



**UNIVERSIDADE DA INTEGRAÇÃO INTERNACIONAL DA LUSOFONIA  
AFRO-BRASILEIRA – UNILAB**

**IH – INSTITUTO DE HUMANIDADES**

**LICENCIATURA EM SOCIOLOGIA**

**ISMAIL AMADU BALDÉ**

**PROCESSO DE CONSTRUÇÃO DO PORTO DE BUBA E SEUS IMPACTOS PARA  
O DESENVOLVIMENTO DE GUINÉ-BISSAU**

**REDENÇÃO – CE**

**2023**

**ISMAIL AMADU BALDÉ**

**PROCESSO DE CONSTRUÇÃO DO PORTO DE BUBA E SEUS IMPACTOS PARA O  
DESENVOLVIMENTO DE GUINÉ-BISSAU**

Monografia apresentada como requisito para a obtenção do título de Licenciatura em Sociologia, na Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira – UNILAB – Campus Ceará.

**Orientador:** Prof. Dr. Ricardo Ossagô de Carvalho

**REDEÇÃO – CE**  
**2023**  
**ISMAIL AMADU BALDÉ**

Trabalho de Conclusão de Curso em formato de artigo do Curso de Licenciatura em Sociologia da Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro Brasileira, como requisito parcial à obtenção de título de Licenciado em Sociologia.

Aprovado em 28 de janeiro de 2023.

**BANCA EXAMINADORA**

---

Orientador e presidente: Prof. Dr. Ricardo Ossagô de Carvalho  
Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira (UNILAB)

---

Examinador Prof. Adilson Victor Oliveira  
Universidade Federal do Ceará (UFC)

---

Examinador Prof. Armando Correia  
Iscte – Instituto Universitário de Lisboa

## RESUMO

O presente trabalho traz à luz um debate referente ao processo de desenvolvimento em Guiné-Bissau. Trata-se de uma abordagem, por meio da qual, visamos refletir sobre o panorama estratégico das políticas públicas de desenvolvimento desencadeadas no país, relativamente aos meios que se constituiu esse processo. Esta monografia objetivou-se, sobretudo, compreender de que maneira o projeto de construção e exploração do futuro Porto de Buba converge com o processo em questão, identificando, desta forma, a viabilidade da referida infraestrutura no que tange ao contexto social, econômico e ambiental. No primeiro, apresentamos os principais problemas que caracterizam as estruturas e camadas da sociedade guineense quanto ao bem-estar social. Neste caso, empregamos, de maneira resumida, um breve olhar sobre o referido desafio no contexto africano, a sua concepção e as estratégias adotadas no passado pela grande maioria das nações dessa região na época pós-colonial. Também se destaca a importância da criação dos blocos econômicos nesta região. A segunda parte analisa o modelo de desenvolvimento da Guiné-Bissau, através do qual analisamos suas características, políticas sociais e econômicas, o modelo paradigmático que reflete numa falha perante a situação das atuais instituições e nas condições de vida das pessoas. O terceiro momento trata-se de uma leitura geral acerca dos problemas estruturais nesse país africano, buscando analisar o paradigma de desenvolvimento que se constituiu no país ao longo dos anos, sobretudo ao longo da pós-independência. Concluímos que, a análise das Estratégias de Desenvolvimento em Guiné-Bissau e contribuição de construção do futuro Porto de Buba permitiu um entendimento sobre as falhas que apresenta o sistema de governação. Viu-se nele um projeto de grande perspectiva para o desenvolvimento do país. Mas, pelo teor do acordo contratual e a sua viabilidade mediante várias questões de interesse social, transparece na ausência daquilo que seria essencial para o país.

**Palavras-Chave:** Guiné-Bissau, Porto de Buba, Impactos, Desenvolvimento.

## ***Abstract***

*The present work brings to light a debate on the development process in Guinea-Bissau. It is an approach through which we aim to reflect on the strategic panorama of public policies for development in the country, in relation to the means by which this process was constituted. This monograph aimed, above all, to understand how the project for the construction and exploration of the future Port of Buba converges with such paradigmatic aspects through the current scenario, identifying, in this way, the viability of such infrastructure in terms of the generation of resources for the benefit of its people. To answer the problems, this monograph focuses on the use of a qualitative approach and resorts to data collection techniques based on bibliographic and documentary procedures, which allowed for the discussion of three main moments of the work. In the first, we present the main problems that characterize the structures and layers of Guinean society in terms of social welfare. In this case, we take a brief look at the aforementioned challenge in the African context, especially that of Sub-Saharan Africa, with emphasis on the conceptual debate on the issue of development, its conception and the strategies adopted in the past by the vast majority of nations in this region in the post-colonial era. The importance of the creation of economic blocs in this region is also highlighted. Another fact is that after the African independences most of these nations, including Guinea-Bissau, that during the different phases of their construction, coincidentally, adopted the same strategies. As a result, each country lived a different experience, because this is due to the particularities of each one. The second part analyzes Guinea-Bissau's development model, through which we analyze its characteristics, social and economic policies, the paradigmatic model that reflects a failure in the situation of the current institutions and the living conditions of the people. With this discussion, we arrive at the hypothesis that there are two major objections to this issue. One of them concerns the lack of continuity of the National Program for Development by successive governing regimes, revealing itself in a situation where there is practically no strategy capable of conducting the nation's projects. The other refers to the lack of financial autonomy on the part of the State, with the financing of many projects of this kind being borne by external entities, and obviously ending up being approved, even without translating evident benefits, as highlighted in the final outcome. The third moment is a general reading about the reality of the structural problems in this African country. We conclude that the analysis of the Development Strategies in Guinea-Bissau and the contribution of building the future Port of Buba allowed an understanding of the flaws in the governance system. It was seen as a project of great perspective for the development of the country. However, the content of the contractual agreement and its viability through various issues of social interest, reveals the absence of what would be essential for the country.*

**Keywords:** *Guinea-Bissau, Port of Buba, Impacts, Development.*

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CFA - Comunidade Financeira Africana

DENARP - Documento de Estratégia Nacional de Redução de Pobreza

EII - Estratégia das Indústrias Industrializantes

EPE - Estratégia de Promoção de Exportações

ESI - Estratégia de Substituição das Importações

IBAP - Instituto da Biodiversidade das Áreas Protegidas

IDH - Índice do Desenvolvimento Humano

INE - Instituto Nacional de Estatísticas

ONU - Organização das Nações Unidas

ONG – Organização Não Governamental

OUA - Organização da Unidade Africana

PAIGC – Partido Africano para Independência da Guiné e Cabo-Verde

PIB - Produto Interno Bruto

PNLC- Parque Natural das Lagoas de Cufada

SEPCI - Secretaria de Estado do Plano e Coordenação Internacional

PEE – Programa de Estabilização Econômica

PIP – Programa de Investimento Público

COGEP S.A. - Companhia de Gestão de Portos, Sociedade Anónima

BOT - Build-Operate-Transfer

## SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	8
2. ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO: CONCEITOS E DEFINIÇÃO	12
2.1. ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO DO PERÍODO PÓS-COLONIAL NO CONTEXTO DA ÁFRICA SUBSAARIANA	12
2.1.1 Estratégia de Substituição de Importações (ESI)	13
2.1.2 Estratégia de Promoção de Exportações (EPE)	14
2.1.3 Estratégia das Indústrias Industrializantes (EII)	15
3. PLANOS ESTRATÉGICOS DE DESENVOLVIMENTO EM GUINÉ-BISSAU NO PERÍODO PÓS-INDEPENDÊNCIA	16
3.1. 1º Plano Quinquenal de Desenvolvimento Econômico e Social Para o Período de 1983 – 1986	16
3.2. PORTO DE BUBA: PROCESSO DE CONCESSÃO E CONSTRUÇÃO	17
4. CONCLUSÃO	22
REFERÊNCIAS	25
ANEXO	30

## 1. INTRODUÇÃO

A Guiné-Bissau é um país situado na costa ocidental do continente Africano, limitado a Norte com o Senegal, a Sul e Leste com a Guiné-Conacri, e a Oeste pelo Oceano Atlântico. Trata-se de um país com cerca de 1, 9 milhão habitantes, conforme estimativa do Banco Mundial em 2020, e 36.125 km<sup>2</sup> de superfície territorial que comporta três províncias. Em termos da divisão administrativo, o país é formado por três províncias - Norte, Sul e Leste-, e oito regiões administrativas, entre as quais três delas constituem a província Sul como: Quinará, Tombali e Bolama Bijagós; em seguida, a província Norte, constituída por três regiões como: Oio, Cacheu e Biombo; e, por último, a província Leste, cuja regiões Bafatá e Gabu. Importa destacar que o país conta com mais de 100 ilhas, situadas nos arquipélagos dos bijagós, cuja maioria delas são desabitadas.

