

IBAP – INSTITUTO DA BIODIVERSIDADE E DAS ÁREAS PROTEGIDAS

Relatório preliminar do processo de construção do Porto de Buba e seus impactos



PNLC – PARQUE NATURAL DAS LAGOAS DE CUFADA

André Salgado

Francesca Fedi

Francisco Leitão

Buba, 8 de Maio de 2009

1. Apresentação do documento	2
2. O Parque Natural das Lagoas de Cufada: uma apresentação	11
3. O Projecto do Porto de Buba	15
3.1 Introdução ao projecto do Porto de Buba	15
3.2 Intervenientes no projecto do Porto de Buba	18
3.3 Termos relevantes do projecto de contrato	23
3.4 Apreciações aos termos do projecto de contrato	32
3.5 Breve Historial do Processo da Construção do Porto de Buba	40
3.6 Apreciações sobre o processo de construção do Porto de Buba	43
4. O impacto do Porto do Buba	48
4.1 Vectores de impacto	48
4.1.1 Local	49
4.1.2 Regional – Parque Nacional das Lagoas de Cufada	50
4.1.3 Nacional	52
4.1.4 Internacional	53
4.2 O Porto de Buba e o futuro do PNLC: uma reflexão	54
5 Sugestões de Intervenção	57
6. Bibliografia	61
7. Anexos	62

1. Apresentação do documento

A investigação que se passa a apresentar foi proposta, em regime de voluntariado, no dia 07/04/2009 pela Direcção do IBAP (Instituto da Biodiversidade e das Áreas Protegidas) da República da Guiné-Bissau.

A ideia inicial do estudo consistia na produção de um relatório de previsão do impacto sócio-ambiental (com privilégio para as dimensões social e económica) do futuro porto de águas profundas (futuro Porto de Buba) no Parque Natural das Lagoas de Cufada (PNLC), parque situado na região de Quinara, sob a alçada administrativa do referido IBAP.

Até à data do acordo sobre o presente estudo, as dificuldades financeiras tinham impedido o IBAP/PNLC de realizar este que era um estudo prioritário não só para o IBAP a nível do PNLC mas também a nível nacional. O início dos trabalhos de desmatação na zona do porto e a elaboração do projecto de contrato de concessão do mega projecto do porto¹ (localizado no seio do PNLC e num dos redutos da macro fauna do parque) bem como a previsível solvência de projectos a ele associados como o da mina de bauxite de Boé, o desenvolvimento de infra-estruturas nas povoações de Buba e Fulacunda, a construção de uma rede viária entre estes quatro pólos de actividade, de um caminho-de-ferro, e de estruturas de geração de energia que os sustentem, passaram a colocar o PNLC sob o risco de destruição irreversível de alguns dos seus principais ecossistemas e, até mesmo, de extinção do próprio parque.

Contudo, a nossa equipa, constituída por um antropólogo, um licenciado em Desenvolvimento Comunitário, e uma estudante de Medicina, coordenada pelos quadros do IBAP/PNLC, e apesar de ter sido sempre apoiada pela boa vontade dos mesmos e pela sua máxima disponibilidade, encontrou diversos obstáculos de ordem técnica: uma profunda falta de documentação, de dados quantitativos e de recursos bibliográficos quer sobre o parque quer sobre o projecto do Porto e as outras obras a ele associadas, dificuldades de comunicação com as entidades responsáveis e os intervenientes no projecto, falta de meios para aceder ao terreno, e a deficiente composição da nossa equipa, que carecia de técnicos especializados nas áreas jurídica e ambiental. Para além disto, a marginalização do IBAP/PNLC neste processo é

¹ Com assinatura prevista para o presente mês de Maio (2009).

tão grande (e a responsabilidade deve ser imputada aos quadros dos dois organismos bem como ao governo e Ministérios das Obras Públicas e dos Transportes guineense), que, apesar dessa boa vontade dos quadros do IBAP/PNLC, a nossa equipa foi abandonada aos seus poucos recursos. Desta bizarra conjectura resultou que só após a conclusão deste documento tenham surgido informações preciosas que o poderiam completar, e às quais a nossa equipa não teve acesso, muito devido a uma ignorância que devia ter sido colmatada pelos principais interessados: IBAP e PNLC. Esta atitude pouco empenhada, à qual não serão alheios um certo sentimento de condenação do parque e a já referida falta de recursos e de salários que se coadunem com as responsabilidades dos seus funcionários, contribuirá também para o fim do PNLC;

Tamanhas dificuldades, que a princípio colocaram sérias dúvidas sobre a viabilidade do estudo, foram todavia contrabalançadas por um projecto de Porto de tal forma minado por contradições técnicas e contratuais, envolto em tamanha nuvem brumosa de dúvidas legais, sujeito a uma maré de pressões económicas a que o IBAP/PNLC não têm qualquer capacidade de resposta, e por um tal volume de violência sobre os ecossistemas locais e sobre os modos de vida tradicionais das populações, que compreendemos que um mero trabalho de pesquisa e sumarização da bibliografia e fontes disponíveis, e de comunicação com as diversas partes intervenientes no processo, seria suficiente para realizar um apanhado sério das consequências desta monumental transformação. Neste sentido, optámos por substituir o objectivo original deste estudo por um documento de compilação de todas as vicissitudes e problemas sócio-ambientais potenciais que envolvem o projecto do Porto de Buba e o PNLC.

As principais insuficiências deste documento – a falta de profundidade (que não significa carências metodológicas, científicas ou de seriedade no trabalho apresentado) e a sua parcialidade, ou seja, a incapacidade de dar conta de todas a sua amplitude, em termos negociais, legais e processuais – é compensada sobremaneira, estamos em crer, pela preocupante ausência de um documento do género, que dotasse o IBAP/PNLC de uma base mínima de defesa dos seus interesses, e pela urgência de um estudo que permita alertar a comunidade internacional, a única com poder suficiente para intervir neste projecto de forma a amenizar as suas consequências.

Isto não quer dizer que os autores deste estudo tivessem partido de uma ideologia cegamente ambientalista, nem que este documento tivesse sido realizado numa perspectiva de produção de um primeiro alicerce para o embargo da obra. Na realidade, o futuro Porto de Buba, se

realizado em equilíbrio dos melhores interesses de todas as partes interessadas, especialmente da população guineense, parece reunir algumas condições que, de facto, permitam resgatar a Guiné-Bissau da sua condição de pobreza. Contudo, face a um processo que, desde o início, foi construído no desrespeito dos valores das comunidades e dos ecossistemas locais, dos projectos de desenvolvimento sustentável idealizados para a área do PNLC (onde se inserirá o porto), e ignorando a voz do PNLC/IBAP, e sob uma enorme desigualdade de recursos financeiros que balanceasse essas diferentes perspectivas dos intervenientes/interessados no projecto, o nosso documento assume, necessariamente, uma perspectiva de defesa e de veiculação da voz dos interessados sem expressão. Neste sentido, deve ser acrescentado que a insuficiência de fundos do IBAP e a sua má gestão, são dois dos grandes responsáveis da sua incapacidade de lutar contra este projecto. Volvidos nove anos de parque, não há um plano de estudo científico que vise identificar extensivamente a riqueza do parque, identificar flora de valor industrial, não foram criadas estruturas de eco-turismo ou fluxos de visitantes constantes ou promoção publicitária do parque que o tivessem enriquecido e/ou às suas populações, não existe uma articulação compreensiva dos estudos dos diversos elementos naturais e humanos do Parque, e todos estes elementos ausentes são agora as razões para a insuficiência do arsenal argumentativo com que o PNLC/IBAP podem fazer valer os seus interesses ao Estado guineense e internacionalmente para fins de amenizar as consequências do Porto de Buba. O parque não tem meios para legitimar a sua protecção.

Inesperada e infelizmente, foi a evidência dos problemas do projecto do Porto de Buba (do projecto de contrato, à forma como estão a decorrer os primeiros trabalhos, às dúvidas sobre os beneficiários do porto, etc.) a facilitarem o trabalho da nossa equipa na construção do estudo que aqui se apresenta, e a compensarem a «falta de argumentos» do PNLC.

Essa nuvem de dúvidas que sitia todo o processo deve ser enquadrada na janela mais lata da extrema debilidade dos organismos estatais guineenses, que são obrigados a trabalhar num contexto político e democrático frágil e instável, e de extrema vulnerabilidade a pressões financeiras externas. Os milhões que envolve este processo, a profunda transformação do país que implica – bem ilustrada pela quantidade de mega projectos subsidiários do Porto e da mina –, a praticamente garantida destruição do PNLC (colocada em aberto por personalidades de todos os quadrantes do processo: ligadas ao próprio PNLC, ao Ministério das Obras Públicas e à empresa concessionária), têm um potencial de consequências tão amplo (positivas e nefastas) que o processo não deve avançar sem os mais escrupulosos estudos, e um olhar

atento da comunidade internacional, elementos que, mesmo à beira da assinatura do contrato, estão absolutamente em falta.

Terminamos com uma forte recomendação no sentido da apresentação deste estudo a entidades competentes a nível internacional e que disponham dos recursos para o utilizarem como forma de ganhar uma perspectiva sobre este projecto e de, eventualmente, tomarem as medidas necessárias a reequilibrá-lo.

Sucintamente, passa-se agora a um resumo do documento:

O Ponto 2, apresenta os cerca 90.000 hectares do PNLC, criado em no ano de 2000, e relaciona a criação deste espaço com a sua riqueza humana e natural e com um ideal de crescimento sustentável da Guiné-Bissau. O ponto 3.1 resume o historial que agora conduz à criação do Porto de Buba, sumariza as suas futuras características, e explica a sua ligação íntima com a exploração da Bauxite no Leste da Guiné-Bissau, projecto ao qual está contratualmente ligado. O ponto 3.2 ilumina alguns dos principais intervenientes no processo, com especial atenção à Bauxite Angola S.A., empresa concessionária da mina e do futuro Porto de Buba. Em 3.3 salientam-se os principais Artigos do projecto de Contrato de Concessão de Direitos de Construção, Gestão e Operação do porto de Buba entre o Governo da Guiné-Bissau e a empresa a Bauxite Angola S.A., elaborado em Março de 2009. O ponto 3.4 aprecia criticamente o mesmo projecto de contrato, identificando cinco pontos débeis principais:

- Dúvidas quanto à real dimensão dos benefícios económicos desta empreitada para a República da Guiné-Bissau, seu governo, e populações;
- Contradição de dois Artigos referentes ao prazo de concessão da exploração e gestão do Porto pela concessionária;
- Equívocos graves vários, criados pela Proposta de Emendas no Presente Contrato para a Componente Ambiental, elaborada pela C.A.I.A., quanto à atribuição da responsabilidade de resolução e amenização das consequências sócio-ambientais criadas pelo Porto;
- Falta de clareza de alguns Artigos do projecto de contrato em relação a determinados aspectos da sua componente ambiental;

- Excesso de liberdade de acção da concessionária, falta de regulamentação de questões de comunicação entre as partes;

No ponto 3.5 são focados alguns dos principais momentos do processo de construção do Porto de Buba, enquanto no ponto 3.6 esse processo é sujeito a uma análise crítica. Esta análise evidencia diversos problemas e atritos no processo:

- O primeiro problema, e mais grave, é o facto de o processo de construção se ter iniciado sem a assinatura de qualquer contrato. Este alavancamento precoce e ilegal do processo criou e cria ainda vários problemas graves, de entre os quais se destacam: **1.** O facto de o estudo de impacto ambiental elaborado presentemente por uma empresa brasileira que está no terreno, a antecipar-se ao contrato, ignorar as inúmeras determinações contratuais futuras para esse mesmo estudo, aspectos dos quais, em última análise, depende todo o estudo de impacto ambiental, e que ainda não estão definidos nem assinados: área e dimensões do porto, características técnicas, responsabilização ambiental das partes, etc. **2.** A desmatação ilegal de 25ha (e à revelia do Ministério das Obras Públicas, do IBAP e do PNLC, que não foram informados do início dos trabalhos) e de uma segunda área de floresta importante a nível dos ecossistemas locais, que se veio a constatar ter sido destruída por um grosseiro engano;

- O processo legal de concessão da obra de construção da estrada que liga Buba a Boé bem como de desmatação da zona do futuro porto, implicaria um concurso público internacional, que não foi realizado, tendo a obra sido entregue, por adjudicação directa à empresa Areski. Esta situação deve ser analisada por juristas como uma possível ilegalidade.

