



46

REVISTA  
PORTUGUESA  
DE  
HISTÓRIA

COIMBRA 2015

# O Plano Rodoviário de Cabo Verde de 1962. Génese e Evolução

## *The 1962 Cape Verde Road Plan. Genesis and Evolution*

LUÍS MIGUEL PEREIRA FARINHA  
IP – Infraestruturas de Portugal, S.A.  
Email: Luis.farinha204@gmail.com

Texto recebido em / Text submitted on: 19/02/2015  
Texto aprovado em / Text approved on: 21/07/2015

### *Resumo:*

O presente artigo analisa os trabalhos desenvolvidos em matéria de planeamento rodoviário e organização dos serviços, em Cabo Verde, a partir de 1956, até aos anos 70 do século passado. O artigo inicia-se com a interpretação do despacho que manda elaborar um plano rodoviário, em 1956, e analisa o plano publicado em 1962, conjuntamente com as demais alterações que foram introduzidas na organização dos serviços provinciais, dando uma perspetiva da evolução verificada, com base na legislação publicada. No final conclui-se pelo reconhecimento da importância da política de desenvolvimento seguida, dos trabalhos realizados, que permitiram a introdução de melhoramentos na infraestrutura rodoviária e também o aumento dos meios disponíveis ao longo do período estudado, que se refletiu, em níveis mais elevados de conhecimento, de experiência e de capacidade de atuação de que os serviços provinciais ficaram depositários.

### *Palavras-chave:*

Cabo Verde; Legislação rodoviária; Planeamento rodoviário; Políticas públicas; Desenvolvimento.

### *Abstract:*

This article summarizes the work carried out regarding road planning and the organization of the technical services in Cape Verde, from 1956 until the 70s of last century. The article begins with the interpretation of the Ministerial Order that starts the proceedings of drawing up a road plan in 1956, and examines the plan published in 1962, together with the other changes that were introduced in the organization of the provincial services, giving a perspective of the improvements achieved, based on the published legislation. In the end one concludes by the recognition of the importance of the development policy and the work carried out, which enabled the introduction of improvements in the road infrastructure and also the rise of the resources available over the studied period, which were reflected in higher levels of knowledge, experience and means that the provincial offices were made keepers.

### *Keywords:*

Cape Verde; Road legislation; Road planning; Public policies; Development.

## 1 – Introdução

O governo português fez esforços sérios no sentido de promover o desenvolvimento das suas possessões ultramarinas no pós Segunda Guerra Mundial. A infraestruturização destes territórios e, designadamente, a criação de redes de estradas que contribuíssem para a melhoria das condições de mobilidade e do aproveitamento dos recursos locais apresentava-se como um problema a enfrentar e a resolver com determinação, sob pena de os restantes aspetos da vida económica e social se considerarem em larga medida prejudicados. A questão assumiu especial importância a nível interno não só pela existência de vários territórios ultramarinos, então detidos por Portugal, como também pelo fraco nível de infraestruturização e pelos limitados meios disponíveis.

Houve que começar pelo princípio, pela mobilização e organização dos meios indispensáveis à realização dos estudos necessários para, em seguida, se elaborarem os adequados instrumentos de planeamento. Em Cabo Verde foi feita uma primeira tentativa de elaborar um plano em 1956, a que se seguiu um plano aprovado em 1962, que previa, desde logo, a sua substituição por outro, que se verificou em 1970.

A construção de uma rede de estradas em Cabo Verde apresentava particularidades resultantes da orografia e do clima das várias ilhas.

O presente artigo apresenta a ação desenvolvida pela Administração Portuguesa no pós Segunda Guerra Mundial no sentido de dotar o arquipélago de Cabo Verde de planos rodoviários e de serviços apetrechados com meios técnicos e humanos ao nível dos objetivos e da ambição constantes do plano.

## 2 - O Despacho do Ministro do Ultramar

«O problema rodoviário do arquipélago de Cabo Verde encarado - durante largos anos - unicamente à escala das limitadas possibilidades locais, só veio a entrar decididamente no caminho de mais aceitável solução...»<sup>1</sup> no dia 27 de Junho de 1956, quando Raúl Ventura, Ministro do Ultramar, determinou, por despacho, que «os Serviços de Obras Públicas da Província organizarão o plano

---

<sup>1</sup> Preâmbulo do Decreto n.º 44 672, *Diário do Governo*, n.º 256, I série, de 7 de novembro de 1962, p. 1452 a 1460, Ministério do Ultramar, Gabinete do Ministro (aprova o Plano rodoviário do arquipélago de Cabo Verde).

de estradas fundamentais da província, tendo em atenção, *mutatis mutandis*, o que se legislou para Angola e Moçambique. Prazo: fim de Setembro»<sup>2</sup>.

Em execução deste mesmo despacho deu-se início em Cabo Verde a uma nova abordagem dos problemas relativos aos transportes e, em particular, às infraestruturas rodoviárias, que determinou a preparação de um primeiro projeto de plano rodoviário pela Repartição dos Serviços de Obras Públicas da Província. A este primeiro trabalho, que não chegou a ser aprovado e, portanto, a entrar em vigor, sucederam-se outros projetos, que levaram à aprovação de três planos rodoviários, sucessivamente vigentes, datados, respetivamente, de 1962, de 1970 e de 2006<sup>3</sup>.

Da leitura do texto do despacho de 27 de Junho de 1956 ressaltam, desde logo, os aspetos seguintes:

- A ausência de orientações específicas relativas ao plano a elaborar, seja pela indicação de critérios a respeitar, de objetivos a ter em conta na elaboração do plano ou mesmo do prazo de execução do futuro plano;

- O pouco tempo concedido para a preparação *ex novo* de um documento normativo tão importante, em que se estabelecem os locais que passarão a ser servidos pelas estradas mais importantes e as características técnicas que lhes devem ser conferidas, cujos efeitos, devido à importância das obras planeadas e à sua duração normal, se fazem sentir por longas décadas;

- A adaptação de regras fixadas para Angola e Moçambique cujas características, localização no continente e extensão territorial são bastante diferentes do caráter arquipelágico de Cabo Verde.

A interpretação do despacho obriga a ter presente que, naquele momento, Portugal encontrava-se numa fase que se pretendia fosse de desenvolvimento acelerado, através de políticas económicas centralmente definidas nos denominados planos de fomento<sup>4</sup> que se apresentavam como uma oportunidade de obter meios financeiros para introduzir melhoramentos em todo o território metropolitano, insular e ultramarino. Estes planos, que vão evoluir ao longo das décadas de cinquenta, sessenta e setenta, até à revolução de abril, «destinavam-se a orientar a afetação dos recursos e, em particular, o investimento em capital físico incentivando-o e orientando-o para os setores considerados prioritários do

---

<sup>2</sup> Conselho Superior de Fomento Ultramarino, «Parecer n.º 5/57», Fomento, Técnica e Economia Ultramarina, vol. 2, 4.º trimestre, 1964, p. 147 a 156, Lisboa, Núcleo de Documentação Técnica.