As principais atividades econômicas do país concentram-se nas seguintes atividades: agricultura, pesca e comércio. Conforme a referida instituição, o setor agrícola, através de produção da castanha de caju - o maior produto de exportação -, extração de óleo de palma, madeira, amendoim e peixe, contribui com cerca de 69% na composição do produto interno bruto-PIB, e representa 85% dos empregos diretos e indiretos, e 90% das exportações (MINISTÉRIO DAS FINANÇAS, 2020).

Nos últimos anos, o governo guineense tem feito acordos de cooperação multilateral com países com os quais mantém relações em diversas áreas de interesse mútuo, embora isso não sustente necessariamente a vontade política no que diz respeito ao fomento de projetos de desenvolvimento. Aliás, o referido acordo ao qual nos referimos trata-se de acordo de Concessão de Direitos de Construção, Gestão e Operação do Projeto Porto de Buba<sup>1</sup>,

---

<sup>1</sup>A cidade de Buba localiza-se na região administrativa de Quinara, província Sul da Guiné-Bissau, à margem do rio de Buba, também conhecido como Rio de Bolola, como era antigamente chamado. Buba é considerada uma importante cidade costeira fundada em 1670. Conforme descreve Campos (2012), este aspecto motivou uma longa disputa entre os navegadores portugueses e os britânicos, que já haviam se instalados na região desde 24 de junho de 1827, na ocasião de uma visita do inglês Sir Neil Campbell, governador da Serra Leoa, ao Rio Grande de Buba, na qual assinou com os líderes tradicionais local de aldeias de Bolola e Guínala tratados de ratificação da posse de Bolama. Mais tarde, por volta dos anos 1956, Honório Barreto, um ex-comandante português visita o Arquipélago dos Bijagós e assinou vários tratados com a liderança local, dos quais inclui o direito de ocupação da cidade Buba que, em 1857, se tornou a primeira feitoria portuguesa na antiga Guiné-Portuguesa. Conforme os dados do último Recenseamento Geral de População e Habitação (RGPH) em 2009, a cidade de Buba conta com uma população estimada em 17.123 mil habitantes e com uma extensão territorial de 744 km<sup>2</sup>, (INE, 2009). A pesca artesanal, comércio e agricultura - nomeadamente cultivo de arroz, amendoim, milho, cultivo de caju -, são considerados como principais atividades para a autossuficiência da comunidade local.

elaborado e assinado em março de 2009, entre o Governo da Guiné-Bissau e Angola através da empresa Bauxite Angola S.A.

Conforme informações a que tivemos acesso sobre esse assunto, por meio do relatório do Instituto da IBAP (2009), o objetivo de construção da referida infraestrutura deve-se por duas principais razões: primeiro, refere-se a interesse de exploração de recursos mineiros numa aldeia (Boé) localizada na região Leste do país que, por questões logística, precisaria de uma conexão para a cidade de Buba, onde eventualmente será instalado o porto em questão; segundo, defende-se que o lugar em que se instalará a infraestrutura em questão detém uma vantagem estratégica no que se refere ao fluxo de transporte para outras regiões da África Ocidental. Tal fato motivou o governo guineense considerar a realização da referida obra como uma oportunidade de criar um fluxo logístico para demais regiões da África Ocidental, a fim de atrair as novas oportunidades para a Guiné-Bissau.

Considerando o exposto, assim como a importância de a Guiné-Bissau se alinhar às políticas públicas capazes de contribuir para o desenvolvimento do país, esta monografia tem como objetivo compreender de que maneira o projeto de construção e exploração do futuro Porto de Buba converge com aspectos paradigmáticos de desenvolvimento do país, identificando, desta forma, a viabilidade da referida infraestrutura no que tange a geração de recursos em benefício do seu povo o interesse dos grupos envolvidos no processo de concessão do futuro porto de Buba, assim como a viabilidade ambiental e socioeconômico do referido empreendimento quanto ao cenário local e nacional.

A escolha deste tema veio na tentativa de propor uma discussão interdisciplinar e inserida no contexto africano, em especial sobre Guiné-Bissau, buscando, assim, refletir sobre os entraves sociais que envolvem as estratégias de desenvolvimento no país. Por outro lado, tal escolha também se baseia em duas questões: em primeiro lugar, trata-se de interesse acadêmico, como sendo um dos requisitos obrigatórios para a obtenção do diploma de licenciatura plena em sociologia da Universidade da Integração Internacional Afro-Brasileira; o segundo motivo deve-se pela sua relevância no que se refere a contribuição social. Na medida que propõe debater sobre um dos problemas que muito assola o país (Guiné-Bissau), olhando o debate sobre promoção de políticas públicas relacionadas ao desenvolvimento como uma janela de oportunidade para resolução reais.

Levando em consideração as dificuldades do Estado em relação ao contexto em que se insere a proposta de construção do futuro porto de Buba, a hipótese que se chega desta monografia refere-se ao fato de que o projeto em questão, provavelmente, não será facilmente

concretizado no curto prazo devido aos problemas estruturais acima destacados. Baseado neste aspecto, o problema desta pesquisa consiste em compreender o interesse dos grupos envolvidos no processo de concessão do futuro porto de Buba, neste caso o governo da Guiné-Bissau e Empresa Bauxite Angola S.A., assim como a implicação social, econômica, ambiental de acordo em questão ao país.

Entretanto, nesta monografia, optamos pela utilização de pesquisa bibliográfica, por meio de abordagem qualitativa, na medida que tal procedimento metodológico permite descrever com maiores detalhes o tema pesquisado. Tornando, neste caso, possível uma variedade de análise a partir de uma visão mais ampla sobre os problemas que emergem do processo de desenvolvimento em Guiné-Bissau e as particularidades que o envolve. Nesta linha de raciocínio, a abordagem qualitativa nos permitirá analisar e interpretar aspectos mais profundos, descrevendo sua complexidade de modo a fornecer análises mais detalhadas sobre as investigações, atitudes e tendências do assunto pesquisado, tal como afirma (OLIVEIRA, 2011).

Optamos também pela utilização de pesquisa documental, levando em consideração ao fato de que há informações de que precisamos para a construção desta pesquisa que não são tratados cientificamente. Para Gil (2008), este procedimento permite ao investigador a maior variedade de produções já existentes sobre o assunto estudado que também podem auxiliar com a construção de referências sobre o tema em questão. Por outro lado, levando em consideração a escassez bibliográficos no que tange a algumas questões, sobretudo ligadas ao debate em torno de um dos objetivos deste estudo “construção do porto de Buba”, a utilização de pesquisa documental, como definem Marconi e Lakatos (2007, p. 9) possibilita “o levantamento de dados por meio de fontes variadas que são imprescindíveis em qualquer pesquisa, seja ela de natureza documental ou não, correspondendo à fase em que se coletam informações prévias sobre o campo de interesse”.

Quanto à análise e dados, foram utilizadas fontes que enfatizam a pesquisa documental, neste caso, documentos oficiais; publicações parlamentares; documentos jurídicos; fontes estatísticas; publicações administrativas; documentos particulares; e “outros”. Ou seja, um levantamento de materiais de fontes primárias e secundárias, como consultas pela internet, livros, monografias, artigos, relatórios, transcrição de entrevistas, teses e entre outras fontes disponíveis na web, onde se possam encontrar informações relacionadas ao tema.

Conforme Gerhardt e Silveira (2009) a fase da pró-análise consiste no assentamento, ou a definição dos documentos que constituirão o corpus, sendo essencial selecionar um universo de documentos pertinentes ao trabalho. Em seguida, classificar tais informações, e por fim, importa refletir sobre como essas informações se convergem com as respostas do problema da pesquisa.

O presente trabalho está estruturado em cinco, incluindo a parte introdutória. A primeira é a introdução, a seção aborda o processo de desenvolvimento, com intuito de relacioná-lo com as estratégias que se utilizam dele para alcançar determinados objetivos. A terceira traz um panorama da conjuntura social e econômica que se constituiu em Guiné-Bissau, a partir do período de 1974, cuja o foco a entender como as implicações do referido processo tem contribuído na atual situação socioeconômica do país. A quarta e última seção trouxe um debate relacionado ao contexto geral de construção da infraestrutura portuária de Buba, com ênfase nas questões relacionadas ao seu papel em prol de desenvolvimento socioeconômico local, nacional e a nível da sub-região africana. Por fim, não menos importante, a quinta é a conclusão.