- A construção e as características do Porto de Buba dependem inteiramente da qualidade e quantidade de bauxite existente nos jazigos de Boé (o Porto é construído, afinal de contas, para escoar a bauxite). No entanto, fomos informados que estudos deste tipo não foram ainda realizados. Isto causa perplexidade perante o facto de as dimensões e características do Porto já terem sido definidas e lança suspeitas sobre o real fim da obra e sobre a legalidade de todo o processo;

- A estranha oscilação das linhas de orientação política e programática do governo da Guiné-Bissau. O PNLC foi criado há apenas cerca de 9 anos com investimentos avultados, insere-se numa lógica de crescimento sustentável e em respeito pelos valores humanos

tradicionais e pelo meio ambiente, e contudo, de um momento para o outro, está em vias de aprovação uma obra que, tudo o indica, arruinará esse mesmo Parque junto com décadas de trabalho e investimento sobre o mesmo, e que diminuirá o potencial turístico da Guiné-Bissau, sem que se encetem esforços paralelos de conjugação deste projecto com o PNLC, e em ignorância total do IBAP/PNLC, que foram colocados à margem do processo.

O Ponto 4. enumera vectores potenciais de impacto do Porto de Buba:

- A Área ocupada pelo Porto de Buba², conquanto ocupará apenas 7.000 ha (7.9%) dos 89.000 ha (890 km²) de área total do PNLC, se considerarmos que o parque possui apenas 13.546 ha de florestas sub-húmidas, e que o Porto de Buba é inteiramente construído numa zona de floresta sub-húmida, deve considerar-se a destruição de 51.7% da área de floresta sub-húmida do parque. As zonas de floresta sub-húmida são aquelas onde se localizam os ecossistemas mais importantes do ponto de vista de riqueza natural, interesse turístico e científico (zona de floresta sub-húmida) doo PNLC e reduto de macro fauna do parque;
- A zona do porto constitui um dos principais lugares de desova da barracuda *Sphyraena guachancho* *Sphyraena afra*) (espécie protegida) na região Oeste Africana, o que poderá diminuir drasticamente as reservas deste peixe;
- Aumento de pressão demográfica em Fulacunda e Buba devido a migrações de profissionais para trabalharem no porto;
- A potencial ampliação urbana de Buba e Fulacunda e a construção de infra-estruturas de suporte ao pessoal desenvolverá os serviços disponíveis às populações das duas vilas, e aproximá-las-á de eixos nacionais e internacionais de circulação de bens e pessoas, o que implica também um quota de benefícios e de pressões para o meio sócio-ambiental regional;
- Choque cultural e psicológico para as populações locais, que vivem de uma forma altamente tradicional, a qual conhecerá alterações rápidas e radicais;
- A compreensão do porto não pode ser desirmanada da mina de bauxite. Esta necessita de elevadas quantidades de água doce para ser minada e transportada, o que poderá afectar

² Consultar **fig. 5** dos **Anexos**.

os recursos hídricos da zona de Boé como da zona de Buba. Ademais, o grande consumo energético do Porto de Buba e da mina de bauxite enfrentará o difícil obstáculo das graves carências energéticas do país; o volume de necessário exigirá provavelmente a construção de uma central eléctrica ou hidroeléctrica (como o projecto da barragem do Saltinho) que poderão beneficiar o país, mas que apresentarão uma grande factura financeira e ambiental;

- Os dois projectos implicam a construção de uma rede viária que ligará Buba, o Porto de Buba, Boé, e Fulacunda, que melhorarão as condições gerais de transportes e acessibilidades na região, mas acarretarão consigo pressões populacionais e comerciais (sobre essas mesmas estradas que se encontram, grosso modo, dentro do PNLC);

- Proveniente de países vizinhos, prevê-se um desvio significativo de outras rotas em benefício do Porto de Buba, para a sua utilização como plataforma comercial internacional, que virá colocar pressão adicional sobretudo na estrada que ligara Boé ao Porto. A registar-se elevado volume de desvio do tráfego mercantil proveniente do Mali, Burkina-Faso e Guiné-Conacry, Buba ganha condições para se tornar num dos principais, senão no principal centro económico do país;

- Dependente do impacto final da mina, da rede viária, do Porto de Buba, da construção de uma nova central eléctrica e da construção de uma ferrovia, a classificação do PNLC como sítio RAMSAR pode ser retirada. Associado a isto à mitigação das condições dos ecossistemas locais, e à quebra de financiamentos, o PNLC enfrentará uma séria ameaça de extinção, de resto já garantida por alguns intervenientes no processo. Daqui resultará um empobrecimento da biodiversidade e do potencial turístico da República da Guiné-Bissau, com pesadas consequências económicas para o país, e o afunilamento das perspectivas de desenvolvimento;

- Um dos grandes problemas actuais do PNLC é o combate à desmatação para plantação ilegal do caju. A construção do porto e a nova oportunidade de escoamento do caju que se avizinha, ameaçam tornar o PNLC em nada mais do que um grande campo de cajueiros, árvore que, pelas suas características biológicas (profundidade das suas raízes, etc., tem tendência a impedir o crescimento de outras espécies de árvores, assassinando grande parte da flora e fauna autóctone). Também se deve ter em conta que a Guiné-Bissau é o maior produtor mundial de Caju, e o país mais mono dependente a nível de exportações do mundo. 98% de

todas as suas exportações são caju, sendo muito vulnerável à variação do preço deste fruto nos mercados internacionais. A construção do porto e a nova oportunidade de escoamento do caju agravando-se a mono dependência deste produto.

O ponto **4.2** denomina-se «O Porto de Buba e o futuro do PNLC: uma reflexão», e pretende iluminar o débil arsenal argumentativo e financeiro que as entidades de protecção, defesa e estudo da natureza dispõem na Guiné-Bissau, a sua total dependência externa, e pretende chamar a atenção para a incapacidade de se defenderem de um projecto desta envergadura e com este poder financeiro, depositando-se toda a esperança de tornar de reequilíbrio do processo, e de veiculação da voz das populações locais e das entidades que se preocupam com o ambiente, num esforço internacional.

No ponto **5**, sugerem-se algumas das medidas de mitigação dos efeitos mais nefastos deste projecto, de melhoramento das relações entre os seus diversos intervenientes e, em geral, para a sua harmonização.

2. Apresentação do Parque Natural das Lagoas de Cufada

O Parque Natural das Lagoas de Cufada (PNLC) está situado no Sul da Guiné-Bissau, na região administrativa da Quinara. É limitado a Norte e Nordeste pelo rio Corubal, a Leste pela estrada de Buba a Quebo, a Sul pelo Rio Grande de Buba e a Oeste da foz do Rio Fulacunda até ao Rio Nentegue, e tem uma superfície total estimada em 89 000 hectares. Residem no PNLC aproximadamente 11 000 pessoas, 81% dos quais Muçulmanos de etnias Beafada, Mandinga e Fula e 18% de animistas de etnia Balanta, Manjaco, Papel e outras distribuídas por cerca de 40 tabancas (Plano de Gestão do Parque Natural das Lagoas de Cufada).

A área da Lagoa é uma das regiões mais interessantes do país no que toca à biodiversidade, destacando-se a presença das maiores massas de água doce superficiais permanentes – Cufada, Badasse e Bionra – da África Ocidental, a importância ornitológica das aves migratórias, uma presença importante de antílopes e sobretudo riqueza da macro fauna, de populações de espécies raras e/ou emblemáticas protegidas, de grande importância a nível mundial, tal como o Chimpanzé. Contam-se 203 espécies de aves, 37 das quais aquáticas, 53 espécies de mamíferos e 11 espécies de répteis. No Rio Grande de Buba, parte integrante do PNLC, é de destacar a zona de reprodução da Barracuda com grande interesse comercial. O

PNLC, depois das Matas de Cantanhez, é dos Parques mais ricos em termos de floresta seca e semi-seca e floresta sub-húmida, com 22 000 e 13 500 hectares respectivamente (Plano de Gestão do Parque Natural das Lagoas de Cufada, 2008).

A importância das referidas lagoas levou a que, em 1990, o PNLC tenha sido internacionalmente classificado como “Humedal” ou Sítio Ramsar, de acordo com a Convenção das Aves Migratórias.

O PNLC faz parte da Rede Internacional das Áreas Protegidas (RENAP) da Guiné-Bissau, criada com o intuito de conservar os valores de biodiversidade de relevância internacional, contribuir para uma gestão racional dos valiosos recursos renováveis do país, promover um desenvolvimento socio-económico sustentável e equitativo baseado em processo de gestão participativa, e fazer face às diferentes pressões e ameaças de degradação dos habitats e dos ecossistemas (Plano de Gestão do Parque Natural das Lagoas de Cufada, 2008).

Estes objectivos adquirem uma importância fundamental uma vez que a “economia e a sobrevivência da maior parte da população guineense depende directamente da exploração da biodiversidade e dos recursos naturais” (Fundação para a Biodiversidade “Bioguiné”, 2008). Tanto ao nível macroeconómico como ao nível local, a agricultura (57% do PIB), pescas, extractivismo florestal e a exploração dos recursos naturais que em geral constituem a base da economia nacional. Alguns exemplos são o aproveitamento das lagoas ou “lala” do Parque para a produção de arroz (“bolanhas” de água doce), base da alimentação guineense, a utilização da floresta como fonte de alimentos, combustível, materiais de construção, fibras e plantas medicinais, este último aspecto radicado na cultura das comunidades rurais; a função sagrada da floresta no itinerário das iniciações religiosas e a importância do peixe e dos moluscos, fontes primárias de proteínas animais. (Fundação para a Biodiversidade “Bioguiné”, 2008).

Em 1990, o PNLC foi declarado “Humedal” baixo a Convenção das Aves Migratórias, popularmente como Sítio Ramsar, chamado segundo a cidade onde aquela Convenção foi concordada (Plano de Gestão do Parque Natural das Lagoas de Cufada).

O PNLC encontra-se actualmente sob a responsabilidade IBAP, criado em 2004 e financiado pelo Banco Mundial, embora a consciencialização das questões ambientais na Guiné-Bissau tenha as suas raízes nos anos 80 quando foram realizados os primeiros estudos de carácter ambiental.

A aprovação oficial da proposta de criação PNLC viria a tornar-se realidade em 1995, tendo o projecto arrancado em 1996, sendo que no ano seguinte, em Novembro de 1997, teve lugar a assinatura do Protocolo de Acordo entre a Guiné-Bissau, a União Europeia e Portugal com vista a coordenação da execução técnica e da modalidade da escolha do Coordenador Nacional e o Director Nacional do Parque. Esta aprovação oficial teve a concordância das diferentes entidades administrativas, ONG's nacionais e estrangeiras, Djagras, comités de tabancas e chefes das tabancas entre outras.

O PNLC foi oficialmente criado em Dezembro do ano 2000 (atraso causado, em parte, pelo conflito político-militar com início em 1998), pelo conselho de Ministros da Guiné-Bissau, através do Decreto-lei n. 13/2000, publicado no Boletim Oficial 49.

O IBAP é uma instituição pública dotada de uma autonomia administrativa, financeira e patrimonial. Formulou a sua visão como se segue: “A biodiversidade da Guiné-Bissau é conservada de forma sustentável em benefício do desenvolvimento das gerações presentes e futuras” (Plano de Gestão, 2008), sendo a sua missão: “Gerir de forma participativa e eficaz as Áreas Protegidas e os recursos estratégicos da biodiversidade, valorizando os conhecimentos científicos e saberes tradicionais, favorecendo sinergias e parcerias ao nível local, regional e internacional” (Plano de Gestão, 2008).

De acordo com o decreto nº 13/2000 da criação do PNLC, publicado no boletim oficial da República da Guiné-Bissau nº 49 de 4 de Dezembro de 2000 e segundo o disposto na Lei Quadro das Áreas Protegidas, a classificação desta área protegida visa a prossecução dos seguintes objectivos:

- a) A preservação, conservação e defesa dos sistemas vivos marginais dos rios Corubal, Grande de Buba e Fulacunda;
- b) A preservação, conservação e defesa dos ecossistemas associados à floresta densa sub-húmida e floresta seca e semi-seca densa;
- c) A salvaguarda das espécies animais, vegetais e dos habitats ameaçados;
- d) A conservação e recuperação dos habitats da fauna migratória;

- e) A protecção da floresta sagrada localizada na zona de Incassol;
- f) A defesa, valorização e manutenção das actividades e formas de vida tradicionais não lesivas do património ecológico, visando o desenvolvimento económico, social e cultural das populações residentes;
- g) A valorização das riquezas naturais renováveis e a gestão da sua utilização de forma sustentável, visando o desenvolvimento económico e bem-estar das populações residentes;
- h) A promoção de actividades de ecoturismo, em termos do uso ordenado do território e dos seus recursos naturais e paisagísticos, como forma de valorização económica da região.