<sup>3</sup> Decreto-Lei n.º 26/2006, *Boletim Oficial de Cabo Verde*, n.º 10, I série, de 6 de março de 2006, p. 291 a 301, Conselho de Ministros, atualiza a classificação administrativa e gestão das vias rodoviárias de Cabo Verde, bem como a definição dos níveis de serviço das mesmas.

<sup>4</sup> (<http://www.iade.pt/unidcom/designportugal/planos-de-fomento.html>, consultado em 14/7/2015).

ponto de vista do desenvolvimento»<sup>5</sup>. Os financiamentos revestiam a natureza de empréstimos, com diferentes regimes de amortização, e de subsídios, que podiam ser utilizados na realização de investimentos em infraestruturas rodoviárias.

Havendo então muito para fazer, o conhecimento e a experiência já acumulados na área das infraestruturas rodoviárias em Portugal Continental, apontavam para a necessidade de, primeiro, planejar, para, em seguida, reunir os meios e executar<sup>6</sup>. A remissão para as regras fixadas para Angola e Moçambique, então recentemente adotadas<sup>7</sup>, significava a indicação de um conjunto importante de orientações de ordem técnica e administrativa<sup>8</sup>, já existentes e que serviam de base ao trabalho a elaborar<sup>9</sup>. Sem prejuízo das características próprias de cada Província Ultramarina, havia necessidade de seguir alguns princípios e práticas comuns à Administração Ultramarina Portuguesa<sup>10</sup>, seus modos de operar e de fazer<sup>11</sup> e, bem assim, de aproveitar o trabalho já desenvolvido. Mas, também quanto a Angola e Moçambique – «as duas grandes províncias africanas»<sup>12</sup> – se verificavam dificuldades semelhantes a Cabo Verde, designadamente no que se refere à falta de quadros técnicos com capacidade para fazer os estudos e os projetos que a planificação de uma rede de estradas exige. Havia, ainda, a necessidade de coordenar as atividades desenvolvidas pelos vários organismos

---

<sup>5</sup> Jorge Fernandes Alves, “Planeamento Económico”, *Dicionário de História de Portugal*, vol. IX, 1.ª edição, Lisboa, Livraria Figueirinhas, 2000, p. 607-621.

<sup>6</sup> Nos anos 50 o Estado Novo português já havia completado um conjunto importante de obras públicas e tinha outras em várias fases de desenvolvimento, sendo esta uma das marcas do regime e, concomitantemente, um aspeto evidenciado pela propaganda oficial. Em 1945 foi aprovado um novo plano rodoviário, que só foi substituído em 1985.

<sup>7</sup> Decreto 40569, *Diário do Governo*, n.º 74, I série, de 13 de abril de 1956, p. 389 a 390, Ministério do Ultramar - Gabinete do Ministro, fixa normas para a realização da rede fundamental de estradas das províncias ultramarinas de Angola e Moçambique e define e uniformiza as regras de constituição e funcionamento das brigadas técnicas intervenientes na realização dos respetivos planos.

<sup>8</sup> Luís Bigotte Chorão, “Direito Colonial”, *Dicionário de História de Portugal*, vol. VII, Lisboa, Livraria Figueirinhas, 1.ª edição, 1999, p. 546-547.

<sup>9</sup> Decreto n.º 40589.

<sup>10</sup> António Pedro Duarte Silva, “Ministério das Colónias/Ministério do Ultramar”, *Dicionário de História de Portugal*, vol. VII, 1.ª edição, Lisboa, Livraria Figueirinhas, 1999, p. 476-478.

<sup>11</sup> René Pélissier, “Colonização”, *Dicionário de História de Portugal*, vol. VII, 1.ª edição, Lisboa, Livraria Figueirinhas, 1999, p. 363-366.

<sup>12</sup> Cfr. o primeiro parágrafo do preâmbulo do Decreto n.º 40569, Decreto n.º 40569 - *Diário do Governo*, n.º 74, I série, de 13 de abril de 1956, p. 389 a 390, Ministério do Ultramar - Gabinete do Ministro, que fixa normas para a realização da rede fundamental de estradas das províncias ultramarinas de Angola e Moçambique e define e uniformiza as regras de constituição e funcionamento das brigadas técnicas intervenientes na realização dos respetivos planos.

detentores das atribuições relevantes, isto é, de organizar eficientemente os meios disponíveis numa terminologia economicista dos dias de hoje<sup>13</sup>. E, em 1956, também quanto a Angola e a Moçambique se pretendia levar a cabo uma infraestruturização acelerada dos territórios, desde logo, no que respeita às redes de estradas.

Quanto a Cabo Verde, é o próprio legislador a referir que estava identificada a necessidade de se estabelecerem as regras e as práticas que permitissem uma «...disciplinada coordenação da atividade dos vários organismos intervenientes na realização dos planos de forma a garantir-lhe a segurança e rapidez de que se carece»<sup>14</sup>. Acresce que importava estabelecer as regras relativas à constituição e ao funcionamento dos grupos de trabalho, denominados brigadas técnicas, que supririam a falta de pessoal com a adequada formação técnica nos territórios ultramarinos. Nestes termos, «os territórios portugueses de África seguem a tendência desenvolvimentista que tocou a generalidade do continente<sup>15</sup>» e que se vai manter até às independências verificadas depois da revolução de abril.

A remissão feita pelo Ministro do Ultramar no despacho atrás transcrito para a legislação aplicável em Angola e em Moçambique estabelece, ainda, as matérias que devem ser tratadas pelo plano, portanto, aquilo que deve ser o seu objeto, assim como os aspetos a regular e a forma de o fazer. A mesma remissão aponta, por último, para um determinado modelo de diploma legal, caracterizado pela simplicidade na redação dos preceitos, na sistematização e na forma de abordagem das matérias. Do que vai dito resulta já que o despacho dizia, por remissão, muito mais do que a sua simples leitura, à primeira vista, pode mostrar.

### **3 - O plano como meio de definir e organizar**

O plano de estradas fundamentais da província de Cabo Verde, que o Ministro do Ultramar, Professor Raúl Ventura, mandou elaborar era um documento estratégico para o futuro do arquipélago, que se destinava a ser formalmente aprovado por Decreto, e executado durante vários anos. A decisão de mandar executar o plano, tal como a de o aprovar, são decisões políticas, que encerram em si a definição do nível de ambição para a infraestruturização rodoviária do território, serve para definir aquilo que, atendendo aos meios disponíveis

---

<sup>13</sup> Cfr. o preâmbulo do Decreto n.º 40569.