## **2. ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO: CONCEITOS E DEFINIÇÃO**

O termo estratégia teve sua origem na Grécia Antiga, significando, inicialmente, “a arte do geral”, adquirindo, posteriormente, uma conotação voltada para tática de guerra. Mais tarde evoluiu-se para um conjunto de ações e manobras militares para a disciplina do conhecimento administrativo – Administração Estratégica – que é dotado de conteúdo, de conceitos e razões práticas e vem conquistando espaços tanto no âmbito acadêmico como no empresarial (MINTZBERG et al., 2006).

No âmbito acadêmico, o conceito da estratégia de desenvolvimento fundamenta-se numa concepção de caminho a ser seguido em meio a um cenário, seja ele, de crise ou oportunidades. Ao associá-lo ao processo de ampliação de oportunidades de produtivas, sociais, educacionais, a Estratégia de Desenvolvimento fundamenta-se:

[...] numa concepção associada ao processo de articulação econômica que busca associar suas aspirações em paralelo a manutenção de um ciclo econômico. Na perspectiva desenvolvimentista, refere-se a conjunto de métodos e decisões, que integram finalidades para que se possam extrair oportunidades ou minimizar fatores de risco em benefício de resultados satisfatórios (BRASIL, 2008, p.25).

Como defende Dowbor (1983, p.17), a estratégia de desenvolvimento define-se pelo encadeamento correto das grandes opções econômicas claramente definidas para que o conjunto de esforços dos trabalhadores concorra de maneira harmoniosa e coerente para a construção de um país. Em diálogo com o desenvolvimento econômico, chega-se à conclusão de que é um processo de mudança estrutural associada a uma estratégia nacional de desenvolvimento que combina coordenação pelo mercado e pelo Estado em paralelo.

## 2.1. ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO DO PERÍODO PÓS-COLONIAL NO CONTEXTO DA ÁFRICA SUBSAARIANA

Esta seção propõe apresentar, de forma resumida, a política econômica que constitui as estratégias de desenvolvimento pós-independência dos países da África Subsaariana, aos quais incluem a Guiné-Bissau. O propósito desta abordagem é situar o lugar da Guiné-Bissau dentro desse cenário de emancipação política e econômica mediante o referido processo histórico. A África Subsaariana, conforme destaca Bari (2006), é uma região composta por 47 países situados ao sul do deserto de Sahara, formada por um território que concentra mais de 50% dos países do continente africano.

Ao longo de décadas, a referida região se encontra submetida a um paradigma de desenvolvimento, sob qual a boa parte dos países cumprem o papel de fornecedor de matérias-primas para países desenvolvidos, cujas colônias em África, principalmente as do continente europeu. Visto que “a teoria do desenvolvimento que surgiu na década de cinquenta, como a das economias coloniais europeias, fez questão de conceber arranjos aos países periféricos (LEYS, C; 2005, p. 111).

As economias industriais que surgiram na Europa, ainda nos séculos XVIII e XIX, de acordo com Furtado (2003), trataram de estabelecer com a divisão internacional do trabalho, que as áreas coloniais se especializariam na produção de matérias-primas exportáveis com intuito de abastecer os países com uma indústria madura e detentores de progresso técnico. As orientações de políticas econômicas seguidas pelas colônias africanas, conforme frisa Torres (1998), consistiam em seguintes medidas: Estratégia de Substituição das Importações; Estratégia de Promoção às Exportações e Estratégia das Indústrias Industrializantes. Segundo o autor supracitado, tais medidas visavam um processo de ajustamento estrutural, visando uma série de exigências, como a inserção de política cambial alinhado ao sistema monetário internacional e a integração desses países ao cenário da globalização.

### 2.1.1 Estratégia de Substituição de Importações (ESI)

A Estratégia de Substituição de Importação é um plano de ação de política econômica baseado na dinamização e valorização da produção interna, cujo início ocorreu nos anos 1960. O objetivo desta estratégia fundamenta-se em um processo de incremento da escala produtiva do mercado africano, a fim de garantir o fluxo e um processo de produção autossustentável à economia local.

De acordo Benício e Teixeira (1999), os mecanismos de intervenção estatal associados à ESI permitiram o surgimento de uma vasta gama de ramos industriais, e apresentou efeitos diversos, dependendo da particularidade de cada país. Refira-se que o modelo em questão possui mais efetividade quando for bem integrada à outra estratégia - a Promoção às exportações -, o que é totalmente válida num modelo bissetorial, em que são produzidos um bem competidor com as importações e outro exportável. No caso de alguns países africanos que já a experimentou “foi tomada por um fim - ignorando a mundialização crescente da economia internacional -, em vez de ter sido considerada uma simples etapa de transição no contexto nacional e, em seguida regional, para uma política adequada ao ambiente político” (TORRES, 1998, 58).

Em outras dimensões, Soares e Bertella (2018, p.22) fundamentam que o fracasso desta Estratégia se deve, em grande parte, por razões ideológicas, à falta de inovação e acesso aos recursos tecnológicos de que exigia tal processo. Com isso, os países que a adotou, como o caso da África do Sul, conviveu com problemas como inflação, baixa produtividade, altos gastos públicos, restrição na qualificação de mão-de-obra, eventualmente restrição ao crescimento do mercado interno ocasionados pelo *apartheid*.

### 2.1.2. Estratégia de Promoção de Exportações (EPE)

A partir dos anos 1970, com a diminuição na modalidade de quotas causada pela ESI, muitas nações passaram a integrar esforços conjuntos com uma tímida política de promoção às exportações. Pretendia-se, com essa estratégia, complementar na prática a substituição de importações, que prematuramente foi estrangulado pela visão, por vezes “ideológica”, com grave atraso e condições desfavoráveis para os países que procuravam implementá-la apressadamente (REIS, 200).

A adoção de EPE resultou na criação de um mercado mundial que não representa benefício para as colônias, na medida que a venda de seus produtos não se realizava conforme as leis da oferta e da procura. Tal como concorda outro autor afirmando que,

essa estratégia, antes de tudo, foi produto de uma “relação de forças”, ou seja, a metrópole, através do seu poder econômico e militar, impunha o preço da matéria prima, fazendo com que a comercialização dos produtos, os coloniais ficassem a cargo das companhias europeias que se apropriaram da maior parte do lucro, restando à burguesia colonial associada a menor parte dessa elite (BARI, 2006, n. p.).

Boa parte dos países da África Subsaariana eram e alguns ainda são desprovidos de equipamentos de tradição industrial. Segundo Torres (1998), devido à falta de entendimento da necessidade das competências qualificadas, foi difícil impulsionar um desenvolvimento diversificado e dinâmico na sua maioria, exceto a Tunísia, na África do Norte, que foi o único país que conseguiu enquadrar-se nessa realidade, sob a orientação pragmática do seu ex-presidente Habib Bourguiba, que apostou nas exportações de produtos manufaturados, ainda que em indústrias artesanais ou de pequena dimensão baseadas na valorização do artesanato, por terem conseguido integrar algumas inovações tecnológicas.

### **2.1.3. Estratégia das Indústrias Industrializantes (EII)**

A Estratégia das Indústrias Industrializantes, de acordo com Torres (2010), foi vista como uma junção de alternativas. Pois, trata-se de um plano teorizado, na época pelo professor Gérard Destanne de Bernis, publicado em 1988, era uma modalidade ambiciosa da substituição de importações com uma aposta nas indústrias pesadas, como a petroquímica e a siderurgia. Esta estratégia, segundo o autor supracitado, “tratou-se de uma modalidade ambiciosa, com uma aposta nas indústrias pesadas a fim de criar mercado interno integrado capaz de fazer com que a indústria e a agricultura se alimentem de forma recíproca” (TORRES 1998, p.12-63).

A excessiva concentração de recursos em projetos de industrialização, implicou-se em gastos financeiros exagerados, impedindo-a de cumprir os seus objetivos - que era criar postos de serviços a fim de proporcionar uma dinâmica do mercado capaz de gerar um ambiente macroeconômico estável -, como consequência disso, levou o abandono do sector rural e o aumento do preço dos produtos agrícolas. Ou seja, ela revelou-se um sorvedouro financeiro, que lhe impediu de cumprir os seus objetivos, além disso, a excessiva concentração de

recursos em projetos de industrialização levou por sua vez a um quase abandono do sector rural.

