

PROVOCAÇÃO - II

MOBILIDADE URBANO-RURAL SUSTENTÁVEL: QUE VIABILIDADE PARA A RDSTP?

Ao iniciar a leitura de um livro do autor português Salomão Vieira sobre Caminhos-de-Ferro em São Tomé e Príncipe, anterior à Independência Nacional (1), senti esta motivação por questionar as opções vigentes de transporte público ou publico-privado, neste arquipélago, hoje e no seu futuro.

Sem ter alguma especialidade profissional neste domínio, para começar, eu assumo este interesse em inspecionar os dados assim expostos, enquanto leigo mas também como perito avaliador de imóveis, formação RICS certificada pela CMC (2), para solicitar do público em geral e dos autores políticos e económicos nacionais e estrangeiros em STP, alguma reflexão mais profunda sobre esta mobilidade.

E faço-o com a intenção de questionar, antes de mais, os dados acessíveis neste livro sobre CF em STP, dos quais não restam vestígios ativos quase nenhuns, quer urbanos quer rurais, explicados pelo autor, sobretudo pela existência de orçamentos não dotados em São Tomé, em finais do período colonial (3).

De algum modo, graças também a estes estudos de Salomão Vieira pode-se compreender a contribuição dos CF para a elevada produção e exportação de cacau em determinados ciclos comerciais detidos pelas roças e uma coordenação administrativa mais eficaz de certos Governadores.

Mas a distância, nesta obra dos CF, foi clara entre a sua expansão mais profunda nos meios rurais, sobretudo inter-roças e/ou das suas sedes para os portos improvisados ou o da capital provincial. Apesar de valorizados exatamente nas duas ilhas de São Tomé e de Príncipe, com predominância na primeira, as instalações desta tecnologia ferroviária num relevo geograficamente muito acidentado, tornou-se de facto uma experiência sem precedentes no Golfo da Guiné, entre as duas grandes guerras(4).

Contudo, nos dias de hoje de um Estado independente e Soberano, com uma população sempre crescendo e uma economia insular que revela o PIB per capita sempre escasso para responder aos atuais indicadores de preços do consumidor nestas ilhas (STP), a leitura da experiência dos CF passada pode ser uma ocasião de melhor informação e debate de leigos e de especialistas para estimular mais opções dos decisores públicos e privados neste domínio: mobilidade urbano-rural sustentável.

Para responder a esta nova provocação de debates e reflexões, a que me proponho desde o primeiro ficheiro sobre a “transição energética” já publicado pelo honorável jornal digital TELA NON, decidi reunir dados de uma busca da ferramenta de IA da minha conta twitter para ter alguma segurança (5).

<https://x.com/i/grok/share/69ceae8cd52640e49977889c3ed5d48c>

As perspetivas realistas para uma mobilidade urbana sustentável em São Tomé e Príncipe (STP) pós-1975, com apoio de investimento direto estrangeiro (IDE) e veículos elétricos (VE), são modestas, incrementais e condicionadas por constrangimentos estruturais, mas viáveis em escala piloto e ligada ao turismo e às energias renováveis. Elas contrastam fortemente com a experiência colonial dos caminhos-de-ferro (1910-1974), que eram sistemas estreitos e dedicados (Decauville e similares) nas roças de cacau, para transporte de carga e pessoas em contexto de monocultura exportadora. Esses caminhos-de-ferro foram abandonados após a independência devido ao colapso económico, falta de manutenção e reorientação socialista da economia, sem nunca terem constituído uma rede urbana moderna.

Contexto atual do transporte e energia (base para realismo) STP é um pequeno arquipélago (população ~220 mil habitantes, São Tomé cidade com ~70 mil), com mobilidade predominantemente rodoviária informal: táxis, moto-táxis, carrinhas antigas e veículos importados de segunda mão (>20-40 anos). Não existe transporte público organizado em grande escala, as estradas são degradadas (muitas não pavimentadas ou em mau estado) e o trânsito é caótico na capital, com elevada poluição e sinistralidade. O setor dos transportes é o segundo maior consumidor de combustíveis fósseis importados. A rede elétrica é frágil (perdas ~33%, cortes frequentes, dependência de centrais a gásóleo), embora com projetos em curso de reforço da rede, solar distribuído e mini-redes (apoio Banco Mundial, GCF e PNUD). A meta é 100% de eletrificação até 2030 e maior penetração de renováveis (hidro + solar). Sem isso, os VE não seriam sustentáveis (carregamento com diesel seria contraproducente).

Enquadramento político existente: o Roteiro Nacional da Mobilidade Elétrica Desde 2024, o Governo (via DGRNE/MIRN, com apoio UNIDO e GCF) tem um Roteiro Nacional da Mobilidade Elétrica que define metas, incentivos e projetos piloto. Prevê:

- Início com frotas de 2 e 3 rodas (táxis elétricos, entregas, resorts turísticos e “primeira/última milha” de carga).
- Veículos ligeiros para frota governamental, polícia e táxis.
- Pequenos autocarros elétricos (5-7 m, 11-25 lugares) para intra e interurbano.
- Infraestruturas de carregamento público (AC/DC, com solar + baterias) e troca de baterias em locais estratégicos (aeroporto, hotéis, mercados, roças turísticas).