<sup>14</sup> Preâmbulo do Decreto n.º 40569.

<sup>15</sup> Manuel Valentim Alexandre, «A Descolonização Portuguesa em Perspetiva Comparada», ([http://www.ipri.pt/eventos/pdf/FLAD05\\_VAlexandre.pdf](http://www.ipri.pt/eventos/pdf/FLAD05_VAlexandre.pdf), consultado em 13/7/2015).

(localmente e a atribuir à Província) se pretende fazer e alcançar, como os políticos da época afirmavam<sup>16</sup>. O plano ao definir a infraestrutura de que o território deve ser dotado e as suas características determina o investimento a fazer no setor rodoviário e também o serviço que dele se pretende obter. Na feitura do plano há que ter em conta os recursos necessários para o investimento inicial assim como os meios que serão depois necessários para a sua conservação. O plano rodoviário destina-se a estabelecer os itinerários mais importantes, a executar, e a sua classificação, a indicar a relação de obras de arte especiais e a forma por que se assegurará a travessia dos cursos de água mais importantes, assim como a estimativa dos investimentos a efetuar e o seu escalonamento no tempo. Estes planos definem, ainda, as características técnicas em planta e perfis longitudinal e transversal, as obras de arte e a pavimentação correspondente a cada classe de estradas e às características do terreno atravessado<sup>17</sup>. Daqui resultam as distâncias a percorrer, as velocidades permitidas, os tempos de viagem, os diversos níveis de segurança e comodidade, a fixação de populações, da atividade económica, as ligações com os demais meios de transporte, a organização da defesa do território, etc. O plano rodoviário encerra, ainda, a ambição e a previsão do poder político atento ao esperado em termos de desenvolvimento nas suas diversas vertentes, v.g. económico e social. Os responsáveis pelos planos rodoviários de Cabo Verde tiveram, desde o início, todos estes aspetos presentes, tendo deixado testemunho disso mesmo.

Os serviços locais responsáveis em matéria de obras públicas e transportes ficaram incumbidos pelo despacho ministerial de realizar os estudos, apresentar o planeamento e assegurar a fiscalização da sua execução. Os planos compreendiam várias fases de execução que atendiam às disponibilidades financeiras, permitindo-se que os governos das províncias afetassem ao plano verbas relativas a vários anos económicos, o que se compreende atento ao volume de investimento, à sua realização durante vários anos e até à carência de mão-de obra local especializada. Os serviços locais eram reforçados com a presença de brigadas técnicas, constituídas por pessoal técnico especializado, exterior à Província, normalmente oriundo da Metrópole, e que, durante um determinado período de tempo, trabalhava na Província. A execução das obras, para além dos regimes de administração direta e de tarefa, podia ser adjudicada a empreiteiros, portanto, com o concurso de empresas privadas que, sob a fiscalização de serviços públicos, se encarregavam de executar os trabalhos de construção.

---

<sup>16</sup> Vide nota 2.

<sup>17</sup> Cfr. o artigo 4.º do Decreto n.º 40569.

#### **4 - O projeto de Plano de 1956**

Não obstante o pouco tempo, os limitados meios disponíveis e a vocação eminentemente operacional da Repartição dos Serviços de Obras Públicas da Província de Cabo Verde, esta procedeu à elaboração do trabalho que lhe havia sido encomendado, intitulado Plano Geral Rodoviário de Cabo Verde, que foi remetido ao Ministério do Ultramar em 11 de outubro de 1956, poucos dias depois de terminado o prazo fixado<sup>18</sup>. A elaboração do trabalho em cerca de três meses constituiu um esforço significativo, pela novidade, pela falta de estudos preparatórios e de experiência do pessoal envolvido, todo dos serviços da província. O seu resultado não deixou de constituir um primeiro, original e importante esforço de planificação rodoviária do arquipélago. O projeto foi sujeito a parecer do Conselho Superior de Fomento Ultramarino que lhe encontrou como primeira valia constituir uma base de trabalho. É que, apreciando na generalidade, «se tivermos em conta a ausência de quaisquer estudos, que viessem dar mais luz à questão, o trabalho apresentado tem real valor e representa um esforço digno de louvor. Não pode, porém, considerar-se definitivo visto restar nele algumas lacunas que só um estudo mais completo poderá preencher»<sup>19</sup>.

Os serviços movidos pela necessidade de respeitar o prazo que lhes havia sido concedido, baseados no conhecimento empírico do terreno e das necessidades que se faziam sentir, sem disporem de estudos previamente elaborados, nem de tempo adequado à necessária maturação do projeto, habituados a trabalhos de natureza e dimensão diferentes, apresentaram a proposta de que se adotassem as características técnicas estabelecidas para as estradas municipais da metrópole.

Uma vez submetido o projeto ao Conselho Superior de Fomento Ultramarino foi sugerido que se ponderasse a adoção do estabelecido para as infraestruturas rodoviárias dos Açores<sup>20</sup>, também um arquipélago no Atlântico, e, portanto, se classificassem as estradas nacionais da Província de Cabo Verde em duas classes. O parecer do Conselho Superior de Fomento Ultramarino alude ainda à possibilidade de, nalguns casos, as características do terreno, permitirem a adoção de vias com características técnicas superiores às que vinham propostas

---

<sup>18</sup> Parecer n.º 5/57 do C.S.F.U.

<sup>19</sup> Parecer n.º 5/57 do C.S.F.U.

<sup>20</sup> Decreto-Lei n.º 32 284, *Diário do Governo*, n.º 223, I série, de 24 de setembro de 1942, p. 1203 a 1208, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, aprova o plano de classificação e características técnicas das estradas nacionais do arquipélago dos Açores, revoga a Lei de 15 de julho de 1862.



e, em consequência, não se mostrar adequado limitar, por lei, em medida que a própria natureza não exigia.

As conclusões retiradas pelo Conselho Superior de Fomento Ultramarino da análise da proposta de Plano, preparada pela, já referida, Repartição dos Serviços de Obras Públicas da Província de Cabo Verde, foram no sentido da aprovação do plano, se bem que este carecesse de maior pormenorização, o que exigiria a realização de estudos, gerais e de pormenor. Concluiu-se, também, pela existência de urgência em reunir os meios necessários para a realização dos estudos, desde logo, as verbas a afetar em 1957 e em 1958, sugerindo-se que os estudos se debruçassem, em primeiro lugar, sobre as estradas já existentes nas ilhas de Santiago e de São Vicente. Em suma, o Conselho baseou-se em razões de ordem técnica, decorrentes do pouco tempo concedido para a preparação do plano e da escassez de meios, sobretudo de vocação e experiência, atento a que esta não era uma atividade normalmente desenvolvida pelos serviços provinciais. Crê-se ser de salientar que, a decisão de dispor de um plano se mantém no plano político, sem contudo haver concessões ao que se consideravam ser o desenvolvimento e a fundamentação técnica adequados a este tipo de documento. Mesmo neste primeiro plano, considerou-se que o correto ajustamento e a maior articulação da rede rodoviária com o ordenamento do território não poderiam ser objeto de menor atenção.