De acordo com Bari (2006), a contenção dos preços dos produtos da agricultura com o objetivo de favorecer uma acumulação ao serviço dessa industrialização tem a ver com motivos políticos e ideológicos e, isso contribuiu largamente para desencorajar os agricultores e agravar o êxodo rural com as consequências que se conhecem. Por outro lado, ele frisa que o entendimento sobre o subdesenvolvimento na África e a busca de modelos para o desenvolvimento resultou na introdução do modo de produção colonial e o aparecimento do trabalho forçado disfarçado e da expropriação de terras concentradas nas mãos dos europeus ou das elites dominantes locais e das grandes companhias comerciais dedicadas às atividades de exportação tais como: *Alcoa, nosoco, casa gouvêa, ultramarina etc.*

Para Anjos (2005 apud, SANTOS, 2013, p. 73), a estratégia do desenvolvimento no continente africano ao longo desse período, significa estímulo ao desenvolvimento de atividades econômicas para áreas específicas, que não são necessariamente conceitos direcionados a dinâmicas que contribuam para uma solução sustentável. Mas sim, diligências direcionadas ao território de oportunidades de captação de insumos para manter a dinâmica da exportação e outros. Por fim, ao invés de criar alternativas somente às atividades econômicas de acordo com a vocação local, além de possibilitar o desenvolvimento das habilidades da população, através de diversos critérios, a fim de prepará-los para as novas exigências do mercado e da sociedade.

### **3. PLANOS ESTRATÉGICOS DE DESENVOLVIMENTO EM GUINÉ-BISSAU NO PERÍODO PÓS-INDEPENDÊNCIA**

#### **3.1. 1º PLANO QUINQUENAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL PARA O PERÍODO DE 1983 – 1986**

Após a independência da Guiné-Bissau em 1973, o país passou por um processo de ajustamento estrutural através do qual foi implementado o Primeiro Plano de Desenvolvimento Nacional, sob coordenação da Secretaria de Estado do Plano e Coordenação Internacional - SEPCI em 1983. O referido processo tratava-se de um projeto de desenvolvimento social e econômico com vista a conduzir diferentes setores do governo ao longo de um período de (4) quatro anos, através de seguintes anseios: Programa de Estabilização Econômica (PEE), previsto ao ano de 1983-1984; Programa de Investimento

Público (PIP), previsto ao ano de 1985-1986); ambos aprovados com o apoio financeiro das organizações internacionais, nomeadamente o Fundo Monetário Internacional e o Banco Mundial (SANGREMAN, 2016).

A objetivo desta política, segundo autores supracitados, era criar bases sólidas da situação econômica e financeira, nos dois primeiros anos, à medida que o PEE 1983/84 previa manter o equilíbrio entre a produção e o consumo, sob medidas de controle da situação econômica e financeira; a reorganização do sector público e o impulso ao sector privado, com a liberalização do comércio, utilização racional dos recursos financeiros.

Tal programa, na perspectiva de (Cardoso 1995; Mendy, 1994), visava uma política de curto prazo com vista a transitar para um estágio de desenvolvimento de médio e longo prazo. Contudo, sua execução contrapõe o período estimado para sua execução, e que este manteve a prioridade às medidas de estabilização, ao ponto de extrapolar todo período pré-estabelecido numa primeira fase sem mesmo atingir os resultados esperados.

De acordo com Dowbor (1983, p.11), a política de investimento para o referido período caracterizou-se pela concentração dos recursos na capital do país, a cidade de Bissau. O que implica no total de 100% dos investimentos do orçamento do Estado, mais de 50% por cento iam para Bissau, apesar de estarem aí apenas 14 % da população do país”. Consequentemente, esta distribuição desproporcional de investimentos alinhado com a falta de aperfeiçoamento dos setores importantes de produção, como a agricultura, foi um dos fatores que contribui para o estrangulamento do processo de desenvolvimento que marca o período pós-colonial.

Os problemas resultantes desta questão devem-se a vários motivos. Um deles está relacionado à falta de entendimento sobre o papel do Estado e partido. Conforme Cardoso (1991); Baldé (2008, p.78), isto fez com que toda a política, seja ela econômica ou social, ficasse a manutenção e controle de uma estrutura seletiva, dando a impressão da ausência de qualquer tipo de incentivo ao sector privado ou uma gestão pública organizada democraticamente.

O processo de formação da política econômica guineense não se resume apenas a esses acontecimentos. Contudo, por razões de delimitação do enfoque deste trabalho, optamos apenas por uma contextualização sobre aspectos que, nesta pesquisa, servem de referência para a compreensão dos motivos da descontinuidade de programas do governo que, outrora, se resultam na vulnerabilidade do Estado mediante as demandas da sociedade sob diversos setores de importância social e econômica.

### 3.2 PORTO DE BUBA: PROCESSO DE CONCESSÃO E CONSTRUÇÃO

Em 27 de fevereiro do ano 2007, foi estabelecido um acordo de Cooperação Bilateral entre os Governos da República da Guiné-Bissau e da República de Angola, que incluem vários projetos baseados na lógica de ganho-ganho rubricados em Luanda, na presença do Presidente de Angola, José Eduardo dos Santos e João Bernardo Vieira, Presidente da Guiné-Bissau. No âmbito dessa cooperação, assinou-se, aos 13 de setembro do mesmo ano, um outro acordo que conduziu o Ministério dos Recursos Naturais e Ambiente da Guiné-Bissau e a empresa Bauxite Angola S.A, o contrato de prospecção, que atribuiu à essa empresa os direitos de mineração e comercialização de bauxite de Boé, na região sudoeste da Guiné-Bissau (IBAP, 2009).

O acordo contratual consiste no domínio econômico e técnico entre os dois países, Guiné-Bissau e Angola, no qual o financiamento das obras ficaria a cargo da empresa concessionária, Bauxite Angola S.A. O que a concede usufruir da utilização, extração e comercialização dos recursos de Bauxite, no qual os lucros a serem obtidos seriam divididos pelos seus acionistas, na qual a empresa concessionária é o sócio majoritário ao lado de sua Companhia de Gestão de Portos, Sociedade Anónima (COGEP S.A.) - uma empresa subsidiária da parte concedente, criada sob determinação da República da Guiné-Bissau. Para tanto, inclui-se também ao acordo a construção de uma infraestrutura portuária nas proximidades de águas profundas do Rio Grande de Buba, a fim de facilitar o fluxo logístico relacionado ao projeto em questão, assim como para outras finalidades. (Ibidem, 2009, p.32 *apud* Preâmbulo do Projeto de Contrato, 2007).

Segundo o Relatório de Instituto de Biodiversidade das Áreas Protegidas (2009), o rio de Buba é constituído por uma estrutura com capacidade para receber, em simultâneo, até três navios de grandes portes, com mais de 70 mil toneladas de carga. Ao contrário do porto da capital Bissau, que possui apenas capacidade de receber navios de 10 mil toneladas. Tanto é que a sua construção é vista como elemento necessário para complementar os projetos inseridos no âmbito do referido acordo, ou seja, os quais citamos no parágrafo anterior. Considera-se a construção desta infraestrutura como uma possibilidade para “desvio significativo do tráfego comercial proveniente de países da sub-região como Mali, Burkina-Faso e Guiné-Conakry para a Guiné-Bissau, (Ibidem. 2009, p. 8)”.

Para um país com demandas urgente de criar oportunidades no que tange a emancipação social e econômico, de acordo com Monié e Vidal (2006), o porto pode significar instrumento a serviço de projetos de desenvolvimento, contribuindo para uma maior agilidade nas conexões de transporte de bens, serviços e valorização das potencialidades locais, que integram a dinâmica do comércio global. Nesta perspectiva, o referido projeto é visto com muita relevância em termos de competitividade logística com relação aos países da sub-região, devido às expectativas que se tem dele, quanto à atração de investimentos local, assim como no que se relaciona a projeção do país para o cenário do comércio internacional. Considerando o fato de que o porto representa um instrumento de protagonismo no desenvolvimento das cidades, contribuindo para as mudanças significativas na sociedade local e além fronteira (RIBEIRO e SIQUEIRA, 2012).

Vale frisar que a construção do futuro porto de Buba, de fato, faz parte das concessões firmadas no acordo supracitado. Mas, ao observar as propostas do acordo, como destacado no início desta seção, é possível notar que a realização desta obra não está necessariamente atrelada a ambição do governo guineense em investir no setor público de modo a inibir problemas de subdesenvolvimento. Mas, isso está relacionado à importância do papel que o porto em si iria cumprir na viabilização do fluxo logístico das *commodities*, que se esperava extrair de Guiné-Bissau para outros destinos.

Com base nos estudos feitos pelos técnicos/pesquisadores do Instituto de Biodiversidade das Áreas Protegidas (IBAP), aponta alguns aspectos inerentes a viabilidade ambiental e jurídica, a obra da construção de Porto de Buba requer utilização de uma vasta área estimado em 7,000 hectares, situada numa região de proteção ambiental, denominada Parque Nacional da Lagoa de Cufada (PNLC), o qual possui um total 89.000 hectares (890 km<sup>2</sup>), e 13.546 hectares de florestas sub-húmidas. No entanto, estima-se que o Porto de Buba seria inteiramente construído numa zona de floresta sub-húmida, o que deve considerar a destruição de 51.7% da área de floresta sub-húmida do parque.