Estes objectivos podem ser cristalizados na seguinte citação do Boletim Oficial da República da Guiné-Bissau:

“Consagra-se a utilização sustentável dos recursos e estabelecem-se as condições que, no quadro do respeito das práticas e valores tradicionais, possibilitem a melhoria das condições de vida das populações residentes, através do desenvolvimento de actividades não lesivas do património natural” (Boletim Oficial nº 49, 2000).

3. O projecto do Porto de Buba

3.1 Introdução ao projecto do Porto de Buba

O projecto do Porto de Buba, idealizado pela autoridade colonial portuguesa e mais tarde pela União Soviética, foi agora retomado por uma parceria entre o governo Angolano e o governo Bissau guineense, num investimento total de 61 milhões de dólares, embora os intervenientes tenham vindo a referir, de forma não oficial, montantes mais elevados, na ordem dos 360 milhões de dólares.

As condições naturais de Buba, a sua posição geográfica estratégica para trocas comerciais com os países limítrofes e a profundidade das águas do rio que banha a cidade (Rio Grande de

Buba) justificam esta unanimidade em torno da escolha deste lugar como ponto ideal para a construção de uma obra do género no país.

Os trabalhos de construção arrancaram, envoltos em polémica, no final do Outubro 2008, uma vez que se anteciparam à assinatura do contrato (que ainda não tinha sido assinado à data da conclusão deste relatório, sete meses depois) e prevê-se que dentro de aproximadamente três anos a Guiné-Bissau venha a dispor do maior porto da sua história, no braço hídrico que banha a cidade de Buba, no Sul do país, com 18 metros de profundidade e capacidade para receber, em simultâneo, três navios de porte até 70 mil toneladas cada (ao contrário do porto da capital Bissau que possui apenas capacidade para navios de 10 mil toneladas).

A construção desta unidade portuária de grandes dimensões é uma implicação directa e contratual do grande projecto de exploração do minério de bauxite na região Leste do país (Boé), assim como a construção (em duas etapas de 18 e 12 meses consecutivos) de uma via rodoviária que ligará Buba-Minhíme, para o escoamento da bauxite. Ligado ao projecto têm também surgido na imprensa notícias da construção de uma barragem hidroeléctrica no Saltinho para satisfazer as necessidades energéticas destas infra-estruturas, bem como de um avultado investimento na cidade Buba, que verá o seu Plano Director modificado, e será dotada das infra-estruturas que lhe permitam receber o pessoal que trabalhará no porto.

O Futuro Porto de Buba ficará situado dentro do PNLC – na zona de protecção integral onde se encontra o maior número de espécies protegidas de fauna e flora – ocupando uma área que ronda os 7000 hectares, de acordo com o projecto de contrato.

A empresa Bauxite Angola S.A. é a entidade a quem foram concedidos, desde Setembro de 2007, os direitos de prospecção, de exploração e de comercialização do mineiro e do Porto, respectivamente num prazo de 50 e 25 anos renováveis, sob a supervisão do Ministério dos Recursos Naturais e Ambiente guineense.

A execução das obras do subsector portuário estará a cargo de uma empresa brasileira, a Asperbras, enquanto as obras da estrada de escoamento do produto, desde Munhime a Buba, estão a ser executadas pela Areski, uma firma libanesa fixada na Guiné-Bissau desde há uma década. Na sua trajectória, a estrada atravessará partes das regiões do Sul (Quinara e Tombali) até ao Leste, no Boé.

O projecto foi apresentado pelo ex-Chefe de Estado Nino Vieira “como uma oportunidade para uma maior integração nacional, devido a dinamização da produção e circulação de mercadorias comerciais entre as populações do leste e sul do país e, por outro lado, para a integração sub-regional africana, devido ao favorecimento do escoamento de produtos a partir das regiões dos países vizinhos encravados em zonas de difícil acesso ao mar [o Mali e as zonas noroeste da vizinha Guiné-Conacri].” (Correio do Patriota, 2008).

As palavras do ex-Chefe de Estado guineense traduziram outro dos objectivos do Porto de Buba: desviar grandes rotas internacionais de comércio de mercadorias que utilizam actualmente os portos de Dakar e Abidjan para a Guiné-Bissau. Para que essa dupla funcionalidade do porto se possa efectivar estão na mesa hipóteses de construção de uma via-férrea ou de uma grande estrada internacional de ligação ao Mali e Burkina-Faso, para que o trânsito de produtos para estes países do *hinterland* próximo passe a poder efectuar-se por Buba.

3.2 Intervenientes no projecto do Porto de Buba

Segue-se uma enumeração e descrição sucinta dos principais intervenientes neste processo.

Bauxite Angola (CONCESSIONÁRIA)

“Bauxite Angola, Sociedade de Mineração e Investimentos S.A., com sede na Rua Rei Katyavala, nº 103, cidade de Luanda, República de Angola. Representada por Eng^o Bernardo Francisco Campos na qualidade de Presidente do Conselho de Administração” (projecto de contrato de concessão, 2009).

“A empresa Bauxite Angola S.A. cujo objectivo social é a realização de actividades de mineração e de investimentos, tem como principais accionistas: Pela República de Angola, a Empresa Nacional de Ferro de Angola (FERRANGOL E.P.) e pela República da Guiné-Bissau, a Companhia Mineira da Guiné-Bissau (COMIG E.P.) ...” (projecto de contrato de concessão, 2009).

Obtém os direitos mineiros de Prospecção, Exploração e Comercialização de bauxite dos jazigos de Boé, na região do Sudoeste da Guiné-Bissau (projecto de contrato de concessão, 2009).

“A exploração e comercialização de bauxite de Boé não serão economicamente rentáveis sem a existência de um porto de grande capacidade, o que conduz a que o Porto de Buba seja considerado preponderante para a execução exitosa do contrato de Arrendamento de Mineração” (projecto de contrato de concessão, 2009).

A Bauxite Angola S.A. é a empresa responsável pela construção do porto e sua exploração e gestão, sendo a necessidade do mesmo justificada, tal como foi acima referido, pela extracção e comercialização de bauxite de Boé. Os lucros da mesma empresa serão divididos pelos seus accionistas.

Empresas Subcontratadas pela Bauxite Angola S.A.:

COGEP S.A.

“Companhia de Gestão de Portos, Sociedade Anónima. Trata-se de uma empresa subsidiária da Concessionária, criada à luz do direito da República da Guiné-Bissau, para gerir e operar o Porto de Buba, de acordo com o mandato conferido pela Concessionária” (projecto de contrato de concessão, 2009).

“A gestão e operação do Porto de Buba devem significar:

- a) A operação técnica e comercial dos serviços portuários para o transporte de mercadorias e/ou passageiros;
- b) A operação, manutenção e gestão de infra-estruturas portuárias;
- c) A gestão da propriedade fundiária do Porto de Buba e bens imóveis associados”. (projecto de contrato de concessão, 2009).

“A concessionária ou empresa sua subsidiária assume todos os direitos e responsabilidades que sejam exigidos pela gestão eficiente da Propriedade Portuária e representará o Porto de Buba em juízo e fora dele” (projecto de contrato de concessão, 2009).

“Deve usar e assegurar a operação e manutenção da infra-estrutura Portuária de acordo com as regras e padrões gerais de segurança e de operação especificadas pela <<O.M.A.O.C. –

Organization Maritime de L’Afrique de L’Ouest et du Centre>>” (projecto de contrato de concessão, 2009).

Goza dos seguintes benefícios, isenções fiscais e aduaneiras:

- a) Isenção do pagamento do imposto industrial relativamente aos lucros resultantes do seu investimento pelo período da concessão;
- b) 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 accionistas (No documento é a alínea F).
- c) Os eventuais ganhos e 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 (No documento é a alínea H) (projecto de contrato de concessão, 2009).

ASPERBRAS

Empresa responsável pela empreitada, sediada na Rua do Rocio 220 5º andar – conj. 52 Vila Olímpia, São Paulo Brasil, representada pelo Coordenador de Geologia e Minas, Nelson Damasceno.

Foi subcontratada pela Bauxite Angola S.A. para a construção da estrutura do Porto de Buba. Por determinação do projecto de contrato, a ASPERBRAS subcontratou a Golder Associates, uma empresa Canadiana com escritórios em São Paulo, representada por Mônica Peres Menezes, com a intenção de garantir a viabilidade sócio-ambiental da empreitada. A equipa é constituída por um Biólogo, dois Geólogos e um Agrónomo.

ARESKI

Empresa Libanesa, sediada no Senegal, foi adjudicada directamente para a construção da estrada que liga as minas de Bauxite em Boé a Buba, e para a desmatação da futura área do Porto de Buba. O processo natural de concessão, num projecto desta envergadura, seria o de concurso público internacional, caso este que não respeitou esta lógica processual.

PNLC/UICN/IBAP

O Parque Nacional Lagoas Cufada (PNLC) foi criado em 2000 (data oficial) numa cooperação entre os Governos da Guiné-Bissau e Portugal e a Comissão Europeia. Foi gerido pela União Internacional da Conservação da Natureza (UICN) tendo sido passada a “pasta” do Parque para o recém-formado Instituto da Biodiversidade e das Áreas Protegidas (IBAP).

O IBAP foi criado para promover a salvaguarda dos ecossistemas e da biodiversidade assim como, para criação e gestão das áreas protegidas e favorecer a utilização racional e equitativa dos recursos naturais. Trata-se de uma instituição pública dotada de uma autonomia administrativa, financeira e patrimonial. Concentra as suas actividades no reforço de uma gestão eficaz, participativa e integradora dos ecossistemas, numa perspectiva de conservação da biodiversidade e no apoio ao desenvolvimento durável (Plano de Gestão do Parque Natural das Lagoas de Cufada, 2008).

A sustentabilidade financeira deste organismo não está assegurada pelo que todo o seu trabalho está condicionado ao financiamento externo. Como consequência, as suas actividades são limitadas e não cobrem as necessidades das diferentes áreas protegidas.

C.A.I.A.

Célula de Avaliação de Impacte Ambiental, tem sede na Avenida Pansau Na Isna – Coqueiro, C.P. Nº 70 Bissau.

Este organismo foi criado pelo Ministério dos Recursos Naturais e Ambiente.

Realizou a revisão do projecto de contrato tendo proposto uma emenda ao nível da componente ambiental, emenda parcialmente aprovada. A C.A.I.A. irá ainda colaborar com a Golder Associates na revisão do estudo sócio-ambiental que viabilizará, ou não, a continuação das obras do Futuro Porto de Buba.

Banco Mundial

O Banco Mundial surge como o parceiro financiador do PNLC, entre outros parques, até 2010. Do seu envolvimento no processo nada se sabe por impossibilidades técnicas da presente investigação.

Ministério das Obras Públicas

Sedeado em Bissau, e representado em Buba através de uma repartição, o Ministério das Obras Públicas está envolvido neste processo no âmbito da fiscalização das obras em curso. É representado em Buba pelo seu Coordenador, Dr. Domingos Bondi.

3.3 Termos relevantes do projecto de contrato³

De seguida serão transcritos/evidenciados os termos mais relevantes do projecto de “Contrato de Concessão dos Direitos de Construção, Gestão e Operação do Porto de Buba”, apresentado à Comissão do Porto de Buba em Maio de 2009. A sua exposição pretende dar uma ideia clara da estrutura deste acordo, assinado entre o Governo da Guiné-Bissau (CONCEDENTE) e a Bauxite Angola S.A. (CONCESSIONÁRIA).

De acordo com o Ponto 1 do preâmbulo do projecto de contrato estabeleceu-se uma relação de cooperação entre os Governos da República da Guiné-Bissau e da República de Angola.