Perante estas conclusões, em 23 de outubro de 1957, o Subsecretário de Estado do Fomento Ultramarino determinou a obtenção de mais pareceres<sup>21</sup>. Era necessário aprofundar o trabalho produzido e obter uma mais clara definição do que se pretendia da parte do poder político. A mudança do titular da pasta do Ultramar, a apreciação deste relativamente ao projeto de plano e a análise do mesmo pelo Conselho Superior de Fomento Ultramarino, bem como o tempo entretanto decorrido levaram a uma opção diferente quanto à sua elaboração. Se é certo que o novo plano só apareceu cinco anos mais tarde, em 1962, não é menos certo que nele se contém um conjunto de normas mais amadurecidas.

Com efeito, o poder executivo, a nível central, explica que o Plano Geral Rodoviário de 1956, preparado pelos serviços da Província, não reuniu as condições para ser aprovado, tendo evidenciado a necessidade de se entregar o estudo do problema rodoviário de Cabo Verde a uma entidade especializada<sup>22</sup>.

---

<sup>21</sup> Veríssimo Serrão refere que o Ministro do Ultramar Raúl Ventura mandou elaborar um plano rodoviário que não teve execução devido à substituição do Ministro, verificada em 1958 (cfr. *História de Portugal*, vol. XVIII, p. 349, nota 271).

<sup>22</sup> Preâmbulo do Decreto. n.º 44 672, *Diário do Governo*, n.º 256, I série, de 7 de novembro de 1962, p. 1452 a 1460, Ministério do Ultramar, Gabinete do Ministro (aprova o Plano rodoviário do arquipélago de Cabo Verde).

Trata-se de uma solução de caráter pragmático, que diverge da solução habitual de utilizar funcionários públicos deslocados da Metrópole para fazerem estudos ou solucionarem problemas devidamente individualizados. A contratação de uma empresa especializada permite concluir pela importância e urgência que politicamente foi conferida ao plano rodoviário e depois à sua execução e, quanto aos serviços permite concluir pela insuficiência de meios para levar a cabo a tarefa. Sem embargo do que vai dito, resulta tratar-se obviamente de uma decisão de caráter político, que vem acompanhada de argumentos de natureza técnica e de uma decisão de gestão dos recursos do próprio Ministério do Ultramar. A decisão<sup>23</sup> tomada foi também responsável por alterações importantes nas decisões técnicas tomadas quanto ao teor do próprio plano. Com efeito, se compararmos os planos de estradas fundamentais de Angola e de Moçambique de 1956 com o plano rodoviário de Cabo Verde de 1962, rapidamente se verifica que este último é, do ponto de vista técnico, um documento bastante mais detalhado, mais evoluído, resultado de maior reflexão. Em 1956 tinha-se certamente em vista a preparação de um plano de estradas fundamentais, um documento mais simples do que o plano rodoviário de Cabo Verde, que foi publicado em 1962<sup>24</sup>.

## **5 - A discussão política**

O investimento em estradas em Cabo Verde era já sentido como uma necessidade e reclamado por quem de direito, sendo objeto de viva discussão pública. Atente-se a que, em 4 de junho de 1957, a propósito do Plano de Fomento, o Deputado da Província à Assembleia Nacional, Dr. Duarte Silva, chamava a atenção para a situação do arquipélago, em que não se tinham construído estradas novas de 1950 a 1955, mantendo-se, para os 4000 km de superfície, apenas 557 km de estradas<sup>25</sup>. A extensão da rede de estradas quando comparada com os outros arquipélagos atlânticos (Açores e Madeira), segundo o mesmo Deputado, era claramente desfavorável para Cabo Verde. Refere, ainda, a impossibilidade de resolver os problemas relacionados com a falta de estradas em consequência da escassez de verbas inscritas nos orçamentos para estas infraestruturas.

---

<sup>23</sup> Boletim Geral do Ultramar, Ano 36, Janeiro – Fevereiro de 1960, n.ºs 415-416, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, p. 530-531.

<sup>24</sup> Decreto 40569, de 13 de abril de 1956 e Decreto 44672, de 7 de novembro de 1962.

<sup>25</sup> Duarte Silva, «As Estradas de Cabo Verde na Assembleia Nacional», Cabo Verde: boletim de propaganda e informação, Ano VIII, n.º 93 (Junho de 1957), p. 22-28.

Respondeu-lhe o Deputado Comodoro Sarmiento Rodrigues, Ministro das Colónias e, depois, do Ultramar, chamando a atenção para a escassez de recursos de Cabo Verde. Afirmou, ainda: «E se os anos de 1950 a 1955, em que me pertence uma grande parte da responsabilidade da sua administração, foram anos negros para aquele sector, conforta verificar que anos antes tinham sido lançados vários quilómetros de estradas, no tempo do Governador comandante João de Figueiredo, um dos mais notáveis das ilhas de Cabo Verde, e, logo nos anos de 1956 e seguinte se puderam consignar verbas apreciáveis para a reparação e renovação de estradas no modesto orçamento da província»<sup>26</sup>.

Mais adiante, referiu-se à missão de estudos dos portos de Cabo Verde, que procederia ao levantamento de todas as vias de comunicação que tivessem interesse no acesso ao litoral<sup>27</sup>.

Na verdade, a discussão de que aqui se dá conta foi travada na Assembleia Nacional, portanto num fórum de discussão política em que se argumentava com vista à atribuição de mais recursos ou, se se preferir, a uma mais interessante repartição dos meios disponíveis pelos responsáveis pelos diversos territórios. É verdade que o planeamento rodoviário nos arquipélagos dos Açores e da Madeira já se encontrava<sup>28</sup> numa fase bastante diferente, mais avançada, do que em Cabo Verde. A classificação da rede de estradas nacionais da Ilha da Madeira e a definição das suas características técnicas datavam de 1938<sup>29</sup>. Quanto aos Açores, o plano de classificação e as características técnicas das estradas foram definidas em 1942. E, em ambos os casos cuidou-se do planeamento do investimento. Quanto aos Açores é de referir o plano de execução da rede de estradas de 1942<sup>30</sup> e o plano de construção e reparação de estradas nacionais de 1963<sup>31</sup>. No caso da Madeira, assinala-se o plano de trabalhos para a execução da rede complementar das estradas da Ilha da Madeira de 1938 e, em 1955, o novo plano de construção da rede de estradas nacionais do distrito autónomo do Funchal. Mas, em bom rigor também não se pode ignorar que se tratava de realidades distintas do ponto de vista da organização política e, portanto, por aí, a comparação perdia alguma da sua força argumentativa. O arquipélago de Cabo Verde era uma província ultramarina e os arquipélagos dos Açores e da Madeira estavam sujeitos, desde 1895, a disposições especiais. “Embora fazendo parte do território metropolitano, os arquipélagos dos Açores e da Madeira

---

<sup>26</sup> Cabo Verde 1/7/1957, p. 23 a 28.