Apesar disto, importa recordar que o desenvolvimento de redes de transporte tem provocado crescente competição no setor portuário pela sua importância na indústria. É uma das vias mais utilizadas no processo de importação e exportação em grande escala de produtos, contribuindo assim no desdobramento do comércio global, na promoção de emprego e mão-de-obra em todo mundo. Como por exemplo, no Brasil, o Porto de Santos - maior do país -, é responsável pela movimentação de pouco mais de 27% da carga transportada no país, com hegemonia reafirmada ao longo do tempo. Ele dispõe de uma rede

de acessibilidade favorável, cuja cadeia produtiva inclui elementos dentro e fora das fronteiras brasileiras. Assim, os investimentos realizados em infraestrutura, e equipamentos portuários, se inscreveram numa dinâmica de modernização sistemática dos instrumentos técnicos suscetíveis de valorizar as vantagens comparativas da economia por intermédio das operações marítimas (MONIÉ; VIDAL, 2006).

Provavelmente, o Porto de Buba não tenha a mesma capacidade que tem o de Santos, no Brasil. Agora, para o contexto sub-regional da África ocidental, e pelas características que apresenta as águas profundas do Rio Grande de Buba, em função de intercâmbio comercial e econômico daquela região, entende-se que isso tende a prover grandes benefícios para a Guiné-Bissau, como bem descreveu no contrato de concessão do referido empreendimento.

Quanto às questões societárias, mediante a perspectiva em que se enquadra o acordo do referido projeto entre o governo guineense e angolano, constata-se uma série de exigências a serem cumpridas pela parte concedente que, na nossa perspectiva, contradizem o que acreditamos ser necessário em função do benefício para o país. Isso porque, com base no relatório de IBAP (2009), a alínea (C) do artigo (4º) do instrumento do “contrato de acordo”, determina que, “o governo da Guiné-Bissau, na qualidade de concedente, dá a concessionária, empresa Bauxite Angola, a gestão e operação da infraestrutura, numa base de *Build-Operate-Transfer* – o BOT”, cuja tradução direta em português, a construção, operação e transferência.

O BOT ou Construção, Operação e Transferência é um modelo de contrato que envolve projetos de grande escala, em que a iniciativa privada recebe a licença do setor público para financiar, construir, gerenciar e operar uma instalação por um determinado período, após o qual, o controle é transferido de volta para a administração pública. Contudo, antes da transferência, a instituição privada concessionária possui permissão de estabelecer tarifas e uso do estabelecimento de forma a recuperar os investimentos iniciais (LEKAN; OPEYEMI; C. OLAYINKA, 2013).

Esse modelo costuma envolver diversas entidades e altos custos monetários, como vimos no caso da Guiné-Bissau. Geralmente, é uma negociação que inclui o governo, investidor, instituições financeiras, empreiteiras de construção e empresas operadoras. Por isso, há também fatores de risco. Considerando que o período de concessão deve trazer certo nível de retorno sobre investimento para a instituição patrocinadora, “[...] às vezes o investimento de capital inicial é afetado pelos fatores determinantes da situação política, em

que há todo a aparato envolvendo contas como: custos de operação, receita, inflação e taxas de juros” (LY Shen; H. Li; e QM Li, 2002, p.328).

Mais adiante, eles frisam que, o período de concessão é uma das decisões mais importantes a ser tomada, quando num projeto de infraestrutura é aplicado na base de *build-operate-transfer* ou construção-operação-transferência, pois,

Trata-se de medida para decidir o momento da propriedade e para delinear benefícios, autoridades, e responsabilidades entre o governo e o investidor privado. A duração do período de concessão afeta diretamente tanto o nível de retorno do investimento do investidor quanto os interesses do governo. Os métodos tradicionais de determinação do prazo de concessão dependem da análise do investidor sobre o perfil do fluxo de caixa do projeto, sem considerar os interesses do governo. Este estudo sugere que um modelo de concessão adequada precisa incorporar os interesses do investidor e do governo. O modelo desenvolvido neste estudo fornece uma abordagem alternativa para a determinação do período de concessão (LY Shen; H. Li; e QM Li, 2002, p.328-330).

Já no caso específico da negociação do Porto de Buba, com base no artigo 45º da cláusula contratual, “o contrato a realizar entre as partes terá duração de 50 anos, podendo ser prolongado por 25” (IBAP, 2009, p.19). Durante esse período, a gestão do Porto e extração das minas na região de Boé fica a cargo da Concessionária Bauxite Angola S.A. Segundo o documento, o motivo desta prorrogação reside na base de interesses econômicos e os benefícios resultantes da execução ao longo prazo.

De modo geral, se equacionarmos o período contratual, os privilégios em matéria de impostos e direitos e outros conjuntos de isenções fiscais (conferir a alínea a, b, f, h, do artigo 44º em anexo abaixo) são mais em favor a empresa Bauxite Angola S.A, saindo prejudicado, neste contexto, o governo da Guiné-Bissau. Assim, como o fato de que não se responsabilizarão pelos futuros danos ambientais e os atributos que o modelo BOT concede a instituição financiadora do projeto, a empresa Bauxite Angola S.A., pressupõe-se, portanto, uma perda gigantesca por parte do agente concedente (o governo de Guiné-Bissau), nesta sua persistente procura de solução de desenvolvimento a partir de acordos, que por mais vezes transparecem exploração em vez de acordo mútuo com soluções alternativas para as demandas do país.

## 4 CONCLUSÃO

O presente trabalho trouxe uma abordagem que consiste na busca de soluções alternativas para o processo de desenvolvimento em Guiné-Bissau através de uma análise referente ao projeto da construção do futuro Porto de Buba, resultante de um acordo de cooperação bilateral entre os governos de Guiné-Bissau e de Angola. Conforme estudo de análise sobre o impacto do referido projeto, percebemos que o futuro porto de Buba é um empreendimento capaz de proporcionar grandes benefícios ao país no que se respeite a abertura de novas oportunidades capazes de contribuir para o fortalecimento de diversos setores da economia. Ainda mais por se tratar de um empreendimento relacionado ao setor da indústria - o que menos contribui na formação do PIB do país -, precisa de incentivo urgente a fim de alavancar outras atividades capazes de abrir cada vez mais novos postos de serviços.

A avaliação do impacto de uma de um projeto de desenvolvimento antes que tenha sido implementada é uma atividade difícil de se realizar, levando em consideração a falta de informações ou dados para se estabelecer métricas sobre as variáveis que se propõe expor. Devido a essa questão, torna-se inviável afirmar categoricamente algumas questões, embora possamos considerá-las como possibilidades, como prevê os estudos de viabilidade realizados acerca dos benefícios do projeto acima mencionado. Para o IBAP, acredita-se que é possível esperar alguns benefícios, sociais e econômicos. Assim, o porto de Buba poderá criar importantes oportunidades de emprego especializado ou não, posições para mão-de-obra que poderão, em parte, resolver problemas de desemprego local. Um outro aspecto tem a ver com a sua vantagem geoestratégica no contexto regional, na medida em que poderá servir de plataforma logístico entre os países de sub-região a nível de Comunidade dos Países da África Ocidental, algo que poderia contribuir com a arrecadação de receita aos cofres do Estado para o financiamento de programas de investimento público, e de outras formas ao incentivo de empreendedorismo local.

Olhando para uma perspectiva menos otimista, sugere-se que, tanto à comunidade local assim como a nacional, existe a possibilidade de o projeto de porto de Buba não trazer benefícios como esperado, visto que não há, no país, recursos humanos qualificados para as atividades a serem desencadeadas. Considerando ao fato de que a inexistência do estudo de viabilidade social levanta indícios que a mão-de-obra especializada do porto poderá ser maioritariamente estrangeira, e a numerosa população jovem local poderá retirar poucos benefícios. Em termos de viabilidade ambiental, como se lê no relatório de IBAP (2009)

prevê-se que a zona de influência de instalação da infraestrutura consumirá uma parte significativa do parque natural das Lagoas de Cufada, podendo provocar, desta forma, o desaparecimento de um dos mais importantes biomas florestais do ecossistema marinho do país.

Ao refletir sobre possíveis interesses de *stakeholders* (partes interessadas) no projeto, recordamos que o acordo resultante do projeto de construção do porto de Buba faz parte de um conjunto de concessões feitas pelo governo guineense à empresa Bauxite Angola S.A., o qual inclui a construção de uma ferrovia entre província sul e leste de Guiné-Bissau, com objetivo de conectar a cidade de Buba com a aldeia de Boé, onde foi feito um estudo de prospecção de extração de bauxite. Tal fato deu-nos a entender que a instalação da infraestrutura portuária em questão está mais pautada como um instrumento para a viabilizar transporte de matérias-primas que se espera extrair do país para o exterior do que qualquer hipótese que se levanta sobre a sua importância. Caso se confirme essa hipótese, o país ficará em desvantagem, não por motivo da existência do porto em si, mas pelo fato de que a não transformação local implica na exportação de postos de trabalho, que tanto precisa a população local.