1. Os Acordos rubricados em Luanda, a 27 de Fevereiro de 2007, entre a República de Angola e a República da Guiné-Bissau, na presença de SUA Excelência o Senhor Presidente da República de Angola, Eng. José Eduardo dos Santos e Sua Excelência o Presidente da República da Guiné-Bissau, General João Bernardo Vieira, estabelecem as bases de uma

³ De realçar que esta exposição se refere a um projecto de contrato, e não ao contrato definitivo, documento que está por concluir e no qual poderão constar algumas alterações importantes.

cooperação bilateral mutuamente vantajosa, dos domínios económico e técnico, entre outros.

Dentro desta lógica de cooperação bilateral, assinou-se um acordo de Prospecção, Exploração e Comercialização de bauxite dos jazigos de Boé, lembrado no ponto 3.

3. Os referidos Acordos conduziram à assinatura, aos 13 de Setembro de 2007, entre o Ministério dos Recursos Naturais e Ambiente da Guiné-Bissau e a empresa Bauxite Angola S.A. do Contrato de Arrendamento de Mineração, que atribui os direitos mineiros de Prospecção, Exploração e Comercialização de bauxite dos jazigos de Boé, na região sudoeste da Guiné-Bissau.

Este novo acordo, referente ao Porto de Buba, surge em consequência directa e contingente das vicissitudes técnicas do primeiro, como é explicitado nos pontos 6 e 7.

6. A exploração e comercialização da bauxite de Boé não serão economicamente rentáveis sem a existência de um porto de grande capacidade, o que conduz a que o Porto de Buba seja considerado como factor preponderante para a execução exitosa do Contrato de Arrendamento de Mineração acima referido.

7. A construção de diversas infra-estruturas, entre as quais o Porto de Buba, constitui, pelo disposto no número anterior, uma das obrigações do Contrato de Arrendamento de Mineração.

O contrato a realizar entre as partes terá a duração de 50 (cinquenta) anos podendo ser prolongado por 25 anos, como prevê o Artigo 45º do projecto contrato:

Artigo 45.º – Caducidade do Contrato

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

2. No entanto, tendo em conta os interesses económicos e os benefícios resultantes da execução deste, o Prazo da Concessão é prorrogável por um período adicional de 25 anos, se nenhuma das Partes denunciar, com a antecedência de 5 anos.

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 hectares⁴:

Artigo 2.º – Definições

Terrenos portuários Significa os quatro mil hectares concedidos, pelo Estado, para a Construção do Porto de Buba;

Artigo 27.º – Propriedade Portuária

Os Activos Concedidos que constituem a Propriedade Portuária, compreendem dois tipos:

- a) O primeiro tipo é constituído por aqueles Activos que foram incluídos nos Bens Concedidos no início da Concessão ou que venham a ser financiados pelo CONCEDENTE.
- b) O segundo tipo é constituído por aqueles activos que foram financiados pela CONCESSIONÁRIA e incorporados nos Activos Concedidos.

Anexo 1

1 – Croquis de Localização das Áreas de Concessão do Porto de Buba

Área total efectiva (Bloco Norte + Bloco Sul): 7000 hectares.

A modalidade do processo de obtenção destes Activos, que constituirão um incremento à Propriedade Portuária, foi discriminada no artigo 33.º:

Artigo 33.º – Expropriação de Activos 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 infra-estruturas. Os terrenos e demais bens imóveis podem ser expropriados às expensas do CONCEDENTE.

⁴ Possuímos a informação que este era um dos pontos centrais em discussão na renegociação dos Artigos do contrato pelos seus participantes, ainda em curso. O Estado Bissau guineense pretendia uma área mais curta, e a Bauxite S.A. uma área mais extensa.

2. Os terrenos e bens imóveis adquiridos nas condições acima referidas devem ser incorporados na Propriedade Portuária.

No Artigo 4.º há a salientar diversos aspectos, relacionados com os direitos outorgados à CONCESSIONÁRIA, nomeadamente no que toca à previsão da modificação das características técnicas do porto (ampliação do porto).

Artigo 4.º – Objecto do Contrato

1. Constitui objecto 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 Activos 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).

As Capacidades da CONCESSIONÁRIA neste projecto são abaixo descritas, e iluminam um aspecto central deste projecto de contrato: a CONCESSIONÁRIA será a grande beneficiária da liquidez criada pelo Porto de Buba enquanto terminal de transporte de mercadorias e pessoas:

Artigo 6.º – Capacidade da CONCESSIONÁRIA

1. A CONCESSIONÁRIA tem a capacidade para actuar como entidade gestora e operadora do Porto de Buba.
2. A CONCESSIONÁRIA actuará como uma empresa independente, não podendo agir como agente da CONCEDENTE, excepto 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.

Outro aspecto a salientar são as obrigações do Estado Bissau Guineense para com o projecto, destacando-se as alíneas mais relevantes:

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 actuais e/ou potenciais, relacionados com o Porto de Buba ou com os terrenos em que o mesmo será implementado, ou mesmo aqueles que, ocorrendo após a data de começo, tenham como causa acções alheias à responsabilidade da CONCESSIONÁRIA e/ou empresa gestora e operadora do Porto de Buba.

Num momento que sucedeu à apresentação do projecto de contrato, foi elaborada uma “Proposta de emendas do presente contrato para a componente ambiental” pela C.A.I.A. (Célula de Avaliação de Impacte Ambiente), aprovada posteriormente, que acrescenta 4 pontos de extrema relevância ao Artigo 15.⁵:

Artigo 15º – Obrigações gerais da CONCESSIONÁRIA

4. A CONCESSIONÁRIA deverá apresentar o relatório de seguimento/ monitorização sócio-ambiental conforme os PGAS;
5. É dever da CONCESSIONÁRIA de formar/capacitar os seus funcionários no domínio ambiental;
6. A CONCESSIONÁRIA deverá assumir a obrigação de suportar todos os custos inerentes a reparação de danos ambientais causados durante as actividades de construção e exploração da infra-estrutura portuária;
7. A CONCESSIONÁRIA suportará todas as despesas referentes aos danos sociais causados pelo projecto (repovoamento, indemnizações, etc.).

Na continuação da análise dos artigos do projecto de contrato, sobressai a grande liberdade operacional da CONCESSIONÁRIA na exploração do Porto de Buba. O Artigo 20.^º é aquele que a consagra e melhor a ilustra⁶:

Artigo 20.º – Serviços operados pela CONCESSIONÁRIA

1. A CONCESSIONÁRIA fixará livremente a natureza, a configuração, a organização técnica e comercial e os termos dos serviços comerciais portuários.
2. Este tipo de serviços incluirá qualquer actividade portuária que contribua para a performance e objectivos económico-financeiros da CONCESSIONÁRIA.

A liberdade de exploração do Porto de Buba deve ser compreendida a par com o beneficiário das tributações dessa exploração, que, neste caso, revertem em absoluto para a

⁵ Contudo, apesar da sua importância, esta mesma emenda apresenta incompatibilidades e contradições com o projecto do contrato, esmiuçadas e problematizadas neste documento no ponto **3.6.**

⁶ A questão da liberdade operacional da Concessionária, prevista pelo projecto de contrato, é explorada com uma perspectiva crítica no ponto **3.6.**

Concessionária e a COGEP. Adicionalmente, deve ser referido o conjunto de privilégios e isenções fiscais de que gozará a Concessionária⁷.

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

2. A CONCESSIONÁRIA 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 actividade 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 accionistas.

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.

A operação e gestão da infra-estrutura Portuária, após o período de Concessão, será realizada pelo CONCEDENTE e está descrita da seguinte forma:

Artigo 38.º – Transferência da Infra-estrutura Portuária

1. A infra-estrutura Portuária que a CONCESSIONÁRIA deverá transferir ao CONCEDENTE no fim do Prazo de Concessão, deve encontrar-se num estado consistente com a função operativa a que se destina, e a sua condição deve permitir desde que a gestão e operação sejam efectuadas, a continuação da actividade portuária.

⁷ Aspecto focado criticamente e em profundidade em **3.4**.

2. Ao CONCEDENTE reserva-se o direito de solicitar, no período de 5 (cinco) anos que antecedem o termo da Concessão, à CONCESSIONÁRIA que execute os trabalhos necessários para assegurar a transferência da Infra-estrutura Portuária no estado acima referido.

Para finalizar a análise aos termos do projecto de contrato, é necessário mencionar, sem mais comentários, as suas condições de resolução, enunciadas no artigo 46.º:

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.

3.4 Apreciações aos termos do projecto de contrato

Este ponto pretende dar conta de uma série de incongruências, inconsistências e contradições presentes no projecto de contrato a assinar entre o CONCEDENTE – Governo da Guiné-Bissau – e a CONCESSIONÁRIA – Bauxite Angola S.A. – e inclui não só a análise de alguns dos pontos do seu preâmbulo e Artigos bem como da Emenda elaborada pela C.A.I.A.

1. No Preâmbulo do Contrato, no ponto 10, p.5, pode ler-se:

10. O Porto de Buba reveste-se de grande importância económica e estratégica para o País, podendo jogar um papel impulsionador do desenvolvimento social e económico da região em que se encontra inserido, contribuindo para o aumento das receitas para o Estado, redução do desemprego e melhoria das condições sociais das populações.

A importância económica aqui atribuída ao porto levanta algumas dúvidas, e deve ser articulada com outros três pontos importantes do projecto de contrato para melhor ser compreendida:

- **O contrato tem a validade mínima de 50 anos** (Artigo 45.º), durante os quais a gestão do Porto e extracção das minas fica a cargo da Concessionária, revertendo o bolo total dos proveitos (exceptuando as taxas aduaneiras) para a Bauxite Angola S.A.;
- A COGEP S.A. é a empresa que ficará a cargo da Gestão e Operação do Porto e é estabelecida como empresa **subsidiária da Concessionária** (Artigo 2.º);
- O Artigo 44.º garante **isenção de impostos** à Concessionária durante a Concessão, excluindo-se assim uma forma directa e importante de entrada de divisas para os cofres do Estado neste projecto.

Não parece ser questionável o facto de a construção do Porto de Buba contribuir efectivamente para o desenvolvimento do país e para o seu entrosamento regional por meio da abertura de linhas comerciais nacionais e extra-nacionais importantes. Porém, em relação aos proveitos directamente relacionados com a construção do porto e a sua consequente exploração, é difícil prever um ganho significativo a favor do Estado Guineense, que, no projecto de contrato, hipoteca todas as fontes de receita tanto a nível de exploração do porto como de taxaço das suas actividades. O única fonte de entrada de divisas da qual Estado guineense beneficiará directamente da construção e do funcionamento do Porto de Buba relaciona-se com o hipotético incremento dos proveitos de taxas aduaneiras, relativos a uma, por sua vez também hipotética utilização do porto como *hub* comercial internacional no qual o comércio com o Mali e com o Burkina-Faso, desviado dos portos de Abidjan e Dakar, jogarão o papel central. De relembrar, neste ponto, que não há estudos que garantam ou quantifiquem o desvio dessas rotas, e que nem sequer está confirmada ou contratualmente imputada à Bauxite Angola S.A. a construção das vias de transportes internacionais que ligarão a Guiné-Bissau e o Mali e Burkina-Faso.

Da exploração do minério, da sua exportação (suposta principal função do Porto de Buba), da sua utilização para transporte de passageiros, o Estado guineense não retirará ganhos, correndo inclusive o risco de perda de receitas, associadas a uma previsível redução drástica do movimento portuário em Bissau.

O projecto de contrato é também embelezado pela ideia de “redução do desemprego e melhoria das condições sociais das populações” (preâmbulo, ponto 10), aspecto dúbio. Não foram feitos estudos que sustentem esta afirmação. A mão-de-obra especializada de que o porto necessita poderá ser maioritariamente estrangeira, e a numerosa população jovem local poderá retirar poucos benefícios destas novas oportunidades de empregabilidade quando comparados com uma amplitude de destruição dos ecossistemas locais que poderá danificar extensamente os recursos naturais e extinguir os seus modos de vida e sobrevivência ancestrais.

2. De enfatizar também a contradição que emerge dos 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.

A contradição é auto-evidente e bastará realçar que, da não correcção deste equívoco, poderão resultar disputas legais de difícil resolução e o prejuízo dos interesses da República da Guiné-Bissau.

3. Relativamente à “Proposta de Emendas no Presente Contrato para a Componente Ambiental”, que tem o intuito de reforçar os pontos frágeis do contrato ligados ao ambiente, verificaram-se também contradições ou erros graves. Tenha-se em consideração os seguintes Artigos, acrescentados pela C.A.I.A. ao Artigo 15.º:

6. A concessionária deverá assumir a obrigação de suportar todos os custos inerentes a reparação de danos ambientais causados durante as actividades de construção e exploração de infra-estruturas.