<sup>27</sup> Portaria n.º 15.792, de 24 de março de 1956 e Decreto n.º 40406, de 24 de novembro de 1955.

<sup>28</sup> Decreto-Lei n.º 32284, de 24 de setembro de 1942.

<sup>29</sup> Decretos-Leis n.ºs 28485 e 28486, ambos de 19 de fevereiro de 1938.

<sup>30</sup> Decreto n.º 32299, de 1 de outubro de 1942.

<sup>31</sup> Decreto 44899, Diário do Governo, n.º 45, de 22 de fevereiro de 1963.

constituem para efeitos administrativos, um espaço insular dentro do espaço continental; o qual goza de um regime especial de descentralização, conhecido por regime autonómico das ilhas...<sup>32</sup>.

## **6 - A orgânica dos serviços**

A necessidade de dotar os serviços das Províncias Ultramarinas com o pessoal adequado à realização dos trabalhos de estudo, planeamento e execução de obras que se mostravam necessários determinou o Governo português a fazer alterações legislativas que adequassem a orgânica dos serviços aos tempos que corriam. Em 1964 foi publicado o diploma orgânico dos serviços provinciais de obras públicas e transportes do Ultramar<sup>33</sup>. Este diploma, cujo âmbito de aplicação abrangia todas as províncias ultramarinas, reorganizou os serviços provinciais de obras públicas e transportes do ultramar de molde a ajustá-los às exigências que resultavam dos planos de fomento e, bem assim, do serviço normal que se exigia então, o qual ficava sobrecarregado à medida que novas vias eram abertas ao trânsito e que as antigas sofriam obras que lhes alteravam as suas características.

Sendo vastíssimas as atribuições destes serviços, denominados genericamente Repartições Provinciais dos Serviços de Obras Públicas e Transportes, importa reter que, quanto a estradas, lhes cabia a elaboração dos planos rodoviários, projetar, executar ou fiscalizar a execução da rede rodoviária, nomeadamente das respetivas estradas e pontes, nos termos das «...mais atualizadas indicações técnicas laboratoriais que asseguram o mais baixo custo de execução e conservação, sem prejuízo do desenvolvimento progressivo da utilização rodoviária»<sup>34</sup>. Do ponto de vista técnico dependiam das orientações gerais dimanadas da Direção-Geral de Obras Públicas e Comunicações do Ministério do Ultramar, prestando colaboração na recolha de elementos indispensáveis à elaboração e apreciação de planos gerais de conjunto, obtendo assistência para o recrutamento e a formação do pessoal técnico e, bem assim, para a resolução das questões de maior complexidade técnica que exigiam formação especializada não existente na província.

---

<sup>32</sup> Marcello Caetano, *Manual de Direito Administrativo*, vol. I, 10.<sup>a</sup> edição, Coimbra, Almedina, 1994, p. 360.

<sup>33</sup> Artigo 1.<sup>o</sup> do Decreto n.º 45575, de 26 de fevereiro de 1964.

<sup>34</sup> Decreto 45575 art.º 1 parágrafo 10.

A Repartição Provincial era constituída por duas divisões; a técnica e a administrativa, e integrava a Comissão Técnica de Automobilismo ...«para efeitos do que dispõe o Código da Estrada»<sup>35</sup>.

Junto da Repartição Provincial dos Serviços de Obras Públicas e Transportes funcionavam os Conselhos Técnicos de Obras Públicas e de Transportes, que eram órgãos consultivos. O quadro de pessoal da Repartição Provincial de Cabo Verde tinha dois lugares de engenheiro; um chefe e um engenheiro civil de segunda classe. Dispunha também de dois adjuntos técnicos, um agrimensor, dois desenhadores e dois auxiliares de obras públicas. O restante pessoal tinha funções administrativas e auxiliares. Sendo a província de Cabo Verde composta pelos grupos de ilhas de Sotavento e de Barlavento, o primeiro dos quais abrange as ilhas de Santiago, Fogo, Brava e Maio e o segundo as ilhas de S. Vicente, S. Nicolau, Santo Antão, Sal, Boa Vista e Santa Luzia, com os ilhéus adjacentes<sup>36</sup>, atento às atribuições da Repartição Provincial, e às ineficiências próprias da dispersão territorial por dez ilhas, pode concluir-se que os meios humanos com formação técnica superior e intermédia não eram suficientes.

As dificuldades de recrutamento de quadros vão-se verificar ao longo de toda a década de sessenta e continuarão a fazer-se sentir no início da década seguinte. Quanto ao pessoal operário a utilizar nos trabalhos mais simples, relativamente a Cabo Verde, havia a orientação de recorrer o mais possível à população local, em especial, como forma de atenuar os efeitos das crises nos períodos de seca, em que os trabalhos agrícolas não eram possíveis. As obras públicas assumiam-se como parte operante da política social, eram uma forma de garantir trabalho e, portanto, rendimento a uma parte de população, no período em que o clima vedava a atividade agrícola.

## 7 - O Órgão Consultivo

O Conselho Técnico de Obras Públicas era o mais alto corpo consultivo do Governo-Geral em matérias de engenharia e arquitetura<sup>37</sup>.

Estes Conselhos eram, em cada província ultramarina, os órgãos consultivos do Governo da Província com competência especializada, nomeadamente para emitir pareceres, sempre fundamentados, embora de caráter não vinculativo. Apesar disso, a lei exigia ao Governador a fundamentação expressa da decisão de não acatamento dos pareceres emitidos, o que significa que o legislador

---

<sup>35</sup> Artigo 36.º do Decreto n.º 45575.

<sup>36</sup> Decreto 45371.

