança para a garantia da persecução das Rotas Temáticas. São definidas as seguintes rotas temáticas:

- **Valorização social e cultural das populações**
- **Valorização do território (mar e terra)**
- **Reforço das conectividades (físicas e comunicacionais)**
- **Catalização da economia regional**
- **Modernização do sistema de administração pública regional**

17. Estas rotas temáticas serão seguidas de acordo com as seguintes **orientações** :

- **pequeno número de programas operacionais** de modo a tornar o processo gerível
- **gestão e monitorização estratégica** das intervenções
- **selectividade de projectos** (públicos, privados, da Sociedade Civil)
- **integração horizontal** dos programas definidos pelos parceiros de desenvolvimento
- para efeitos de organização territorial do PDR, fica determinada a seguinte **demarcação** :
  - **Zona Plano I Capital Centro e Arredores** composta por Santo António mas que inclui igualmente Porto Real, Picão, Bela Vista, Aeroporto, e Abade, entre outros. Esta área é estimada em cerca de 30 km<sup>2</sup>, e contém a maioria da população do Príncipe
  - **Zona Plano II Norte** que inclui toda a zona norte que não esteja incluída na ZP I (aproximadamente 58 km<sup>2</sup>) e que poderá igualmente ser considerada efectivamente

como a zona tampão **alargada** do Parque Obô (PNOP) uma vez a maioria dos habitantes mora na capital

- o **Zona Plano III Sul** que inclui o PNOP. A superfície da ZP III compreende os 42 km<sup>2</sup> do Obô e as áreas ocupadas, ou seja uns 52 km<sup>2</sup>. É a área da ilha com menos habitantes
- o **Zona Plano IV Mar** coincidente com a Zona Económica Exclusiva (ZEE)

18. Tendo em conta a realidade económica demográfica e ambiental da RAP, considera-se que a política de **valorização e protecção ambiental**, da História, cultura, tradições e património edificado bem como de **desenvolvimento do turismo** deve estar presente de forma transversal em todos os caminhos das rotas temáticas, constituindo-se assim como a grande Opção resultante da vontade expressa pelos cidadãos, organizações da sociedade civil e autoridades regionais.

19. Constitui também Opção introduzir uma política para a **cidade de Stº António** e do mesmo modo para todo o **PNOP**. Destas opções decorre na prática a **necessidade de disciplinar/ajustar as actividades agrícola, piscatória, industrial e de serviços bem como comportamentos sociais e institucionais**.

20. Em conformidade com estas opções de carácter organizacional e socio económico, o primeiro PDR define o Plano Operacional com arranque efectivo em 2009. Tratando-se de um ano de eleições é previsível a agitação normal e própria dos anos eleitorais..

## C. PLANO OPERACIONAL

1. De acordo com as Opções tomadas, a intensidade programática não pode ser igual para cada um dos quatro anos do plano. Assim, para o primeiro ano os esforços serão concentrados na criação do dispositivo de funcionamento GPR e BDAR. Com efeito a situação organizacional actual não aconselha a ir mais longe. Os Planos/Projectos em curso da responsabilidade do GRAP, ou de outras entidades, devem por conseguinte seguir o seu caminho normal sem prejuízo de poderem posteriormente enquadrar-se na lógica do PDR. Em verdade dada a situação actual deve ser considerado em primeiro lugar uma espécie de “pré-programa” que permita a institucionalização do Plano e desenhos definitivos dos restantes programas.

2. Foram considerados os seguintes dois **Programas de enquadramento** :

- **PROGEST** tem como finalidade a criação do GPR e da BDAR e ainda a estratégia relativa para a dinamização das relações com o exterior (geminções, imagem internacional, regras ou pautas para empreendimentos futuros na ilha, sejam estes pequenos ou grandes, etc.)
- **PROFORM** tem como finalidade acompanhar todo o processo durante os quatro anos deste 1º PDR, em particular o programa PROGEST, com formação estratégica adequada para os dirigentes do GRAP.