7. A concessionária suportará todas as despesas referentes aos danos sociais causados pelo projecto (repovoamento, indemnizações, etc.).

Estes pontos, conquanto tenham a virtude de imputar claramente as “despesas sócio-ambientais” da obra à Concessionária, não prevêm a exclusão do ponto 6 do Artigo 14.º, criando-se nova contradição e equívoco contratual, e entram em contradição com o ponto 1 do Artigo 33.º e ponto 3 do 12.º:

Artigo 14.º – Obrigações Gerais do CONCEDENTE

6. O CONCEDENTE assume a obrigação de suportar todos os custos inerentes à reparação de danos ambientais actuais e/ou potenciais, relacionados com o Porto de Buba ou com os terrenos em que o mesmo será implementado, ou mesmo aqueles que, ocorrendo após a data de começo, tenham como causa acções alheias à responsabilidade da CONCESSIONÁRIA e/ou empresa gestora e operadora do Porto de Buba.

Artigo 33.º – Expropriação dos Activos 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 infra-estruturas. Os terrenos e demais bens imóveis podem ser expropriados às expensas do CONCEDENTE

Artigo 12.º – Protecção do Ambiente

2. O custo para remediar danos ambientais anteriores e resultantes de acções anteriores não é da responsabilidade da CONCESSIONÁRIA.

4. No projecto de contrato consta uma referência à obrigação de implementação de um Estudo de Impacto Ambiental do Porto de Buba, imputada à Concessionária, devendo ser incluída na proposta técnica. Dessa proposta técnica, esmiuçada no Artigo 13.º, ponto 2, constam os seguintes documentos, e cita-se:

a) Plano Director;

- b) Projecto Executivo;
- c) Estudo de Impacto Ambiental;
- d) Cronograma de investimentos;
- e) Cronograma de enquadramento de Recursos Humanos;

Um aspecto descurado pelo projecto de contrato é a localização temporal da execução da proposta técnica, que se encontra omitida (embora uma mera questão de bom senso nos leve a partir do princípio que uma proposta é, por definição, uma sugestão de carácter discutível e não definitivo, e cuja execução precede a sua própria aceitação, e, portanto, a construção do porto). É, portanto, no seio desta indefinição legal que vamos encontrar aquele que seria um documento de apoio basilar na construção do porto, sobretudo considerando que o mesmo vai ser erigido dentro de um Parque Natural. Seja como for, à revelia da assinatura do contrato, foram realizados os primeiros trabalhos com vista à construção do porto – a desmatagem de 25ha de floresta – sem notificação do próprio PNLC/IBAP e anteriormente à apresentação da proposta técnica, e, portanto, ao estudo de impacto ambiental, por alegada pressão do antigo governo da Guiné-Bissau.

De acrescentar que, a este mesmo ponto 2 do Artigo 13º, o organismo governamental C.A.I.A., na sua “Proposta de Emendas no presente contrato para o componente ambiental”, de cuja aprovação não possuímos uma confirmação oficial, acrescenta, para a alínea c), três pontos, e cita-se:

- Plano de reinstalação voluntária das populações
- Plano de gestão da água do lastro e sedimentos dos barcos
- Plano de gestão ambiental e social

Não obstante, sobressai o facto de nem o projecto de contrato nem a emenda do projecto de contrato preverem a realização de um estudo de impacto ambiental por nenhuma entidade independente ou internacional, o que, não sendo um procedimento normalmente obrigatório em processos do género, seria desejável, tendo em conta a importância do parque, bem como a extrema vulnerabilidade a pressões económicas de um país tão pobre como a Guiné-Bissau. Outra insuficiência grave do projecto de contrato no que concerne à componente ambiental prende-se com a ausência de uma garantia de uma quota de influência do estudo de impacto ambiental sobre o Plano Director do Porto de Buba, ou seja, não está salvaguardada a

capacidade de o estudo de impacto ambiental poder modificar os termos do contrato, bem como de alterar ou inviabilizar a empreitada.

5. Um aspecto preocupante que perpassa todo o projecto de contrato prende-se com o excesso de liberdade de acção da Concessionária, especialmente considerando que a obra está inserida numa área protegida. Esta liberdade transparece de forma mais evidente dos seguintes Artigos:

Artigo 14.º – Obrigações gerais do CONCEDENTE

6. O CONCEDENTE assume a obrigação de suportar todos os custos inerentes à reparação de danos ambientais actuais e/ou potenciais, relacionados com o Porto de Buba ou com os terrenos em que o mesmo será implementado, ou mesmo aqueles que, ocorrendo após a data de começo, tenham como causa acções alheias à responsabilidade da CONCESSIONÁRIA e/ou empresa gestora e operadora do Porto de Buba.

Artigo 20.º – Serviços operados pela CONCESSIONÁRIA

1. A CONCESSIONÁRIA fixará livremente a natureza, a configuração, a organização técnica e comercial e os termos dos serviços comerciais portuários.
2. Este tipo de serviços incluirá qualquer actividade portuária que contribua para a *performance* e objectivos económico-financeiros da CONCESSIONÁRIA.

Artigo 28.º – Entrega, Propriedade e Inventário dos Activos Concedidos

1. A CONCESSIONÁRIA poderá livremente reorganizar e consolidar os Activos Concedidos, utilizar partes ou peças dos Activos noutros Activos ou modificá-los de modo a aumentar a sua utilidade, não sendo necessária para esse efeito, o prévio consentimento do CONCEDENTE.
2. Durante o Período de Arranque e no fim do Ano 2, a CONCESSIONÁRIA poderá verificar o Inventário e os Activos Concedidos para efectuar a respectiva confirmação. Se ela determinar que alguns Activos não constam da lista ou das existências, o CONCEDENTE

deverá procurá-los e disponibilizá-los à CONCESSIONÁRIA devendo a lista dos Activos Concedidos ser alterada de modo a incluí-los. Se o CONCEDENTE não os encontrar os Activos em falta serão removidos do Inventário.

Artigo 30.º – Licenças de Ocupação, arrendamentos e alugueres

1. A CONCESSIONÁRIA pode arrendar, alugar, conceder licenças de ocupação ou atribuir a outrem quaisquer outros direitos de gozo sobre os Activos Concedidos que integram a Propriedade Portuária, bem como fixar e cobrar a seu favor quaisquer rendas, preços, “royalties” ou outros montantes.

2. As licenças de ocupação e os arrendamentos que tenham duração superior ao Prazo de Concessão devem ser previamente notificados ao CONCEDENTE que no prazo de 60 (sessenta) dias após tal notificação poderá opor-se à entrada em vigor daquelas licenças e arrendamentos através da Invocação de fundamentos razoáveis e plausíveis.

Artigo 40.º – Utilização da infra-estrutura Portuária por outras entidades

1. O Conselho de Administração da CONCESSIONÁRIA poderá directamente, ou através de sua subsidiária, celebrar acordos para a eventual utilização da infra-estrutura do Porto de Buba por outras entidades, desde que, para cada caso, receba autorização expressa, por escrito, da Assembleia Geral.

A permissividade contratual emanada por estes artigos ensombra o processo negocial, desconsidera o papel e a voz de instituições que trabalham há longo tempo no terreno em causa (IBAP/PNLC, UICN,), bem como a voz do próprio governo Bissau Guineense, não legitima ou incentiva a criação de parcerias e de um diálogo para as questões sócio-ambientais com estas autoridades, ameaçando o próprio futuro do parque, ao abrir portas para uma liberdade de acção numa área protegida e sensível com consequências sócio-ambientais potencialmente irreversíveis.

Como nota final desta apreciação dos termos do contrato, destacam-se duas questões técnicas:

1ª: o facto de a nossa equipa não integrar um jurista, tendo isto limitado consideravelmente a profundidade desta análise, ficando por isso a recomendação de que o contrato seja

reanalizando em profundidade por um especialista em direito ambiental, que assim possa defender os melhores interesses da República da Guiné-Bissau.

2ª: a marginalização do IBAP/PNLC neste processo é tão grande (e a responsabilidade deve ser imputada aos quadros dos dois organismos bem como ao governo e Ministérios das Obras Públicas e dos Transportes guineense), que, apesar de toda a boa vontade dos quadros do IBAP/PNLC, a nossa equipa foi abandonada aos seus próprios recursos. Desta bizarra conjectura resultou que só após a conclusão deste documento, tenham surgido informações preciosas que o poderiam completar, que não a nossa equipa não podia conhecer e que podiam e deviam ter sido fornecidas pelos principais interessados: IBAP e PNLC.

3.5 Breve Historial do Processo da Construção do Porto de Buba

De seguida serão brevemente focados os principais momentos do Processo da Construção do Futuro Porto de Buba.

Fevereiro de 2007: De acordo com o preâmbulo do projecto de contrato este processo iniciou-se em Luanda, onde se fortaleceu a cooperação bilateral entre Angola e Guiné-Bissau numa lógica de *ganho/ganho*:

1. Os Acordos rubricados em Luanda, a 27 de Fevereiro de 2007, entre a República de Angola e a República da Guiné-Bissau, na presença de SUA Excelência o Senhor Presidente da República de Angola, Eng. José Eduardo dos Santos e Sua Excelência o Presidente da República da Guiné-Bissau, General João Bernardo Vieira, estabelecem as bases de uma cooperação bilateral mutuamente vantajosa, dos domínios económico e técnico, entre outros.

Mai de 2007: Já no ponto 2 do mesmo preâmbulo são referidos os acordos assinados, desta vez em Bissau, entre os diferentes Ministérios do Governo da Guiné-Bissau e o Co-Presidente da Comissão Mista Bilateral:

2. No âmbito dos Acordos de cooperação bilateral referidos no número anterior, foram ainda celebrados, em Bissau, a 8 de Maio de 2007, os Memorandos de Entendimento com o Ministério dos Recursos Naturais e Ambiente, com o Ministério das Obras Públicas e com o Ministério dos Transportes na presença de Sua Excelência o Senhor General Francisco Higinio

Lopes Carneiro, na qualidade de Co-Presidente da Comissão Mista Bilateral, por parte de Angola e de distintos membros do Governo da Guiné-Bissau.

Setembro de 2007: Na sequência cronológica deste processo, aferindo ao preâmbulo do presente projecto de contrato, foram assinados os Acordos que conduziram à atribuição dos direitos de Exploração das Minas de Bauxite em Boé e consequência construção do Porto de Buba:

3. Os referidos Acordos conduziram à assinatura, aos 13 de Setembro de 2007, entre o Ministério dos Recursos Naturais e Ambiente da Guiné-Bissau e a empresa Bauxite Angola S.A. do Contrato de Arrendamento de Mineração, que atribui os direitos mineiros de Prospecção, Exploração e Comercialização de bauxite dos jazigos de Boé, na região sudoeste da Guiné-Bissau.

Dezembro de 2008: Início da desmatção da área que constitui o Futuro Porto de Buba, da estrada de acesso ao mesmo e de uma terceira zona, por engano.

Início do ano de 2009: Subcontratação da ASPERBRAS, que por sua vez subcontrata a Golder Associates para a construção do Futuro Porto de Buba.

Março de 2009: Suspensão das obras da ARESKI por falta de estudos, por inexistência de um contrato assinado, e entrada indevida no PNLC com a desmatção de 25ha de floresta. Operação realizada também à revelia do Ministério das Obras Públicas, mas sob alegada pressão e legitimação de ordem hierárquica guineense superior.

Abril de 2009: Retoma das obras da ARESKI embora o contrato ainda não esteja assinado.

6 de Abril de 2009: Envio do projecto de “Contrato de Concessão dos Direitos de Construção dos Direitos de Construção, Gestão e Operação do Porto de Buba” aos membros da Comissão do Porto de Buba.

Abril de 2009: Elaboração da emenda ao projecto de contrato, para a componente ambiental, pela C.A.I.A.

Abril de 2009: Uma equipa científica da Golder Associates começa a trabalhar no terreno com vista à execução de um estudo de impacto sócio-ambiental previsto no projecto de contrato para a construção do Porto de Buba, apesar de não possuir ainda *guidelines* para o seu estudo, e de o contrato não estar assinado.

15 de Abril de 2009: Apresentação Pública do Projecto do Porto de Buba no Hotel Malaika em Bissau.