<sup>37</sup> Artigo 45.º do Decreto n.º 45575.

valorizava especialmente a fundamentação técnica aportada aos processos e às decisões e dava especial importância ao papel do Conselho Técnico de Obras Públicas e Transportes<sup>38</sup>. Estabeleceu-se um equilíbrio entre o argumento político e o técnico, sem esquecer outros interesses, em que se admite que a decisão política quanto a obras públicas e transportes necessitava da incorporação do conhecimento técnico para que os resultados pretendidos, designadamente o desenvolvimento do território, se tornasse possível e que esses resultados, a atingir, fossem alcançados com a máxima eficiência (técnica e económica) possível e de forma sustentável.

Em Cabo Verde, a partir de 1964, este Conselho era constituído pelo Governador, que presidia, pelo chefe dos serviços de obras públicas e de transportes, neste caso uma Repartição, pelo delegado do procurador da República, por todos os engenheiros do Estado ao serviço na província, pelo comandante militar, que se podia fazer representar, e pelos delegados dos serviços do Exército, da Marinha e da Força Área, pelo Diretor dos Serviços da Fazenda, e pela sociedade civil, designadamente, os representantes das associações comerciais, industriais ou agrícolas, e duas pessoas de livre escolha do Governador, preferencialmente engenheiros ou arquitetos. Para além da audição dos técnicos do Estado, e dos militares, o setor privado, a sociedade civil (ainda que representada por empresários e pessoas da escolha pessoal do Governador) também tinha a possibilidade de se fazer ouvir, de expor as suas razões, a sua visão, participando assim no processo de tomada de decisão.

## **8 - A Brigada de Estudos**

A necessidade de dotar as províncias ultramarinas de pessoal tecnicamente habilitado a realizar estudos e a dirigir obras, de diversas naturezas, foi encontrando ao longo do tempo soluções casuísticas que, no início dos anos sessenta, atingiram uma dimensão e uma diversidade que levou o legislador a intervir, de forma a criar um regime jurídico que lhe servisse de base legal e organizacional<sup>39</sup>. Constituíram-se, por isso, inúmeros grupos de trabalho, a que se fixavam objetivos a atingir e, se conferiam as atribuições adequadas, com finalidades diversas e ao abrigo de diferentes regimes jurídicos. Os objetivos de desenvolvimento fixados depois da 2.<sup>a</sup> Guerra Mundial e, designadamente, os planos de fomento criaram especiais necessidades de pessoal com formação

---

<sup>38</sup> Artigo 4.º do Decreto n.º 45575.

<sup>39</sup> Decreto n.º 44364, de 25 de maio de 1962.

científica e técnica adequada aos estudos e às obras de que havia necessidade por todo o Ultramar Português.

Tal como as outras províncias, Cabo Verde não se encontrava dotada de pessoal técnico que satisfizesse as necessidades que a realização de um plano rodoviário exigia, designadamente em acumulação com o trabalho diário de gestão da rede de que os serviços provinciais estavam encarregados<sup>40</sup>.

Na verdade, nem a missão de estudos dos portos, cujo objeto se circunscrevia às estradas de acesso ao litoral, nem os serviços da Província que, com dificuldades, faziam sobretudo a conservação e, quando determinado alguma obra nova, dispunham dos meios necessários à intensificação dos estudos, ao planeamento e à execução de uma rede de estradas, nem à realização de outras obras de engenharia de que o arquipélago e a sua população tinham necessidade.

Por isso, logo em 1959, foi criada, com carácter temporário, a «brigada de estudos e construção de estradas de Cabo Verde com objetivos muito vastos<sup>41</sup>. O legislador cometeu-lhe atribuições nos domínios da elaboração de estudos e projetos, da fiscalização das obras, que forem objeto de empreitada e da fiscalização de contratos celebrados com particulares para o estudo ou projeto de tais obras, da execução de obras por administração direta ou tarefa, bem como do projeto ou execução de obras correntes.

A brigada era constituída por pessoal com formação científica e técnica; três engenheiros civis, seis bacharéis em engenharia (engenheiros técnicos), nove topógrafos, um encarregado dos serviços administrativos e quatro desenhadores, a que acrescia a possibilidade de contratação de pessoal auxiliar de carácter eventual<sup>42</sup>. Para início de atividade, em Cabo Verde, em finais da década de cinquenta do século XX, há que reconhecer tratar-se de um grupo de trabalho com uma constituição apreciável em termos de formação e de número. A constituição desta brigada representou certamente um incremento importante na dotação de meios da Província para a realização de infraestruturas rodoviárias, cujos trabalhos se vão desenvolver nos anos seguintes.

Esta brigada de estudos e construção de estradas de Cabo Verde foi integrada na Repartição Provincial dos Serviços de Obras Públicas, Agrimensura e Cadastro, em 1964, sendo, então, atualizadas as suas atribuições. No momento da integração era composta por três engenheiros civis, um agente técnico de engenharia, três topógrafos e três desenhadores<sup>43</sup>.

---

<sup>40</sup> Atente-se a que o projeto de plano preparado na Província de Cabo Verde, em 1956, por várias razões, não logrou aprovação.

<sup>41</sup> Portaria n.º 17421, de 12 de Novembro de 1959.

<sup>42</sup> Portaria n.º 17421.

<sup>43</sup> Portaria n.º 20377, de 18 de fevereiro de 1964.

## 9 - O início da década de 60

Em 1960 o Governo da Província de Cabo Verde contratou com uma empresa a execução do estudo do Plano Geral Rodoviário de Cabo Verde, na extensão mínima de 350 quilómetros de estradas a incluir na rede fundamental. O valor global do contrato, a executar no prazo máximo de cinco anos, foi de oito milhões de escudos e pretendia-se que o estudo incluísse a justificação económica dos itinerários e a definição das características técnicas<sup>44</sup>. Esta decisão foi induzida pela gravidade da seca que assolou Cabo Verde a partir do segundo semestre de 1959, que gerou a necessidade de absorver a mão-de-obra local que ficava sem ocupação na agricultura, combatendo assim os inerentes condicionalismos socioeconómicos<sup>45</sup>.

Ao tempo, Cabo Verde tinha 201.549 habitantes e «as ligações entre as ilhas e no interior de cada uma delas nem sempre são fáceis. A rede de estradas (mais propriamente picadas) tem 504 km; 159 km em Santiago; 128 km no Fogo; 58 em Santo Antão; 51 em São Vicente. Em Santiago existe um serviço de camionagem que liga as diversas povoações ao longo da estrada leste e da estrada do interior»<sup>46</sup>.

Em todo o arquipélago no início da década de 1960 havia cerca de quinhentas viaturas, número considerado como resultado da insuficiência de estradas, não se prevendo então que este número viesse a crescer significativamente nos anos seguintes. Por isso, apesar de se reconhecer a estrada «como um fator económico de primeira grandeza e um equipamento basilar das estruturas político-sociais dos nossos dias...»<sup>47</sup>, a construção das estradas não se podia fundamentar apenas em critérios económicos, havendo necessidade de ponderar o investimento nestas infraestruturas com base em critérios de ordem social, política, económica e militar<sup>48</sup>. As necessidades da conjuntura específica das

---

<sup>44</sup> Boletim Geral do Ultramar n.ºs. 415 e 416.