Medidas incluem isenções fiscais progressivas (0% direitos aduaneiros em VE até 2025, depois faseada), subsídios à aquisição (especialmente táxis/carrinhas), abate de veículos antigos e normas de emissões/inspeção. O PANEE (Plano Nacional de Eficiência Energética) e o Plano de Descarbonização preveem transição mais significativa a partir de 2040, quando as renováveis estiverem mais consolidadas. O custo líquido estimado para o Estado é elevado (~107-257 milhões USD em 25 anos, equivalente a ~20% do PIB de 2023), o que reforça a necessidade de parcerias.

Papel realista do IDEO IDE puro em VE é limitado pela dimensão do mercado (pequeno volume de veículos, ROI baixo). STP atrai IDE sobretudo em turismo, agricultura e (potencial) petróleo, com apoio do STP Investment Hub. Não há grandes projetos estrangeiros diretos em mobilidade elétrica até agora, mas:

- **Parcerias público-privadas** (PPP) e financiamento climático internacional (GCF, Banco Mundial) podem atrair operadores estrangeiros em carregamento, energia solar cativa ou frotas turísticas.
 - Iniciativas privadas locais/estrangeiras emergentes, como a STP24 (lançamento do “Mini-Car” em 2025 para táxis urbanos) ou **projetos de importação de equipamentos e-mobility**, mostram interesse inicial.
- Sinergia com turismo (roças património UNESCO, ecoturismo): VE em resorts ou shuttles para roças seriam atrativos para investidores europeus/portugueses ou asiáticos, promovendo “mobilidade verde” como marca do destino.

O IDE mais viável seria indireto: investimento em energias renováveis (solar + armazenamento) que permita carregamento limpo, ou em infraestruturas rodoviárias (reabilitação EN1 e estradas turísticas) como pré-requisito. Perspetivas realistas por horizonte temporal

- Curto prazo (até 2030): Projetos-piloto em São Tomé cidade e Príncipe (frotas governamentais/turísticas de 2/3 rodas e pequenos VE). Viáveis com apoio GCF/UNIDO e PPP. Impacto urbano sustentável: redução de poluição local e ruído na capital. Ligação histórica: **modernização do acesso às antigas roças sem poluição**.
- Médio prazo (2030-2040): Expansão se a rede elétrica for reforçada (projetos em curso). **Autocarros elétricos intraurbanos** e táxis em rotas principais. Necessita incentivos fiscais + financiamento externo.
- Longo prazo (pós-2040): Transição mais ampla se as **metas de RE forem cumpridas**, mas nunca à escala de grandes cidades africanas (devido ao tamanho insular).

Oportunidades: Economia de divisas (menos importação de combustível), empregos em manutenção/carregamento, liderança entre Pequenos Estados Insulares em Desenvolvimento (SIDS), e imagem verde para o turismo. O tamanho reduzido facilita pilotos e integração com mini-redes solares. Barreiras principais (que limitam o otimismo): Estradas degradadas (investimento prévio obrigatório), rede elétrica instável e cara, custos iniciais elevados de VE + baterias (importados), falta de ecossistema local de manutenção/peças, e orçamento público limitado. O crescimento de VE registados continua insignificante em 2025. Sem renováveis paralelas, não há sustentabilidade real. Conclusão: Diferentemente dos caminhos-de-ferro coloniais (dedicados, extractivos e abandonados), a mobilidade elétrica pós-1975 pode ser realista, sustentável e urbana se for incremental, integrada com RE e turismo, e apoiada por uma mistura de financiamento climático + PPP/IDE seletivo (não massivo). O Roteiro Nacional dá o enquadramento; a execução depende de estabilidade política, reformas fiscais e parcerias concretas. É uma oportunidade de “salto tecnológico” para um país insular pequeno, mas exige prioridade paralela nas estradas e na energia — sem isso, permanece aspiracional. Projetos-piloto em 2025-2028 seriam o teste concreto de viabilidade.

José Carlos Moreno Ribeiro (Tayta)
Riboque-capital, São Tomé
Telm: +239 9937632
Email: taytaribeiro@gmail.com

-
- (1) *Obra publicada pela Coimbra Editora em Dezembro de 2005 e Coordenada pelo cidadão sãotomense Frederico dos Anjo, numa oportunidade da semana passada, ao vistar ocasionalmente o Instituto Camões da nossa capital para fugir a uma chuvada repentina... (1ª Edição da UNEAS, Coleção Canto do Ossobó-30, ISBN: 989-8023-00-7)*
- (2) *PAI formado pela www.esai.pt em curso do Royal Institute of Certified Standards (RICS) certificado pelos profissionais certificados em Angola no ministério das Finanças (www.cmc.ao) desde 2019.*
- (3) *Op. Cit. Pág. 123 segundo dados oficiais recolhidos em publicações de O Século, o Boletim Oficial e também Portugal em África, etc.*
- (4) *Os avanços tecnológicos foram desenvolvidos durante a I e a II Grande Guerra, por razões óbvias, sem descurar uma forte expansão de material de transportes diversos pelas regiões ultramarinas.*
- (5) *Ver as [imagens das fontes](#) neste link para melhor suporte desta abordagem, quase como colagem embora o Grok do X.com tenha sobretudo respondido à uma pergunta minha, como consulta à IA.*