20 de Abril de 2009: Reunião entre alguns intervenientes do processo: Bauxite Angola S.A., ASPERBRAS, Golder Associates e IBAP na sede do PNLC.

Ponto actual do processo: A ARESKI prossegue a construção da estrada de acesso ao Futuro Porto de Buba ainda que o contrato não esteja assinado, após desmatação da futura zona do Porto de Buba e de uma outra área, esta por engano. Entretanto, apesar desta empreitada continuar em trabalhos, e segundo todos os intervenientes no processo contactados, as obras da construção do Porto de Buba só terão início depois de se obterem os requisitos mínimos. Esses requisitos implicam a assinatura do contrato oficial, previsto para a vinda de uma equipa da Bauxite Angola S.A. no presente mês de Maio, e a apresentação da proposta técnica por parte da concessionária, do qual constam, entre outros, a elaboração do estudo de impacto sócio-ambiental a realizar pela brasileira Golder Associates, e a apresentação do Plano Director definitivo. A C.A.I.A. também aguarda o estudo da Golder Associates para realizar uma revisão sobre o mesmo e o IBAP realiza e apoia o presente documento.

3.6 Apreciações sobre o processo de construção do Porto de Buba

O processo de construção do Porto de Buba, à data de conclusão deste documento, estava já em marcha nos seus aspectos contratuais, legais, bem como pragmáticos, desenrolar este que deixava transparecer já alguns percalços e problemas, que se passam a analisar:

- 1.** O primeiro problema a assinalar é o facto de o processo se ter iniciado sem existir um contrato assinado. Existia, até à data de conclusão deste documento, apenas um projecto de contrato, pelo que todas as manobras iniciadas dependentes desse mesmo contrato constituíram e constituem precipitações, ou mesmo ilegalidades.

1.1. Nesta ordem de ideias, é importante referir que a Golder Associates, empresa responsável pelo estudo de impacto sócio-ambiental (como é referido no ponto **3.2.**), começou a executar o mesmo sem o contrato final estar assinado. O problema é que as coordenadas orientadoras do próprio estudo serão potencialmente iluminadas aquando da oficialização do mesmo contrato, senão discriminadas pelo próprio contrato, pelo que tem lugar a pergunta: como pode ser realizado um estudo de impacto ambiental do porto se não existe ainda um contrato que defina as características finais desse mesmo porto, as duas dimensões, a sua localização, etc.? Para além deste adiantamento processual, no âmbito de uma reunião no dia 20 de Abril de 2009, constatámos com surpresa que a Golder Associates desconhecia a existência da “Proposta de emendas no presente contrato para a componente ambiental” elaborado pela C.A.I.A., embora se encontrasse já a trabalhar no terreno a equipa de cientistas. Uma situação em que a empresa encarregue de fazer o estudo de impacto ambiental, previsto no projecto de contrato, ignora os requisitos desse mesmo estudo, revela uma falta de comunicação entre as diversas partes e equipas no terreno (IBAP/PNLC, CAIA, Golder Associates, Asperbras, BAUXITE Angola S.A.), lança dúvidas perigosas sobre a legalidade de todo o processo, e questiona a lupa utilizada pelo governo Bissau guineense bem como pelas entidades internacionais financiadoras do PNLC (Banco Mundial) para vigiar com um nível aceitável de proximidade uma obra desta envergadura e, sendo mal conduzida, de consequências tão vastas para o PNLC e para a República da Guiné-Bissau.

1.2. Na mesma senda, o processo de construção do Porto de Buba foi assombrado pela única ilegalidade comprovada até à presente data. Mesmo colocando a hipótese de o processo se poder iniciar antes da oficialização do contrato, tomando como ponto orientador o projecto de contrato, a Concessionária era obrigada a seguir a Proposta Técnica do Porto de Buba, como é descrito no seguinte artigo:

Artigo 13.º – Obrigação de Implementar a Proposta Técnica

1. A CONCESSIONÁRIA obriga-se a cumprir os deveres e compromissos definidos na Proposta Técnica.
2. Constarão da Proposta Técnica do Porto de Buba, os seguintes documentos:
 - a) Plano Director;
 - b) Projecto executivo;
 - c) Estudo de impacto ambiental;
 - d) Cronograma de investimentos;

e) Cronograma de enquadramento de Recursos Humanos;

Contudo, a ordem de trabalhos não foi respeitada, e, antes da conclusão da ficha técnica – antes sequer da partida para o terreno da equipa de estudo de impacto ambiental ou da elaboração do Plano Director – a Concessionária, à revelia da CAIA, do IBAP, do PNLC e do Ministério das Obras Públicas (entidades que não foram sequer informadas do início dos trabalhos) contratou, por adjudicação directa e não por concurso internacional, a empresa ARESKI para construção da estrada de acesso e desmatção da zona onde se irá construir o futuro Porto de Buba, tendo sido desmatada uma área superior a 25 ha que faz parte da zona de protecção integral do PNLC e constitui uma das zonas de maior importância e riqueza a nível de fauna e flora de todo o Parque. Levando o processo à beira do ridículo, a ARESKI cometeu um erro escandaloso, infantil, e grave, ao desmatar uma área não prevista para o futuro Porto de Buba, para estupefacção das autoridades do PNLC que, não tendo sido informadas, não chegaram ao terreno a tempo de impedir um erro de consequências, possivelmente, irreversíveis. Este episódio é em si suficiente para ilustrar a seriedade, ou a falta dela, com que o processo se está a processar, bem como a profunda falta de consideração e respeito (tenha ou não tido o consentimento do governo guineense) da empresa Concessionária pela natureza local, pelas comunidades locais e pela República da Guiné-Bissau. Deste erro grosseiro transparece também a excessiva liberdade de acção da Concessionária neste processo. O aspecto de descoordenação e falta de comunicação dos intervenientes – outra das debilidades deste processo – é reforçado quando confrontado este episódio com o seguinte artigo do projecto de contrato para a construção do Porto de Buba.

Artigo 16.º – Cooperação durante o Período de Arranque

2. O CONCEDENTE garante que, durante o Período de Arranque, prestará assistência à CONCESSIONÁRIA e permitir-lhe-á o acesso razoável a todos os dados e facilidades necessários solicitados pela CONCESSIONÁRIA que permitam a este realizar todas as actividades preparatórias da construção do Porto de Buba e das respectivas gestão e operação.

A desmatção das referidas parcelas de floresta constituiu uma violação clara do Artigo 17.º:

Artigo 17.º – Garantias prestadas pela CONCESSIONÁRIA

A CONCESSIONÁRIA garante ao CONCEDENTE que:

c) A CONCESSIONÁRIA avaliou todos os factos que podem razoavelmente contender com o cumprimento das suas obrigações contratuais, incluindo riscos técnicos e riscos comerciais da Concessão.

2. Segundo o Ministério das Obras Públicas, o processo legal de concessão da obra de construção da estrada que liga Buba a Boé bem como de desmatção da zona do futuro porto, implicaria um concurso público internacional, que não foi realizado, tendo a obra sido entregue, por adjudicação directa à empresa Areski. Esta situação que deve ser analisada por juristas como uma possível ilegalidade.

3. O projecto de contrato realizado entre o Concedente e a Concessionária faz derivar a construção do Porto de Buba directamente da extracção de bauxite das minas de Boé, como esclarece o ponto 6 do preâmbulo:

6. A exploração e comercialização de bauxite de Boé não serão economicamente rentáveis sem a existência de um porto de grande capacidade, o que conduz a que o Porto de Buba seja considerado como factor preponderante para a execução exitosa do Contrato de Arrendamento de Mineração acima referido.

De acordo com um elemento de um interveniente intimamente envolvido no processo cujo nome não podemos revelar para que seja salvaguardado de possíveis consequências nefastas dessa fuga de informação, foi-nos revelado, de forma não oficial, que o estudo prospectivo que quantifica os jazigos de bauxite e que determina a qualidade do minério, bem como o estudo que definirá e avaliará a existência de um mercado internacional para a Bauxite da Guiné-Bissau não foi realizado até à presente data. Confirmando-se esta suspeita – que deve ser investigada – existem condições para afirmar que todo o processo assenta numa base pantanosa, e que a construção do Porto de Buba pode carecer da sua primeira e mais importante razão. Confirmando-se esta suspeita, a ligeireza com que uma empresa como a Bauxite Angola S.A. e o Estado Bissau guineense avançam para este projecto deve ser questionada pela comunidade internacional, e reforça outras suspeitas já apontadas ao projecto pela imprensa.

3. Repescando-se o tema da comunicação entre os diferentes intervenientes neste processo, não é difícil encontrar mais evidências da sua inexistência. Não existiu qualquer tipo de reunião ou mesa redonda entre **todos** os intervenientes no processo. As decisões, os avanços,

os recuos, os trabalhos das diferentes equipas no terreno, são feitos em completa descoordenação, sem a preocupação de informar os outros interessados. Mesmo os primeiros encontros realizados entre os intervenientes foram feitos pós-início do processo, o que nos dá pistas acerca da atitude que a Concessionária tem no processo. Prova disto foi a entrada no PNLC, que foi feita sem o conhecimento do IBAP/PNLC e da Coordenação Local de Buba do Ministério das Obras Públicas, organismos do Estado dotados do direito de serem informados de todas as acções que impliquem o PNLC.

4. Uma outra questão a destacar, referida em entrevista pelo Director do PNLC, Honório Pereira, é a atitude dos governantes da Guiné-Bissau face ao projecto. Numa primeira instância, no ano 2000, delimitou-se uma área de interesse nacional e internacional – o PNLC – precisamente para assegurar a sua protecção e preservação, tendo sido atribuídos para esse mesmo efeito fundos internacionais através do Banco Mundial e União Europeia.

Poucos anos depois, a construção de um Porto nessa mesma área, alegando interesse público, e considerando-se actualmente inclusive, – de acordo com o director do parque – nas esferas políticas guineenses, desclassificar a área do porto com a intenção de facilitar o processo de legal de construção, revela uma oscilação nas prioridades da governação guineense. Se levarmos em conta que o arranque deste processo coincide temporalmente com o final do programa de financiamento internacional para o IBAP, e conseqüentemente para o PNLC, torna-se ainda mais gritante essa flutuação política, que tão facilmente se parece predispor a condenar uma área onde foram investidos tantos recursos internacionais.

4. O impacto do Porto do Buba

4.1 Vectores de impacto

Considerando a inexistência de estudos de impacto ambiental, sócio-ambiental ou socio-económico até ao momento de conclusão deste relatório, e perante uma aguda falta de documentação e de dados quantitativos em relação às características da obra, bem como de meios técnicos, financeiros e humanos para, sozinhos, levarmos a cabo um estudo compreensivo e profundo de impacto local, nacional ou internacional do Porto de Buba, em qualquer vertente, a nossa equipa quis contudo proceder a uma enumeração estimativa dos vectores de impacto do Porto de Buba submetidos a essas diferentes lentes. Estes vectores, ainda que não tendo sido extraídos de um estudo metodológico do terreno, não partem,

contudo, de mera efabulação dos autores, mas de uma consulta da literatura disponível e de um diálogo intenso e de uma série de entrevistas semi-directivas levadas a cabo com diversas personagens com papéis relevantes no contexto do parque, ou com conhecimento profundo do mesmo: populações locais, chefes de tabancas, Director do PNLC (Dr. Honório Pereira), Coordenador de Buba do (Domingos Bondi), Coordenador geral da C.A.I.A. (Dr. Mario Biaguê) (quadros do parque, guardas florestais, investigadores estrangeiros experimentados no PNLC, quadros das empresas envolvidas na construção do porto (Sr. Manuel Dias da Bauxite S.A., e Nelson Damasceno da Asperbras), investigadores da equipa de estudo de impacto ambiental subcontratada pela Concessionária.

A exploração destes vectores de impacto pretende criar uma visão mais ampla e multidimensional do impacto do Porto de Buba a níveis local, do PNLC, nacional e internacional, e iluminar o erro e os problemas de se tomar o Porto como unidade de impacto isolada das outras obras intimamente relacionadas com a sua construção (mina, estrada, desenvolvimento de infra-estruturas na cidade de Buba, etc.), demonstrando-se consequentemente a necessidade de um estudo de impacto holístico. O lado do PNLC é assumidamente privilegiado neste estudo e merece, no ponto final (4.3), uma reflexão sobre imbricado rol de sequelas a que está sujeito.