A natureza do contrato envolve a falta de transparência no que diz respeito às questões fiscais, período de direito de utilização de 50 anos, que é extremamente exagerado. Fato esse atrelado a uma série de aspectos que, para a Guiné-Bissau, não reflete benefícios significativos no curto prazo, uma vez que a modalidade na qual se enquadra o acordo em questão consiste em *Build-Operate-Transfer* ou Construir, Operar e Transferir. Trata-se de um tipo de financiamento de grandes projetos de infraestrutura desenvolvido por meio de convênio entre o setor público e privado, na qual o Estado ou governo local concede a uma instituição do setor privado os direitos de construir uma infraestrutura a fim de realizar determinada atividade econômica por um determinado período, para depois transferir o projeto em questão ao setor público. Tendo em vista os fatores mencionados, seria pertinente haver uma auscultação mais aprofundada por parte do Estado ou instituições reguladoras, para definir o grau de benefícios e perdas que o país terá com o acordo no âmbito de ganhos econômicos, no impacto social, e assim propor a parte interessada um conjunto de arranjos para formação de políticas públicas com vista a conter efeitos ambientais a serem provocados pelo projeto.

Entende-se a importância de averiguar a viabilidade dos projetos de exploração dos recursos que dispõe o país, sobretudo para fazer uma abordagem antecipada e consciente da

sua utilização de modo a conservá-los para futura geração. Entretanto, refletindo as oportunidades existentes quanto a abertura de projetos como esse, o país não deve deixar de utilizar os recursos que possui sob pretexto de protecionismo ambiental, pois, a exportação de matérias-primas apenas não será capaz de resolver os problemas de subdesenvolvimento que a Guiné-Bissau se enfrenta. Se realmente o projeto de porto de Buba pode ser uma oportunidade para criação de novas indústrias, tal como a recuperação das que já existiam no país desde o período pós-independência, faz-se necessário prosseguir com o projeto de sua construção, mesmo que não venha a ser através da iniciativa do acordo em questão, e sim pela iniciativa do governo guineense, isso tende a gerar saída para solução de problemas inerentes a crise socioeconômica. Pois, o nosso país precisa encontrar soluções mais viáveis para a exploração dos seus recursos naturais de forma consciente e sustentável, apelando ao desenvolvimento, a partir de um processo de mudança estrutural combinado a um Plano de Desenvolvimento Nacional, norteado de políticas públicas coordenadas pelo Estado em convergência com os interesses e benefícios do país, dos seus cidadãos e dentro dos limites das suas necessidades.

## REFERÊNCIAS

ALONSO, Angela. **Métodos de pesquisa em Ciências Sociais**: Método de pesquisa em Ciências Sociais. Sesc São Paulo/CEBRAP, 2016. [Coleção].

AUGEL, Moema Parente. **O Desafio do Escombros**: Nação, identidades e pós-colonialismo na literatura da Guiné-Bissau. Rio de Janeiro: Garamond Universitária, 2007.

BALDÉ, Saico. Buba-Quebo: **Corredor de Desenvolvimento no Sul da Guiné-Bissau**. Dissertação (Mestrado em Estudos Africanos) - Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa, Instituto Universitário de Lisboa, Lisboa. 2008. 131 pag. Disponível em: < <https://bit.ly/2INF7Dm>>. Acesso em: 18 set. 2020.

BANCO MUNDIAL. **Relatório Anual de 2016**.: Group Banco Mundial, 2016. 71 p. Disponível em:< <https://bit.ly/3suSpNo> >. Acesso em: 10 jan. 2021.

BARI, Mamadu Lamarana. **Reflexões Acerca do Desenvolvimento na África**: Ideias e debates. Salvador-BA, agosto 2006. Disponível em: < <https://bit.ly/3B3LL4v> >. acesso em: 04 maio 2021.

BARROS, Miguel (Coord.). A sociedade civil e o estado na Guiné-Bissau: Dinâmicas, Desafios e Perspectivas. U.E. PAANE, 2014. Disponível em: <https://bit.ly/2jqDIrg>. Acesso em: 17 mar. 2020.

BENÍCIO, Alex Pereira; TEIXEIRA, Joanílio Rodolpho. A Estratégia de Substituição de Importações Revisitada. **Revista Análise Econômica**, Porto Alegre, v. 17, n. 31, p. 77-99, 17 mar. 1999. Disponível em:<<https://seer.ufrgs.br/AnaliseEconomica/article/view/10603> >. Acesso em: 10 maio 2021.

BENZINHO, Joana; ROSA, Marta. A Descoberta da Guiné-Bissau: guia turístico. Coimbra: União Europeia, 2015. Disponível em: <<https://bit.ly/2xdfEC1>>. Acesso em: 10 set. 2020.

BRASIL. **Políticas de Desenvolvimento**: Uma iniciativa do Governo Federal. Ministério da Fazenda 2008, 44 p.

CAMPOS, Américo. A história da Guiné-Bissau em datas. Editora desc. 2012. Disponível em: < <https://bit.ly/3Hsluze> > acesso em: 20 de maio 2021.

CARDOSO, Carlos. (1991), “**Políticas e Estratégias de Desenvolvimento Sócio – Económico na Guiné-Bissau**: Fundamento das Orientações em Matéria de Cooperação”, Boletim de Informação Socioeconómica, Bissau: CESE-INEP (3-4): pp. 3 – 15.

\_\_\_\_\_. **A transição democrática na Guiné-Bissau**: um parto difícil. Instituto Nacional de Estudos e Pesquisa, Bissau, p. 260-281, jan. 1995. Disponível em: <<http://lusotopie.sciencespobordeaux.fr/cardoso.pdf> > Acesso em: 13 fev. 2021.

\_\_\_\_\_. A formação da elite política na Guiné-Bissau. Lisboa: Centro de Estudos Africanos, 1996.

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA. **Assembleia Nacional Constituinte**, Bissau, 1996. 32p. Disponível em: < <https://bit.ly/32VhA2N> >. Acesso em: 20 jan. 2020.

CORONEL, Daniel Arruda; SILVA, José Maria Alves da. Ética e desenvolvimento sustentável. **Revista de Economia e Agronegócio**, 2009, v. 7, n. 3, p. 287-312. Disponível em: < <https://bit.ly/2sfVXDI> >. Acesso em: 2 out. 2018.

DOCUMENTO DE ESTRATÉGIA NACIONAL DE REDUÇÃO DA POBREZA - DENARP. **Ministério da Economia, Plano e Integração Regional**. Bissau, 2011. Disponível em: <<https://bit.ly/2xeppjz>>. Acesso em: 20 mar. 2022.

DOS SANTOS, Nélío. “*Nem que me leve à morte, vou servir o meu país*” garante Carlos Gomes Júnior. DW português, Praia, Cabo-Verde. Publicado 04 agosto de 2012. MEDIATECA. Disponível em: < <https://bit.ly/35JVwsP> > acesso 12 jan. 2021.

DOWBOR, Ladislau. **A Busca da Independência Econômica**. São Paulo: Brasiliense, 1983.

EMBALO, Filomena (1993), “**Os Desajustes do Programa de Ajustamento**”. in Soronda, Revista de Estudos Guineenses, v.16, Bissau: INEP.

FUNDO MONETÁRIO INTERNACIONAL (FMI). Guiné-Bissau: **Nota Consultiva Conjunta das Equipas Técnicas sobre o Segundo Relatório Anual de Seguimento da Implementação da Estratégia Nacional de Redução da Pobreza**. Washington, Dc: Publication Services, 2010. 13 p. Relatório do FMI nº 10/381. Disponível em: < <https://bit.ly/34k0Naq> > . Acesso em: 10 março 2021.

FURTADO, C. **Teoria e Política do Desenvolvimento Econômico**. São Paulo: Abril Cultural, 1983.

\_\_\_\_\_. Desenvolvimento e Subdesenvolvimento. **Centro Internacional de Políticas para o Desenvolvimento**, 1961. 15 p. disponível em: < <https://bit.ly/3HH66iA> > acesso 13 mai. 2021.

FURTADO Celso. Raízes do subdesenvolvimento. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

\_\_\_\_\_. O Mito do Desenvolvimento Econômico. São Paulo: Círculo do Livro, 1974.

Galli,R.E., e Jones, J. (1987), Guinea-Bissau, Politics, Economics and Society, França's Printer Publishers, London.

GERHARDT, Tatiana Engel; SILVEIRA, Denise Tolfo (Orgs.). Método de Pesquisa. Porto Alegre: **Editora da UFRGS**, 2009. Disponível em: < <https://bit.ly/2pUuXcj> >. Acesso em: 12 mar. 2020.