3. Assim, seriam facilitadas as decisões relativas aos outros programas, que são, de acordo com as Opções Estratégicas atrás, os cinco seguintes **Programas de Intervenção** :

- **PROURB** tem como finalidade as intervenções ao nível urbano
- **PRORUR** tem como finalidade as intervenções ao nível rural
- **PROCULTUR** tem como finalidade intervenções de carácter socio cultural
- **PROMAR** tem como finalidade as intervenções no domínio do mar e das pescas
- **PROTUR** tem como finalidade perspectivar e organizar o sector do turismo

4. Cada um destes programas tem em princípio cruzamento com as quatro Zonas Plano de modo a produzirem-se acções adequadas às distintas realidades territoriais.

5. **A agenda de trabalhos do futuro GPR** deverá ser portanto organizada em função da organização e monitorização dos programas.

6. Todos os projectos, independentemente da sua dimensão e financiador, deverão estar inscritos por programa logo que estes tenham condições para produzirem as suas integrações horizontais. A excepção será para os projectos nos domínios da saúde e da educação que decorrem originalmente de determinações centrais, tendo por isso existência totalmente vertical.

7. Um bom exemplo de como se produz **a articulação de programas/projectos** de tipo vertical com o PDR é o PNOP. Decorrente de

políticas pré definidas cruza-se em termos Zonas Plano com a ZP Sul e em termos de Programas directamente com o PRORUR e com o PROTUR podendo estes ser-lhe complementar.

8. O arranque dos programas fica obviamente condicionado pela capacidade organizativa inicial que arrancando ao primeiro ano pode estar estabilizada ao final do segundo ano. No entanto, em termos previsionais, admite-se que no segundo ano há condições para o arranque de todos os programas com excepção do PRORUR que só deve arrancar ao terceiro ano. Um programa destinado à intervenção no domínio rural deve acompanhar de perto as políticas nacionais nomeadamente as que respeitam a Lei de Terras. Além disso há todo um trabalho a fazer no domínio cadastral. Dado que o GRAP não dispõe de base orçamental que lhe permita promover autónomamente os programas deve, pois, fazer para já todo o esforço de organização inicial de modo a poder posteriormente apresentar no quadro do Plano as suas necessidades de financiamento.

9. **A avaliação de um PDR** é composta pelas avaliações estratégicas e operacionais; além disso deve ser criados procedimentos de comunicação e informação.

10. Em termos simples, as avaliações devem assentar em critérios de :

- **Conformidade**
- **Eficência**
- **Eficácia**

11. A comunicação e informação deve obedecer ao princípio "**mostrar o que se faz**". Deve garantir a coerência do que é transmitido respeitar a coesão nacional e assegurar a participação de todos os públicos relevantes.

12. **O modelo de Governação do PDR** poderá ser como segue :

- **Direcção política** : Presidente e Secretários do GRAP

- **Coordenação técnica** global : GPR
- **Monitorização estratégica** : Presidente e Secretários do GRAP
- **Monitorização financeira** : GPR e Presidente do GRAP
- **Auditoria** e controlo : externo
- **Aconselhamento estratégico** : externo
- **Avaliação** : externa

13. Foram, em momento oportuno, referidas as fraquezas das instituições locais para accionar um mecanismo desta natureza. O reforço dessa instituições passa num primeiro momento por formação adequada de dirigentes e técnicos a envolver no processo. Conforme foi também referido, a inexistência de uma cultura de planeamento dificulta aquilo que pode até ser simples. Por outro lado, é normal que estudos específicos sejam encomendados no exterior (um plano urbanístico por exemplo).

14. No panorâma actual da RAP reconhece-se não haver capacitação técnica suficiente para por em marcha o PDR. O primeiro passo será a formação inicial de cariz teórico prático que permita produzir os primeiros “outputs”, nomeadamente os que se relacionam com a a criação do GPR e da BDAR, e ainda com a formatação dos programas e respectivo seguimento.