4.1.1 Local

- **Área ocupada pelo Porto de Buba:** a nível populacional o Porto de Buba poderá implicar a deslocação involuntária de pessoas das suas terras, com todo o tipo de tensões que este processo implica, especialmente se tivermos em conta a forte presença de religiões animistas que, frequentemente, sacralizam elementos da natureza, tais como árvores, rios, solos, ou outros; a nível ambiental, o Porto de Buba é um duro golpe para macro-fauna mais representativa da região, para a área de florestas sub-húmidas do PNLC, e para as zonas de reprodução da barracuda (aspecto desenvolvido no ponto 4.3);
- **Emprego e migração de trabalhadores:** o Porto de Buba criará importantes oportunidades de emprego especializado e não especializado, posições para mão-de-obra que poderão, em parte, resolver problemas de desemprego locais, mas que alavancarão um grande movimento de migração, em parte, de outras regiões da Guiné-Bissau ou do estrangeiro para habitar, previsivelmente, as povoações de Buba e Fulacunda, o que totalizará um acréscimo de pressão demográfica não apenas sobre a zona do porto, mas também nestes dois epicentros;

- **Infra-estruturas de apoio:** as infra-estruturas que se construirão em Buba e Fulacunda e que suportarão o pessoal que virá trabalhar para o porto e as suas famílias (habitações, campos agro-pecuários, escolas, hospitais, comércio, restaurantes, diversões, etc.) comportarão profundas transformações nas duas referidas povoações, melhorando previsivelmente as condições de acesso à saúde e à educação das tabancas locais (em condições actualmente muito precárias), embora criando também pressões sobre os habitats circundantes e sobre os modos de vida tradicionais das populações autóctones;
- **Indivíduos e cultura:** em termos gerais o Porto de Buba oferecerá, ao nível das tabancas e do indivíduo, novos empregos, novas oportunidades, novos modos de vida, novas mentalidades, vias de comunicação, novas infra-estruturas, que virão modificar sobremaneira culturas, organização social, saberes e modos de vida de populações altamente tradicionais, que habitam no seio do parque, criando-se novas janelas de desenvolvimento, mas, abrindo espaço, por um lado, para um risco de extinção e mitigação de práticas culturais ancestrais, e, por outro, criando isto necessárias pressões de adaptação a populações e indivíduos que se verão questionados os seus modos de vida por esta invasão, originando-se problemas sociais de várias ordens;

4.1.2 Regional – Parque Nacional das Lagoas de Cufada

- **Área ocupada pelo Porto de Buba:** o Porto de Buba ocupará apenas 7.000 ha (7.9%) dos 89.000 ha (890 km²) de área total do PNLC, mas se considerarmos que o parque possui apenas 13.546 ha de florestas sub-húmidas, e que o Porto de Buba é inteiramente construído numa zona de floresta sub-húmida, deve considerar-se a destruição de 51.7% da área de floresta sub-húmida do parque. Este tipo de floresta é aquele que alberga maior riqueza a nível da macro-fauna, e um dos principais motivos de interesse científico e turístico do Parque. Em particular, a zona para onde está projectado o Porto de Buba é genérica e unanimemente considerada pelo pessoal que trabalha no Parque como aquela que alberga e onde se refugia a maioria da macro-fauna do parque, devido à ausência de tabancas e à presença de nascentes de água doce. O Porto de Buba também se localiza numa zona do Rio Grande de Buba privilegiada na desova da barracuda (*Sphyraena guachancho* *Sphyraena afra*) (espécie protegida);

- **Mina de Bauxite em Boé:** a mina de Bauxite não pode ser desirmanada do Porto (é ela, que, legalmente, segundo o contrato, o legitima), e o impacto dos dois projectos não poderá ser satisfatoriamente medido se forem ambos tomados como projectos isolados. É absolutamente necessário ter em conta que o volume de movimentos e o funcionamento do Porto de Buba estará directamente dependente da qualidade e quantidade de minério encontrado em Boé. A própria bauxite implica a disponibilidade de volumosos recursos hídricos (água doce) durante a sua mineração e transporte até ao porto necessários para evitar nuvens de poeira tóxicas que se libertam do referido minério. Está por referir/estudar onde e em que modos vais ser obtida este volume de água, bem como as modalidades e infra-estruturas tratamento de águas que evitarão a contaminação das águas locais;
- **Rede de estradas:** os dois projectos (mina e Porto) implicam a construção de uma rede viária que ligará Buba, o Porto de Buba, Boé, e Fulacunda, que melhorarão as condições gerais de transportes e acessibilidades na região, mas acarretarão consigo pressões populacionais e comerciais (migrações, construções de tabancas, comércio de estrada) sobre essas mesmas estradas que se encontram, grosso modo, dentro do PNLC⁸;
- **Tráfego mercantil:** proveniente de países vizinhos (Mali, Burkina-Faso), prevê-se um desvio significativo de outras rotas em benefício do Porto de Buba, para a sua utilização como plataforma comercial internacional, que virá colocar pressão adicional sobretudo na estrada que ligara Boé ao Porto;
- **Serviços e comunicação:** a potencial ampliação urbana de Buba e Fulacunda desenvolverá os serviços disponíveis às populações das duas vilas, e aproximá-las-á de eixos nacionais e internacionais de circulação de bens e pessoas, o que implica também um quota de benefícios e de pressões para o meio sócio-ambiental regional;
- **PNLC e sítio RAMSAR:** dependente do impacto final da mina, da rede viária, do Porto de Buba, da construção de uma nova central eléctrica e da construção de uma ferrovia, a classificação do PNLC como sítio RAMSAR pode ser retirada. Associado a isto à mitigação das condições dos ecossistemas locais, e à quebra de financiamentos, o PNLC enfrentará uma séria

⁸ A estrada que liga o futuro Porto e Buba a Fulacunda (embora se encontre numa fase de construção muito precoce) sofre já a pressão de populações locais, que abandonaram outros lugares para aí construir novas habitações, julgando poder beneficiar futuramente dessa proximidade a uma via de comunicação que, hipoteticamente, se tornará importante, movimentada e fonte possível de emprego e divisas.

ameaça de extinção, de resto já garantida por alguns intervenientes no processo, como, em entrevista, pelo Coordenador do distrito Buba do Ministério das Obras Públicas,

- **Caju:** Um dos grandes problemas actuais do PNLC é o combate à desmatção para plantação ilegal do caju. A construção do porto e a nova oportunidade de escoamento do caju que se avizinha, ameaçam tornar o PNLC em nada mais do que um grande campo de cajueiros, árvore que, pelas suas características biológicas (profundidade das suas raízes, etc., tem tendência a impedir o crescimento de outras espécies de árvores, assassinando grande parte da flora e fauna autóctone);

4.1.3 Nacional

- **Rede de estradas:** o Porto de Buba e a construção rodoviária que implica promete resgatar a região de um longo historial de isolamento do resto do país, e inseri-la num contexto mais lato de trocas de bens e pessoas;

- **Energia:** O grande consumo energético do Porto de Buba e da mina de bauxite enfrentará o difícil obstáculo das graves carências energéticas do país que, a título de exemplo, consegue apenas manter a capital iluminada (Bissau) durante breves fracções de tempo; este volume de energia exigirá provavelmente a construção de uma central eléctrica ou hidroeléctrica (como o projecto da barragem do Saltinho, frequentemente mencionado na imprensa, e confirmado pela Bauxite S.A.) que poderão beneficiar o país, mas que apresentarão uma grande factura financeira e ambiental;

- **Tráfego mercantil:** embora não haja estudos sobre isso, o contrato subentende e as partes intervenientes do projecto prevêm um desvio das rotas de mercadorias de portos vizinhos (Dakar e Abidjan) para o Porto de Buba, advindo deste hipotético movimento enormes benefícios aduaneiros e comerciais para a Guiné-Bissau. A registar-se elevado volume de tráfego mercantil, Buba ganha condições para se tornar num dos principais, senão no principal centro económico do país;

- **PNLC e sítio RAMSAR:** dependente do impacto final da mina, da rede viária, do Porto de Buba, da construção de uma nova central eléctrica e da construção de uma ferrovia, a classificação do PNLC como sítio RAMSAR pode ser retirada, por motivos referidos no ponto anterior. Daqui resultará um empobrecimento da biodiversidade e do potencial turístico da

República da Guiné-Bissau, com pesadas consequências económicas para o país, e o afunilamento das perspectivas de desenvolvimento (aspecto desenvolvido no ponto **4.2**);

- **Caju:** A Guiné-Bissau é o maior produtor mundial de Caju, e o país mais mono-dependente a nível de exportações do mundo. 98% de todas as suas exportações são caju, colocando o país numa posição de extrema vulnerabilidade face à variação do preço deste fruto nos mercados internacionais. A construção do porto e a nova oportunidade de escoamento do caju que se avizinha, ameaçam tornar o PNLC em nada mais do que um grande campo de cajueiros, agravando-se a mono-dependência deste produto.

4.1.4 Internacional

- **Reservas de peixe e riqueza marinha da Guiné-Bissau:** está por conhecer o real impacto do porto nas reservas de peixe (especialmente da barracuda, que tem na zona do Porto de Buba um importante local de desova) a nível internacional sobre a já fragilizada zona de pesca da Costa Ocidental Africana;
- **Sítio RAMSAR:** Classificação do PNLC como sítio RAMSAR pode ser retirada; e isto pode acrescer a dificuldade de se conseguir a canalização de fundos para o PNLC e, conseqüentemente, para o IBAP (aspecto desenvolvido no ponto **4.2**);

4.2 O Porto de Buba e o futuro do PNLC: uma reflexão

“O desenvolvimento de um país não pode se (sic) dar às custas da qualidade de vida de sua população ou esgotamento dos seus recursos naturais. Muitos modelos de desenvolvimento aplicados em países considerados do Terceiro Mundo apresentam às vezes resultados rápidos em áreas específicas. Tais acções “progressistas” porém acabam por alterar bruscamente as diversas formas de organização das bases produtivas, provocam uma rápida e predatória exploração dos recursos naturais e comprometem os potenciais mais básicos dos países, inclusive o de produção de alimentos, tornando-os económica e culturalmente mais pobres e dependentes.” (Plano de Gestão Parque Natural das Lagoas de Cufada, 2008). A este risco, crescem-se todos os atritos e pressões provocados nas práticas e nas concepções sociais tradicionais que emergem do choque entre o tradicional e a modernidade, ou seja, de todas as “transformações rápidas e excessivas” (LEITÃO, 2008).

A aplicação da *mono-lógica capitalista e industrial* a contextos como o Guineense não pode ser vista como a via única de desenvolvimento do país, e, na ausência da possibilidade de uma escolha informada por parte das populações, que frequentemente se deixam seduzir e iludir por promessas de desenvolvimento rápido, recai sobre o Estado a responsabilidade de fazer escolhas conscientes, que não hipotequem o bem-estar das gerações futuras.

No caso guineense, uma certa persistência na promoção da imagem de uma “nação-verde” ao nível estatal, e de um futuro parcialmente apontado para o eco-turismo e para práticas sustentáveis de relacionamento com o meio ambiente parece entrar em contradição com um mega-projecto como o Porto de Buba. Aliás, foi precisamente esta vontade e consciência das vantagens de um desenvolvimento “verde” que presidiu à criação da Rede Nacional de Áreas Protegidas (RNAP), e também do PNLC, no fundo, especificamente embrionado para impedir ou minimizar acidentes de larga escala como o Porto de Buba. O alegado interesse público – causa única que pode, segundo a lei guineense, legitimar a referida obra – deve ser confrontado com uma atitude de resistência séria mas cooperante por parte das entidades que gerem o Parque e que o tutelam e financiam internacionalmente, com vista a minimizar impactos e procurar, juntamente com a Concessionária, construir sinergias e encontrar as vias ideais para que os objectivos de todas as entidades se concretizem na possível harmonia;

Outra questão problemática levantada pelo Porto de Buba prende-se com o facto de o IBAP/PNLC ser integralmente suportado por fundos internacionais, cujo prazo de atribuição termina proximamente. A própria fundação Bioguiné foi criada recentemente com o objectivo de procurar financiamentos para este e para os outros Parques Naturais e Nacionais e Áreas Protegidas da Guiné-Bissau, perante um panorama em que é cada vez mais difícil encontrar fundos internacionais (Fundação para a Biodiversidade “Bioguiné”, documento de apresentação, 2008). A canalização desses fundos e, portanto, a sobrevivência do próprio parque depende directamente do interesse bio-antropológico do Parque. Um projecto da dimensão do Porto de Buba, acarretando alguns ou todos os problemas enumerados, pode diminuir significativamente o interesse bio-antropológico do Parque e desviar fundos para outros Parques ou Reservas Naturais, nacionais ou internacionais. Nesse sentido, o PNLC deve questionar-se sobre formas de valorização futuras, formas de compensação dos danos causados pelo Porto, e repensar a sua própria existência.