<sup>45</sup> António Careira, *Cabo Verde Aspetos Sociais, Secas e Fomes no séc. XX*, 2.ª edição, Lisboa, Ulmeiro, 1984 e Ferreira, António, J.D., Baptista, Isaurinda, e Tavares, Jacques, «A luta contra a desertificação em Cabo Verde» ([http://www.uc.pt/fluc/depgeo/Publicacoes/livro\\_homenagem\\_FR Rebelo/697\\_712](http://www.uc.pt/fluc/depgeo/Publicacoes/livro_homenagem_FR Rebelo/697_712), consultado em 19/7/2015).

<sup>46</sup> Ilídio do Amaral, “Cabo Verde, Económico”, *Verbo Enciclopédia Luso Brasileira de Cultura*, 4.º vol. Lisboa, Verbo, colunas 310-311.

<sup>47</sup> Cabral, A. Rego, «Singularidades Rodoviárias de Cabo Verde», *Garcia da Orta, Revista da Junta das Missões Geográficas e de Investigação Ultramarina*, Lisboa, vol. 10, n.º 4. 1962, p. 607-621.

<sup>48</sup> A defesa militar do arquipélago não podia estar ausente dos aspetos a ter em conta na elaboração do plano rodoviário de Cabo Verde, como de qualquer outro, em especial num momento em que a política internacional se desenvolvia num sentido contrário à presença



ilhas de Cabo Verde, designadamente, as inerentes ao tráfico moderado e às cargas a suportar, «as dificuldades de ordem topográfica e geológica» próprias das ilhas, «a resistência à erosão pluvial, à secura e aos agentes eólicos», as distâncias entre os pontos a ligar, a necessidade de utilizar mão-de-obra e matérias-primas locais introduziram condicionantes que levaram a que, «... no planeamento rodoviário de Cabo Verde visou-se tanto a constituição de um elemento de combate às crises (secas), como a melhoria das comunicações, o combate à erosão, o controle dos tremendos caudais sólidos, o fortalecimento das infiltrações e a sobrevivência das fontes... e a constituição de um equipamento social, económico e técnico, o qual (atuando à maneira de volante) equilibra a vida do arquipélago ora absorvendo a mão-de obra libertada pelas crises, ora ocupando apenas os especialistas». O que vai dito quanto a estradas teve também influência nas obras de arte (pontes e viadutos), que assumem «...o carácter de elemento de correção torrencial, ou de dique de retenção, forçando as infiltrações para benefício das fontes e das levadas, ou da lentilha subterrânea de água doce (onde isso tem interesse) – travando o arraste das terras e reduzindo o volume e a agressividade dos carregamentos sólidos»<sup>49</sup>.

## 10 - O plano de estradas fundamentais de 1962

Em 1962 foi aprovado um Plano Rodoviário para Cabo Verde<sup>50</sup> em que se fixou a composição da rede de comunicações terrestres, das infraestruturas rodoviárias fundamentais, tendo ficado definidos as bases a que se subordina a construção de estradas, assim como os itinerários a incluir na rede fundamental.

Este plano constitui, ainda, um instrumento para assegurar a ligação dos transportes no interior das ilhas, de cada ilha com as demais e com o exterior, assegurando a ligação aos portos e aos aeródromos. Como se viu havia a preocupação de utilizar a infraestrutura rodoviária para assegurar um melhor

---

portuguesa fora da Europa e que o quadro de ameaças se alterava em sentido desfavorável aos interesses nacionais. Mas, no arquipélago de Cabo Verde não houve luta armada pelo que, não foram desenvolvidas operações militares semelhantes às verificadas em Angola, na Guiné e em Moçambique. Sem embargo, a falta de uma rede rodoviária que atenda às necessidades de defesa, constitui uma importante vulnerabilidade que importa acautelar. Acresce que, a construção de infraestruturas que melhorem o bem-estar da população é um meio importante na luta contra subversiva em que Portugal estava então empenhado.

<sup>49</sup> Cabral, *Singularidades Rodoviárias...*, cit..

<sup>50</sup> Decreto n.º 44672, de 7 de novembro de 1962.

ordenamento do território, criando condições para o desenvolvimento das ilhas, o bem-estar das populações, sem descuidar a defesa do território<sup>51</sup>.

Em resultado das características do território, as soluções técnicas que foram adotadas nem sempre correspondiam ao que se fazia noutras regiões, porque tiveram de adaptar-se aos condicionalismos particulares do arquipélago, seja ao acidentado extremo da topografia insular, à instabilidade dos terrenos sujeitos a erosão ou à forçada libertação dos recursos e às próprias exigências do tráfego.

Este Plano de 1962 é considerado pelo próprio legislador como «um primeiro passo», dado em atenção «...à urgência de regular a matéria para não criar embaraços às obras em curso...»<sup>52</sup>, havendo, portanto, desde logo, a consciência da necessidade de fazer evoluir este primeiro instrumento de planeamento rodoviário, publicando outro mais elaborado. O Plano estabeleceu logo um procedimento de revisão, que se iniciava por impulso do Governador da Província. Publicado pelo Decreto n.º 44 672, contém quarenta e um artigos divididos por três capítulos relativos à classificação das vias de comunicações públicas rodoviárias, às características técnicas das estradas e à rede fundamental de estradas e sua construção.

As vias de comunicação públicas rodoviárias foram divididas, de acordo com a função que lhes cabia, por três categorias; primeira, segunda e terceira classes, a que acresciam as vias de comunicação mais importantes, designadas especiais.

As estradas de primeira classe asseguravam a ligação aos aeródromos, aos portos principais e, bem assim aos locais de grande interesse pelo que, comportavam duas faixas de circulação. As estradas de segunda classe, que apresentavam apenas uma faixa de circulação, com gares de cruzamento e ultrapassagem, correspondiam aos itinerários mais importantes que não fossem classificados na categoria superior. Os restantes traçados eram classificados como estradas de terceira classe. Incluíam-se nesta última classe estradas de uma só via de circulação que asseguravam ligações sem apreciável interesse económico, com existência fundada em razões político-sociais. Eram, ainda, incluídas nesta categoria as estradas a que, por dificuldades construtivas, não fossem conferidas características superiores.