15. Independentemente de acertos futuros que se possam vir a justificar considera-se que o modelo base do Plano Operacional é adequado face às actuais circunstâncias. Não é raro fazerem-se revisões aos planos motivadas por emergências que ocorrem durante as suas vigências; as várias dinâmicas e problemáticas requerem uma perspectiva de planeamento não estática e, também por isso, se fala em “processo de planeamento”. Porém, tal não significa que se deva arbitrariamente alterar rumos traçados. Os momentos de revisão devem estar instituídos. Assim considera-se que ao final do segundo ano de vigência do PDR poderá haver lugar a uma revisão se, justificadamente, se revelar necessária.

Na página seguinte apresenta-se ainda, em síntese, a matriz base deste PDR. Não havendo oposição ou propostas fundamentadas que originem alterações ao esquema traçado, o Governo Regional, após a sessão de apresentação pública e do período de reflexão que for delimitado, considerará como aceites estes termos do PDR da RAP prosseguindo o processo de planeamento.

## PLANO OPERACIONAL

ROTAS TEMÁTICAS	ORIENTAÇÕES GERAIS	RESPONSÁVEL	PROGRAMAS OPERACIONAIS (DE ACORDO COM AS OPÇÕES ESTRATÉGICAS)	ANOS
			<b>PROGRAMAS DE ENQUADRAMENTO</b>	
Valorização social e cultural das populações	*Pequeno número de programas operacionais de modo a tornar o processo gerível	Gabinete de Planeamento Regional (GPR)	PROGEST-tem como finalidade a criação do GPR e da BDAR e ainda a estratégia relativa dinamização das relações com o exterior (geminacões, imagem internacional, regras ou pautas para empreendimentos futuros na ilha, sejam estes de pequenos ou grandes, etc.)	2009 - 2010
	*Gestão e monitorização estratégica das intervenções		PROFORM : formação estratégica com a finalidade de acompanhar tudo o processo durante os quatro anos, em particular o programa PROGEST.	2009 - 2012
Valorização do território (mar e terra)	*Selectividade de projectos (públicos, privados, da SC)		<b>PROGRAMAS DE INTERVENÇÃO</b>	
Reforço das conectividades (físicas e comunicacionais)	*Integração horizontal dos programas definidos pelos parceiros de desenvolvimento		PROURB : tem como finalidade as intervenções ao nível urbano	2010 - 2012
Catalização da economia regional			PRORUR : tem como finalidade as intervenções ao nível rural	2011 - 2012
Modernização do sistema de administração pública regional	*A organização territorial redefinida em 3 Zonas Plano		PROCULTUR : tem como finalidade intervenções de carácter socio cultural	2010 -2012
			PROTUR : tem como finalidade perspectivar e organizar o sector do turismo	2010 - 2012
			PROMAR : tem como finalidade as intervenções no domínio do mar e das pescas	2010 - 2012

## **COMO OPERACIONALIZAR**

### 1. Questões preliminares

1.i A auscultação levada a cabo ao longo do processo de elaboração do PDR, incluindo as sessões públicas, permitiu observar que, de um modo geral, ainda se confunde um plano com um conjunto de projectos onde cada um busca a sua oportunidade imediatista. Foi dito e redito que não é assim que deve ser entendido. O Governo Regional deve portanto continuar a insistir nesta matéria. Compreende-se a desilusão de alguns por não poderem ver logo espaço permeável a aventuras expeditas de absorção de dinheiros públicos. Compreende-se o desconhecimento de outros em matéria processual respeitante ao planeamento e às formas possíveis de participação.

1.ii Na elaboração do seu programa o Governo Regional apontou como objectivos centrais a necessidade de elaborar uma “carta de Ordenamento do Território” e um Plano. É bom que à partida todos estejam conscientes de que essas duas peças se complementam e, sobretudo, que o PDR não pode ser instituído na sua amplitude sem que seja elaborada essa carta.