Numa perspectiva macroscópica, um projecto como o porto de Buba, é também um duro golpe para o próprio IBAP. Cite-se a “Estratégia Nacional para as Áreas Protegidas e a Conservação da Biodiversidade na Guiné-Bissau 2007-2011” do próprio IBAP, a propósito de um dos animais mais emblemáticos do PNLC, o chimpanzé:

“(…) É pouco credível que, a prazo, o chimpanzé possa sobreviver fora de uma Área Protegida (AP). Uma área como a do Parque Natural da Cufada poderá manter uma população de chimpanzés a longo prazo, mas só na condição de se manter a grande maioria das áreas florestadas e de se reduzir a pressão cinegética ao mínimo. Por outro lado, uma situação em que apenas restem manchas florestais muito fragmentadas numa matriz de forte presença humana e de actividades agrícolas, levará certamente ao desaparecimento da espécie da Guiné-Bissau. A conservação, ou o desaparecimento da espécie da Guiné-Bissau será, possivelmente, um dos melhores critérios de avaliação do sucesso da acção do IBAP nas AP continentais. Se for possível conservar o chimpanzé, então é provável que se salvem muitas das outras espécies florestais do país.”

Subjacente a estes problemas e à ausência de um contra-balanceamento eficaz das pressões económicas existentes no presente projecto, é a falta de meios financeiros do IBAP, e, em última análise, o silêncio da comunidade internacional.

A extrema pobreza do país (o 8.º mais pobre do mundo, segundo o Índice de Desenvolvimento Humano), a corrupção e a sua vulnerabilidade a pressões económicas, tornam, no caso do projecto do Porto de Buba, a referida comunidade internacional na única origem possível de um poder suficientemente grande que torne o projecto do Porto de Buba mais equilibrado.

Um processo delicado como este requer, no mínimo, uma comunicação firme entre as partes para que a sua condução seja feita de uma forma e sustentada. Tanto deve existir uma comunicação coesa entre a Concessionária e as entidades de defesa do interesse do Estado Bissau Guineense, assim como entre estas mesmas entidades, pois só através de uma boa comunicação é que poderá ser feita uma reunião de esforços que possibilitam uma minimização dos impactos negativos sobre o PNLC.

5. Sugestões de intervenção

De seguida apresentam-se algumas sugestões de intervenção. Para facilitar a leitura agruparam-se em quatro tipos de linhas de intervenção: Processo que envolve o futuro Porto de Buba; PNLC (que inclui além da área geográfica do Parque, o IBAP); Concessionária, representada pela Bauxite Angola S.A. e a População Local;

Processo que envolve o futuro Porto de Buba

- **Comunicação débil:** Criação de um fórum discussão via Internet – pode ser um grupo de *mails*, um *blog* ou outra ferramenta apropriada onde todos os intervenientes possam participar, manifestar opiniões, críticas, bem como obter informações sobre o projecto, que até ao momento se encontram esparsas e de difícil acesso; Encontros/reuniões periódicas com representação de todos os intervenientes;
- **Contrato:** Revisão do projecto de contrato e do futuro contrato, por uma equipa competente (integrando pelo menos um especialista em direito ambiental), dispondo de condições para opinar imparcialmente sobre o mesmo;
- **Investigação:** A falta de clareza no processo justifica uma investigação legal que reveja o acordo feito entre as partes. Esta investigação seria idealmente realizada uma entidade externa ao processo e constituída internacionalmente;
- **Estudo de Impacto Ambiental:** Em consequência das diferentes peripécias ocorridas ao longo deste processo e sobretudo da dimensão de impacto do mesmo, como foi extensivamente explanado em 3.6, sugere-se que seja feito um estudo de Impacto sócio-ambiental independente, isto é, que não seja subcontratado por parte da Concessionário – como é o caso – ou pelo Concedente. Para que exista uma isenção de pareceres acredita-se que a melhor solução será que o estudo seja elaborado por uma equipa internacional;
- **Investigação:** O processo legal de concessão da obra de construção da estrada que liga Buba a Boé bem como de desmatação da zona do futuro porto, implicaria um concurso público internacional, que não foi realizado, tendo a obra sido entregue, por adjudicação directa à empresa Areski. Esta situação deve ser analisada por juristas como uma possível ilegalidade.

PNLC

- **Buba e Fulacunda:** Elaboração de estudo de intervenção que enquadre ecologicamente as transformações que ocorrerão nestes dois pólos de desenvolvimento (em cooperação com o Ministério das Obras Públicas);
- **Peixe Barracuda:** Encontrar soluções viáveis que permitam amenizar os efeitos dos inevitáveis danos à zona de desova da Barracuda. Para tal sugere-se um estudo aprofundado a ser financiado pela Concessionária;
- **Compensações à área protegida abatida:** Uma das formas de compensar o PNLC, será aumentar a área protegida, estendendo um ou mais limites do Parque;
- **Protecção integral:** Para atenuar a sobre-população do parque, sugestiona-se a criação de corredores ecológicos – de forma a não criar ilhas – e zonas vedadas ao acesso humano (salvo à população autóctone referenciada no censo de 2009 como habitante do Parque em data anterior à construção do Porto, e ao ecoturismo);
- **Fiscalização do Parque:** Em consequência dos poucos meios que dispõe o IBAP/PNLC, propõe-se que a entidade gestora do Porto de Buba financie os meios necessários para que o PNLC possa ser reforçado de forma a proteger melhor as áreas que continuarão sob a sua gestão, e que, por serem menores, se tornarão ainda mais preciosas e sensíveis;
- **Formas de auto-financiamento:** A obra do Porto de Buba torna ainda mais urgente que o Parque encontre vias de auto financiamento, como já foi avançado pelo Plano de Gestão do PNLC. O ecoturismo é referido como uma forma de criar condições para uma auto-gestão. A formação dos guardas do Parque como guias ecoturísticos, a publicitação internacional do parque, a sua inclusão em roteiros turísticos, e um rol de outras medidas, devem ser levadas a cabo como forma de aumentar a liquidez do parque, e, em consequência, a sua capacidade de defesa.

Concessionária

- **Investigação:** Instaurar um processo de investigação para apurar os responsáveis pelo abate de árvores feita sem permissão pela ARESKI, como foi descrito em 3.6, de forma a compensar o PNLC;

- **Razão do Porto:** É importante encontrar meios de se esclarecerem as reais intenções da Concessionária com a construção do Porto, e afastar definitivamente os fantasmas de interesses financeiros que ensombram a sua construção;
- **Água da Lagoa:** Certificação que o avultado volume de água doce necessário para banhar a bauxite durante a sua mineração, transporte, manuseamento no porto, e carregamento nos navios de carga, bem como as descargas desta água contaminada, não implicarão danos às importantes lagoas do PNLC, que se encontram num estado frágil de conservação e que constituem uma das principais riquezas do parque.

População Local

- **Emprego:** Na escolha dos trabalhadores para a construção do Porto de Buba e Operação do mesmo, é importante privilegiar a comunidade local como forma de desenvolvimento local.
- **Saúde e Educação:** Criar ou melhorar condições de acesso aos serviços de saúde e educação, responsabilidades que deverão ser negociadas com a concessionária, ou imputadas ao Estado, tendo em vista uma compensação dos danos deste projecto às populações locais.

6. Bibliografia

Boletim Oficial da República da Guiné-Bissau, 2000. Decreto nº13/2000. Ed. Nº49.

Correio do Patriota, consultado a 15 de Abril de 2008, através do endereço, http://www.correiodopatriota.com/index.php?option=com_content&task=view&id=2563&Itemid=276

Estratégia Nacional para as Áreas Protegidas e a Conservação da Biodiversidade na Guiné-Bissau DRAFT, 2007. Instituto da Biodiversidade e das Áreas Protegidas – IBAP.

Fundação para a Biodiversidade “Bioguiné”, 2008. Uma estratégia segura para assegurar a Conservação da Natureza e a Preservação da Biodiversidade com a promoção do Desenvolvimento Social das Áreas Protegidas da Guiné-Bissau.

LEITÃO, 2008. *Mudança rápida e excessiva: o caso de uma aldeia da Terra Fria Transmontana*, in Arquivos da Memória, nº2, ano 8.

Plano de Gestão Parque Natural das Lagoas de Cufada 2008-2018 DRAFT, 2008. Instituto da Biodiversidade e das Áreas Protegidas – IBAP.

7. Anexos



Fig. 1 – Corredor de 8km e 12m de largura aberto ilegalmente pela empresa Areski e que liga a zona do futuro Porto de Buba à estrada que liga Buba a Fulacunda.

Fig. 2 – Zona de floresta sub-húmida desmatada ilegalmente e por



engano (uma vez que não é aqui que se localizará o futuro Porto de Buba) pela empresa Areski.



Figs. 3 e 4 – Zona de floresta sub-húmida **ilegalmente** desmatada pela empresa Areski onde se localizará o futuro Porto de Buba.

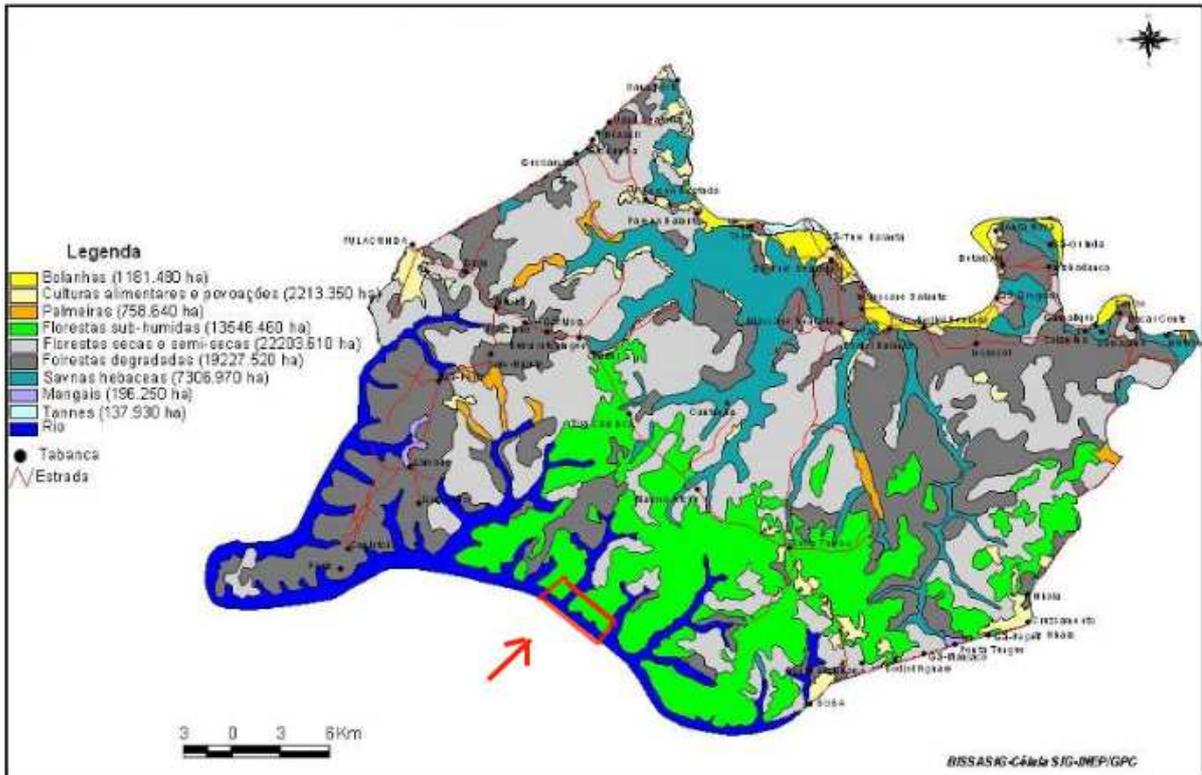


Fig. 5 – Mapa de ocupação do solo do Parque Nacional das Lagoas de Cufada, com indicação, a vermelho, da zona do futuro Porto de Buba.