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

\_\_\_\_\_, **Métodos e Técnicas de Pesquisa Social**. São Paulo: Atlas, 1991. P-51.

GUINÉ-BISSAU. **Documentos para a mesa redonda de Bruxelas** Terra Ranka (2014), disponível em: <<https://www.teraranka.gov.gw>>. acesso em 24 de novembro de 2021.

GUINÉ-BISSAU. Direção Geral da Previsão e Estudos Económicos (DGPEE). **Ministério das Finanças**, nota nº 03/2020; 26 p. Disponível em: <<https://bit.ly/3L6M5Ux>> acesso em: 16 fev. 2021.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA - (INE). Estatísticas Básicas da Guiné-Bissau 2014, Ministério da Economia e Finanças.

\_\_\_\_\_. (INE). Indicadores-chave. Bissau: República da Guiné-Bissau, Ministério da Economia e Finanças, 2018. Disponível em: <<https://stat-guineebissau.com>>. Acesso em: 15 jan. 2018.

INSTITUTO DE BIODIVERSIDADE DAS ÁREAS PROTEGIDAS (IBAP). **Relatório preliminar do processo de construção do Porto de Buba e seus impactos**. Buba: IBAP, 2009. Disponível em: <<https://bit.ly/3omHJPB>>. Acesso em: 20 fev. 2020.

LEYS, C. The Rise and Fall of Development Theory. in EDELMAN, M. and HAUGERUD, A. (eds). *The Anthropology of Development and Globalization from Classical Political Economy to Contemporary Neoliberalism*. Oxford: Blackwell Publishing: 2005.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de Metodologia Científica**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

M. A. Marconi e E. M. Lakatos, “**Fundamentos da Metodologia Científica**”, 6. ed., São Paulo: Atlas, 2007.

MENDY, P.K., (1994), *Colonialismo português em África: A tradição de resistência na Guiné-Bissau (1879-1959)*, INEP, República da Guiné Bissau.

MENDY, Peter. A herança colonial e o desafio da desintegração em Bissau. In: Soronda Revista de Estudos Guineenses, 1993.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA E DAS FINANÇAS. Estratégia Nacional de Desenvolvimento da Estatística 2018-2020. INEP, Guiné-Bissau 2018. Disponível em: <<https://bit.ly/3AZn09j>>. Acesso em: 13 ago. 2021.

MINTZBERG, H; QUINN, J. B; LAMPEL, J; GHOSHAL. *O processo da estratégia: conceitos, contexto e casos selecionados*. Porto Alegre: Bookman, 2006.

MONTEIRO A. I.; **Programa de Ajustamento Estratégico na Guiné-Bissau: Análise dos Efeitos Socioeconômico**; in INEP; Bissau; 1996.

MONIÉ, Frédéric; VIDAL, Soraia Maria do S. C. **Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva**. RAP, Rio de Janeiro, v. 40, n. 6, p. 975-995, nov./dez. 2006. Disponível em: < <http://www.scielo.br/pdf/rap/v40n6/03.pdf> >. Acesso em: 12 ago. 2020.

OLIVEIRA Gilson Batista. Uma discussão sobre o conceito de Desenvolvimento. **Revista da FAE, Curitiba**, v. 5, n. 2, p. 37-48, maio/ago. 2002. Disponível em: < <https://bit.ly/3HDls7q> >. Acesso: 25 abr. 2020.

OLIVEIRA, Maxwell Ferreira. **Metodologia Científica: Um manual para a realização de pesquisas em administração**. Catalão: Universidade Federal de Goiás, 2011. Disponível em: <<https://bit.ly/1Hsbb7l>>. Acesso em: 10 ago. 2020.

PADOVANI, F., (1991), "Novos fantasmas no mato", in Soronda - **Revista de Estudos Guineenses**, INEP, Bissau.

PAIVA, Rodrigues Tavares. Zonas de Influência Portuárias (Hinterlands) e um Estudo de Caso em um Terminal de Contêineres com a Utilização de Sistemas de Informação Geográfica. Dissertação (Mestrado em Engenharia Industrial) - **Programa de Pós-Graduação em Engenharia Industrial, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro**, Rio de Janeiro, 2006. Disponível em: < <https://bit.ly/2pWIUry> >. Acesso em: 31 jul. 2020.

Programa de Nações Unidas para Desenvolvimento (Projeto GBS/97/G31/1G/9 - “**Estratégia e Plano de Ação Nacional para a Biodiversidade**”). Disponível em: < <https://bit.ly/3AV2l6i> > Acesso em: 01 de dezembro 2021.

REIS, Vítor Manuel Vaia dos. **Principais estratégias de desenvolvimento em confronto na República de Cabo Verde após a Independência**. 2000. 168 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Desenvolvimento Social e Económico em África: Análise e Gestão, Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa – ISCTE, Lisboa, 2000.

RIBEIRO, Luiz Cláudio Moisés e SIQUEIRA, M. Penha Smarzar. **Portos e Cidades: Expansão e modernização dos portos de vitória (SEC. XX-XXI)**. Revista dimensões, Vitória - Es, v. 28, p. 385-412, 29 ago. 2012. Disponível em:< <https://bit.ly/34z7bKH> >. Acesso em: 03 de março 2021.

ROLIM, Cássio. O empobrecimento da África e as estratégias atuais para reversão da situação. Curitiba: **Universidade do Federal Paraná**, Departamento de Economia, 2009. Disponível em: < <https://bit.ly/2KRc5Dm> >. Acesso: 20 fev. 2020.

SANGREMAN, Carlos. **A Política Económica e Social na Guiné-Bissau 1974 – 2016**. Centro de Estudos Sobre África, Ásia e América Latina, Lisboa, n. 146. p.35. 2016. Disponível em: <<https://bit.ly/3uqYflk>>. Acesso em: 10 maio 2021.

SANGREMAN, Carlos. Guiné-Bissau: **Notas sobre o presente e o futuro**. CESA, ISG, Lisboa, 2019. Disponível em: < <https://bit.ly/3oqvFXb> >. acesso em: 07 jun. 2021.

SANTOS, Marco Olímpio Gomes. **Reflexões breves em torno do Conceito de Desenvolvimento**. Évora: Universidade de Évora, 2013. Disponível em: < <https://bit.ly/2IOABol> >. Acesso em: 20 set. 2011.

SEPCI (1983), Plano quadrienal de desenvolvimento económico e social 1983/86, Bissau.

SHEN, L. Y., Li, H., & Li, Q. M. (2002). Alternative Concession Model for Build Operate Transfer Contract Projects. *Jornal of Construction Engineering and Management*, 128(4), 326–330. (tradução nossa). Disponível em: < <https://bit.ly/3Hybzs0> >. acesso 27 janeiro 2022.

SOARES, Danielle de Almeida Mota; BERTELLA, Mário Augusto. Política de Substituição de Importações: a experiência da África do sul. *Unesp, Brasil* p. 1-24, jan. 2018.

TORRES, Adelino. *Horizontes do Desenvolvimento Africano: No Limiar do Século XXI*. Lisboa: Nova Vega Universidade, 1996. Disponível em: < <https://bit.ly/2JdriBw> >. Acesso em: 12 set. 2017.

\_\_\_\_\_. África: meio século de independência. *Janus*, 2010. Disponível em: < <https://bit.ly/3Gk099G> >. Acesso em: 28 fev. 2020.



## ANEXO

### 5.2.2. Projeto de Construção

- **Questões importantes a considerar:** objeto, especificação do objeto (incluindo valores monetários, superficiais/territoriais), objetivo, intervenientes, termos (destacar o que deve servir cumprida por partes envolvidos, prazo e caducidade), tempo limite para construção, responsável pela gestão, fiscalização, manutenção da infraestrutura etc.

#### **Dos intervenientes:**

GOVERNO GUINEENSE: (CONCEDENTE). Com a participação da Companhia de Gestão de Portos, Sociedade Anónima, cuja sigla COGEP S.A. é a empresa que ficará a cargo da Gestão e Operação do Porto e é estabelecida como empresa subsidiária da Concessionária.

GOVERNO ANGOLANO: (CONCESSIONÁRIA). Bauxite Angola S.A. cuja pela é a realização do processo de extração e gestão de exploração de recurso minérios; Empresa Nacional de Ferro de Angola (FERRANGOL E.P.) execução da obra de linha ferroviária.