### 2. A urgência de uma carta de Ordenamento do Território

2.i A política de ordenamento é uma dimensão estrutural da política de desenvolvimento focalizando-se num nível particular que é o da ocupação e das relações entre os diversos espaços/territórios. Em primeiro lugar o que está em jogo é a “qualificação” do solo tendo em conta a sua classificação em “urbano” e “rural” de modo a que se possa regular o seu aproveitamento em função da utilização dominante.

---

### 3. Solo Urbano e Solo Rural

3.i De um modo simplificado e apenas para que se entenda a importância desta matéria assinalam-se os conceitos de :

- Solo Urbano – aquele para o qual é reconhecida vocação para o processo de urbanização ou cuja urbanização seja programada, constituindo o seu todo o “perímetro urbano”
- Solo Rural – aquele para o qual é reconhecida a vocação para actividades agrícolas, florestais, pecuárias ou minerais assim como o que integra espaços naturais de protecção ou lazer ou que seja ocupado por infraestruturas que não lhe confirmam o estatuto de “solo urbano”

3.ii É frequente “qualificar” o solo urbano como :

- “solo urbanizado”
- “solo de urbanização programada”
- “solos urbanos afectos à estrutura ecológica”

3.iii É frequente “qualificar” o solo rural como :

- “espaços agrícolas e florestais”
- “espaços de exploração mineira”
- “espaços afectos a actividades industriais directamente relacionadas com as actividades agrícola, pecuária, florestal ou mineira”
- “espaços naturais” ( ou de outro tipo que não seja urbano )

3.iv Não se pretende aqui proceder ao estabelecimento rigoroso das classificações e qualificações que só um trabalho específico poderá estabelecer. Apenas se pretende demonstrar a importância do tema para a disciplina do território e das actividades.

3.v As Zonas Plano não substituem a carta de ordenamento do território como é óbvio, no entanto permitem, na perspectiva da gestão macro ajudar ao posterior ordenamento.

3.vi Se verificarmos, no momento actual em termos de ordenamento o único instrumento válido a acrescentar ao PDR é o que resulta dos trabalhos relativos à delimitação do PNOP; a própria cidade de Stº António não tem o seu plano específico. É importante aqui salientar que houve um entrosamento entre os técnicos da ECOFAC e do PDR (a pedido destes) resultante mais da boa vontade e interesse entre as partes do que de uma estratégia organizada nesse sentido (é precisamente neste tipo de situações que se denota a falta de uma estrutura e cultura de planeamento

3.vii Instrumentos de Gestão Territorial e sua natureza :

•Instrumentos	natureza
•PDR	estratégica
•Carta de Ordenamento	estratégica
•Planos sectoriais (e.g., ordenamento de florestas)	estratégica
•Planos especiais (e.g., PNOP, ou ordenamento da orla costeira)	regulamentar
•Planos de urbanização	regulamentar
•Planos de pormenor	regulamentar

3.viii Conforme se pode verificar a estrutura de gestão do Príncipe não pode dispor por enquanto desta gama de instrumentos que só serão possíveis no quadro do trabalho a desenvolver pelo GRP. É também importante, desde já ,referir que será necessário, após a elaboração da Carta de Ordenamento, dar enquadramento legal ao Ordenamento do Território através da feitura de uma “Lei de Bases do Ordenamento do Território e

Urbanismo” de modo a que se conheçam as suas finalidades e as regras respeitantes ao uso dos solos e às edificações.

3.ix Resulta assim claro que a operacionalização do PDR e dos seus Programas fica circunscrita ao campo das possibilidades legais e organizacionais existentes. Será inútil disfarçar estas limitantes – os edifícios não se começam a construir pelo telhado.

3.x É também evidente que a regulamentação aplicada ao PNOP constitui um importante passo no âmbito da Gestão Territorial.