Estas estradas classificadas, cuja extensão atingia 1283 km, eram na sua maioria, 990 km, de segunda classe, havendo 104 km de primeira e 189 de terceira classe. Estas estradas ficaram a cargo da Repartição Técnica dos

---

<sup>51</sup> Couto, Abel Cabral, *Elementos de Estratégia, Apontamentos para um Curso*, Pedrouços, Instituto de Altos Estudos Militares, 1988.

<sup>52</sup> Preâmbulo do Decreto n.º 44 672, de 7 de novembro de 1962.

Serviços de Obras Públicas da Província de Cabo Verde e estavam todas identificadas nos mapas anexos do Decreto n.º 44 672, com a indicação do número de classificação, da designação, dos pontos externos e intermédios e, bem assim da sua extensão. O Governo fixava periodicamente as fases de execução do plano rodoviário, correspondentes encargos e respetivas fontes de financiamento. Em 1966, quatro anos após a entrada em vigor do plano já existiam alguns resultados. «A rede rodoviária tem sofrido consideráveis melhorias e ampliações. Em 1966, Cabo Verde dispunha já de 818 km de estradas classificadas, sendo 100 km de estradas pavimentadas e 718 km de estradas de terra. O número de veículos motorizados em circulação em 1965 era de 1469 (incluindo 295 motocicletas)»<sup>53</sup>. Os resultados obtidos eram, então, objeto de análise por aqueles que achavam que era tempo de aumentar a eficiência do investimento público. Com efeito, na preparação do III Plano de Fomento, que vigorou entre 1968 e 1973, já havia quem afirmasse que «...durante anos consumiram-se avultadas verbas em trabalhos rodoviários na província, como meio de absorção de mão-de-obra. Como medida de emergência no combate às crises, certamente houve para isso plena justificação. Mas não posteriormente, a insistência no critério conduziu a resultados pouco brilhantes e o custo real por quilómetro de estrada construída subiu a números muito elevados. Tem sido recomendada a mudança de orientação - e isso continua a considerar-se indispensável. O caminho é simples: 1.º Projetos devidamente elaborados, em especial quanto ao tipo de pavimento; 2.º Execução das obras por empreitada, dando-lhes suficiente volume para atrair empreiteiros qualificados; 3.º Organização conveniente dos serviços de conservação»<sup>54</sup>.

## 11 - Notas finais

No período que se seguiu à Segunda Guerra Mundial, Portugal pôs em prática um conjunto de medidas que aplicavam uma política de desenvolvimento do território através da construção de infraestruturas. Os recursos disponíveis

---

<sup>53</sup> República Portuguesa, «Atas da Câmara Corporativa, n.º 56, IX Legislatura - 30 de junho de 1967», «projeto de proposta de lei n.º 4/IX, III Plano de Fomento para 1968-1973», «Parecer n.º 8/IX - Projeto de proposta do lei n.º 4/IX acerca do III Plano de Fomento, para 1968-1973», «Parecer n.º 9/IX - Projeto do III Plano de Fomento, para 1968-1973, Continente e ilhas», (<http://debates.parlamento.pt/page.aspx?cid=r2.acc&diary=ccl9sl2n56-0487&type=texto&q=Cabo%20Verde>, consultado em 16/7/2014).

<sup>54</sup> República Portuguesa, «Atas da Câmara Corporativa n.º 77, IX Legislatura - 2 de novembro de 1967», (<http://debates.parlamento.pt/page.aspx?cid=r2.acc&diary=ccl9sl2n77-1235&type=texto&q=Cabo%20Verde>, consultado em 16/7/2014).

e, bem assim, a extensão do Império, de então, tornavam essa política de melhoramentos materiais uma tarefa árdua, a realizar ao longo de várias décadas.

A política seguida relativamente às infraestruturas rodoviárias de Cabo Verde procurou ter em conta e combater as dificuldades específicas que o clima do arquipélago coloca em razão dos períodos de seca prolongada e da concentração das chuvas de grande intensidade em períodos de tempo muito curtos, com as inerentes consequências relativas ao desgaste e à destruição de infraestruturas.

Entre os anos cinquenta a setenta do século XX, reconheceu-se a grande importância da existência de uma rede rodoviária, que servisse as necessidades de deslocação da população, nas ilhas, entre ilhas e para o exterior, que potenciase uma eficiente gestão do território, de forma a conseguir-se um ordenamento equilibrado e que propiciasse as condições económicas e sociais que o desenvolvimento, o bem-estar e a defesa exigiam. Ao mesmo tempo, em épocas de estiagem, recorreu-se às obras públicas para regular o mercado de emprego, dando trabalho àqueles que ficavam impossibilitados dos seus normais afazeres na agricultura. Esta política, que foi evoluindo no período estudado, nem sempre foi isenta de críticas.

A importância de um planeamento baseado no conhecimento da realidade do arquipélago aparece como uma prioridade, que leva o Ministro do Ultramar, em 1956, a encarregar os serviços da Província de preparar um primeiro projeto de plano.

Este trabalho deu a conhecer e obrigou o poder central a reconhecer e a colmatar, de forma pragmática, no caso, com recurso a privados, as várias insuficiências verificadas, desde logo, no que se referia aos meios disponíveis na província, não obstante a reconhecida valia do trabalho produzido. E levou, ainda, à reorganização dos serviços provinciais, à alteração dos respetivos quadros de pessoal para que acolhessem mais pessoal com formação técnica e científica e, bem assim, à criação de brigadas de estudos, de grupos de técnicos, exteriores à província, encarregados de realizar determinados trabalhos.

As providências tomadas, a partir de 1956, levaram à aprovação de um primeiro plano rodoviário em 1962, substituído por outro em 1970, em razão das alterações verificadas e, portanto, da necessidade de adaptar os objetivos e de adequar as regras do plano rodoviário ao dinamismo da execução dos trabalhos e aos resultados conseguidos, à experiência colhida e ao próprio tempo. Em simultâneo houve um reforço dos meios que permitiu a realização de obras e a aquisição de conhecimento e de experiência por parte dos serviços provinciais, que reforçaram a sua capacidade de intervenção.

Os esforços desenvolvidos produziram efeitos, que permitiram aumentar a extensão da rede rodoviária e melhorar as suas características, com o consequente acréscimo do número de veículos em circulação.

Os planos rodoviários e as estradas construídas de acordo com as regras neles estabelecidas, pelos efeitos produzidos no ordenamento do território e na paisagem constituem hoje marca indelével da presença dos portugueses, do estágio de desenvolvimento da sua engenharia e do seu modo de conceber e de fazer.

O planeamento rodoviário tecnicamente fundamentado tornou-se, desde então, uma necessidade indiscutível em Cabo Verde, um instrumento essencial para a boa condução das políticas públicas que o novo Estado prosseguiu com a aprovação de um novo Plano Rodoviário em 2006.