#### **Do Contrato**

Quanto à autenticidade deste documento, a Instituição responsável pela realização do estudo, ou seja, a entidade através do qual acessamos tais informações, o IBAP, realça que o “Contrato de Concessão” em questão refere-se a um “Projeto de Contrato”, e não ao Contrato

definitivo, documento que está por concluir e no qual poderão constar algumas alterações importantes. Portanto, aproveitamos resumidamente destacar as exigências que achamos mais pertinentes do “Contrato de Concessão” e para o tipo de discussão que aqui se conduz, sendo essas podem ser localizadas a partir da página 18 a 27 deste documento. Outros aspectos estão sujeitos a serem mencionados no decorrer do texto que seguirá neste capítulo.

## **Artigo 2.º – Definições**

O Porto de Buba ocupará inicialmente 4 mil hectares – Artigo 2.º – estando prevista a possibilidade de ampliar esta área – Artigo 27.º –, confirmada e quantificada no anexo 1 – Croquis de Localização das Áreas de Concessão do Porto de Buba – em 7 mil hectares;

## **Artigo 4.º – Objeto do Contrato**

**1. Constitui objeto do presente contrato a outorga da CONCEDENTE à CONCESSIONÁRIA dos direitos de:**

- a) Construção nos terrenos identificados no croqui de localização que constitui o anexo I, ao presente contrato, de um porto de águas profundas, daqui em diante designado por Porto de Buba;
- b) Gestão e operação, numa base de “build-operate-transfer” - o BOT, o Porto de Buba;
- c) Uso de Ativos Concedidos na Gestão e Operação do Porto de Buba pelo Prazo de Concessão de acordo com os termos do presente Contrato.

**2. O Porto de Buba será construído por fases e terá as seguintes capacidades:**

- a) Numa primeira fase, compreendida entre 5 (cinco) e 10 (dez) anos do Prazo de Concessão, para receber navios até 60 (sessenta) mil toneladas;

b) Numa segunda fase opcional, compreendida entre 10 (dez) e 30 (trinta) anos do Prazo de Concessão, para receber navios de tonelagem superior à indicada na precedente alínea a).

#### **Artigo 6.º – Capacidade da CONCESSIONÁRIA**

1. A CONCESSIONÁRIA tem a capacidade para atuar como entidade gestora e operadora do Porto de Buba.
2. A CONCESSIONÁRIA atuará como uma empresa independente, não podendo agir como agente da CONCEDENTE, exceto se, por escrito, for expressamente autorizado por esta para o efeito.
3. A CONCESSIONÁRIA deverá, de forma eficiente e competente, ter o controlo total da gestão e operação do Porto de Buba e, no decurso da execução destas dirigir e supervisionar os seus empregados, agentes e subcontratados.
4. A gestão e operação do Porto de Buba serão realizadas às expensas e risco da CONCESSIONÁRIA.

#### **Artigo 14.º – Obrigações gerais do CONCEDENTE**

1. O CONCEDENTE garante a entrega dos terrenos necessários para a construção e implementação do Porto de Buba, livres de quaisquer encargos e direitos de terceiros.
2. O CONCEDENTE obriga-se a prestar toda a assistência necessária para a obtenção de consentimento/autorização/licença/aprovação que sejam necessárias para o cumprimento das obrigações relacionadas com a Concessão e com o exercício dos direitos de Concessão, em tempo útil.
5. O CONCEDENTE garante que providenciará à CONCESSIONÁRIA todas as informações e/ou registos relacionados com o Porto de Buba, de que a CONCESSIONÁRIA necessite ou venha a necessitar.
6. O CONCEDENTE assume a obrigação de suportar todos os custos inerentes à reparação de danos ambientais atuais e/ou potenciais, relacionados com o Porto de Buba ou com os terrenos em que ele será implementado, ou mesmo aqueles que, ocorrendo após a data de

começo, tenham como causa ações alheias à responsabilidade da CONCESSIONÁRIA e/ou empresa gestora e operadora do Porto de Buba.

Segundo IBAP, em um segundo momento, surgiu uma comissão por parte das autoridades guineenses, denominada Célula de Avaliação de Impacto Ambiental (C.A.I.A.), com “Proposta de emendas do presente contrato para a componente ambiental” aprovada posteriormente, que acrescenta (4) pontos de extrema relevância ao Artigo 15.º as quais atribui a CONCESSIONÁRIA certas exigências que prescrevem a reversão de alguns requisitos a sua responsabilidade quanto ao artigo 14.º.

**Artigo 33.º – Expropriação de Ativos pertencentes a terceiros e Aquisição de terrenos pelo CONCEDENTE, a pedido da CONCESSIONÁRIA**

1. A CONCESSIONÁRIA poderá solicitar ao CONCEDENTE que adquira terrenos e outros bens imóveis que sejam necessários para a construção e desenvolvimento do Porto de Buba e respectivas infraestruturas. Os terrenos e demais bens imóveis podem ser expropriados às expensas do CONCEDENTE. Bens adquiridos nestas condições sujeitos a serem incorporados na Propriedade Portuária.

**Artigo 44.º – Disposições aplicáveis em matéria de impostos e direitos**

2. A Bauxite Angola S.A. e a COGEP gozam dos seguintes benefícios, isenções fiscais e aduaneiros:

a) Isenção do pagamento do imposto industrial relativamente aos lucros resultantes do seu investimento pelo período da concessão.

b) A isenção referida na alínea a) abrange todos os lucros provenientes de qualquer atividade desenvolvida pela CONCESSIONÁRIA ou pelas sociedades comerciais maioritariamente participadas pela CONCESSIONÁRIA no âmbito da Concessão.

f) A CONCESSIONÁRIA e as sociedades comerciais maioritariamente participadas pela CONCESSIONÁRIA estão isentas do pagamento do imposto sobre qualquer operação de aplicação de capitais pelo período de 15 (quinze) anos, relativamente aos lucros distribuídos aos acionistas.

h) Os eventuais ganhos ou proveitos provenientes da alienação de partes sociais por parte da CONCESSIONÁRIA e da COGEP S.A. não são sujeitos a qualquer tributação especial em sede de imposto de mais-valias.

#### **Artigo 46.º – Resolução do Contrato**

1. As Partes não poderão resolver o contrato durante o período da concessão, salvo se:

a) A outra parte violar de modo reiterado as suas obrigações legais ou contratuais e se sendo essa violação susceptível de ser solucionada, o Contraente faltoso não a solucionar no prazo de 60 (sessenta) dias a contar da data em que tenha recebido aviso escrito da Parte adimplente solicitando o termo da violação;

b) Se for intentada contra a outra Parte processo de falência ou de insolvência, processo de liquidação de património, processo de recuperação de empresa ou outro equivalente;

c) Se for ordenada judicialmente penhora, arresto, apreensão de bens em processo de falência ou outra medida similar que incida sobre a totalidade ou parte do património do outro Contraente;

d) Se for nomeado fiel depositário ou administrador judicial da totalidade ou de parte do património do outro Contraente.

#### **Do prazo de acordo**

O contrato tem a validade mínima de 50 anos, conforme disse o (**Artigo 45.º**), durante os quais a gestão do Porto e extração das minas fica a cargo da Concessionária, revertendo o bolo total dos proveitos (exceptuando as taxas aduaneiras) para a Bauxite Angola S.A.;

Quanto ao prazo da concessão, verifica-se algumas contradições e dúvidas sobre o benefício económico, pelo que os artigos a seguir sugere os seguintes artigos:

#### **Artigo 5.º – Direitos Exclusivos e Prazo de Concessão**

2. O prazo de Concessão é de 30 (trinta) anos, prorrogável nos termos do Artigo 45.º;

#### **Artigo 45.º – Caducidade do Contrato**

1. A Concessão caducará na data do Quinquagésimo aniversário da Data de Começo.

Caro Ismail A. Baldé

Agradeço-vos pelo convite.

Que bom lê-lo!

Parabéns pelo trabalho feito e entusiasmo na escrita.

No entanto, permita-me tecer algumas considerações penso importantes em forma de questões e comentários a nível teórico, metodológico, analítico e sobretudo a escrita.

Porque escolheste este tema? Quais são seus interesses no âmbito académico, profissional, social e político? Há uma falta do que realmente te motiva.

A nível teórico a secção 2.1 traz apenas conceito de estratégia e pouco analisado. Penso que seria melhor discutir o conceito de desenvolvimento, das políticas públicas associado à educação e saúde no qual a Sociologia tem uma contribuição interessante.

A nível metodológico penso que não é necessário discuti-la tendo em conta o espaço e a tua proposta. O estudo de caso seria ideal para sua proposta tendo em conta a larga ausência de dados, pois seria importante trazer os dados sobre a zona Sul onde insere Buba.

Trouxeste análises muito bons, todavia é curto para cada sessão isto se levarmos em conta o alinhamento do título de cada sessão.

A nível da escrita, o trabalho precisa da correção ortográfica e cumprimento de regras da ABNT. Diminua os parágrafos.