#### 4. Integração das intervenções exteriores às definidas regionalmente

4.i Conforme já foi referido há necessidade de integrar ao nível do PDR as múltiplas intervenções que incidem sobre o Príncipe. Nesse sentido a primeira medida a tomar será identificar toda e qualquer intervenção independentemente da sua natureza e da instituição que a suporta. O GPR deve caracterizar com rigor o que está em curso e o que está projectado e proceder ao acompanhamento sistemático. Pouco importa que uma intervenção determinada tenha na origem a designação de “programa” ,“projecto” ou outra qualquer. **Para o PDR este tipo de intervenções constitui uma “acção” que deve estar inscrita nos seus próprios programas.** Se, por exemplo, um determinado projecto (ou programa) veiculado por uma organização internacional visar todo o território, compete ao GPR avaliar essa pertinência ajudando a direccionar a acção para as zonas mais prioritárias. É sabido que muitos programas e projectos são concebidos em termos macro e quando chega o momento da sua aplicação no terreno actuam por vezes sem tomar em consideração as prioridades locais porque estas não estão sequer sistematizadas. O Governo tem toda a legitimidade para, de forma tecnicamente sustentada, propor aos financiadores o redireccionamento das “acções” que estes se propõem apoiar e até o redireccionamento do próprio financiamento sempre que tal seja possível.

4.ii Todas as “acções” tem de ter uma localização no PDR mesmo que seja apenas ao nível de enquadramento por Zona Plano, isto é, no mínimo tem-se sempre a possibilidade de identificar a expressão territorial das “acções” que estão a incidir, ou que estão previstas, evitando-se duplicações e outro tipo de erros que são correntes ( falta de meios numas zonas e meios excessivos noutras )

5. Projectos Especiais

5.i Devem ser considerados “Projectos Especiais” aqueles que pela sua natureza têm um valor transzonal ou derivam de medidas cuja amplitude resulta da concertação entre o Governo Regional e o Governo Central. Nestes casos identificam-se por exemplo a ampliação do Hospital que consta do próprio Programa do Governo Central e a construção da Hídrica do rio Papagaio, o projecto de melhoramento do Aeroporto (privado). É, portanto, necessário também neste domínio proceder a uma correcta avaliação das diversas intenções e situações em curso de modo a poder-se inscrever no quadro do PDR tudo o que está em jogo para o quadriénio.

6. Quadro completo dos Instrumentos de Gestão Territorial

O painel de instrumentos de Gestão Territorial fica completo se aos instrumentos identificados em 3.vii se juntarem as categorias “acções” referidas em 4.ii e “Projectos Especiais” referidas em 5.i, deste modo teremos :

- PDR ( composto por 7 programas operacionais )
- Carta de Ordenamento do Território
- Planos sectoriais
- Planos especiais
- Planos de urbanização
- Planos de pormenor
- “Acções” (veiculadas por organizações internacionais, ONG’s, etc.)

- “Projectos Especiais” (de natureza estruturante resultantes de parcerias com o Governo Central ou outros incluindo privados)

7. O efeito prático das limitantes

7.i Foi por diversas vezes mencionado que não é possível avançar na planificação sem alguns instrumentos de base estarem elaborados. Tornase também agora importante sublinhar que muitas operações anunciadas para o Príncipe não foram devidamente anunciadas de forma prévia à equipa encarregada da elaboração do PDR. Esta situação ocorre precisamente pelo facto de a perspectiva sectorial dominante não estar integrada numa lógica de planeamento acabando por lhe ser contrária. O grande desígnio deste PDR conforme ficou expresso é eliminar esta situação.

O trabalho da elaboração do Primeiro Plano de Desenvolvimento Regional 2009 – 2012 foi executado, entre os meses de Julho e Outubro de 2008, e com a colaboração especial do Delegado Regional do INE, João Paulo Cardoso, pela equipa base de consultores da SOCOGESTA, Lda., composta por :

António Aguiar

Gabriel Costa

Alberto Oliveira

Talia Prado

## **D. ANEXOS**

1. LEGISLAÇÃO CONSTITUCIONAL
2. CRONOLOGIA DA DINÂMICA
3. ACTORES PRINCIPAIS
4. REPRESENTATIVIDADES
5. RESPONSÁVEIS POLÍTICOS
6. DEFINIÇÃO DAS ZONAS PLANO
7. PESSOAS CONTACTADAS
8. BIBLIOGRAFIA