

O Corredor do Lobito em Angola

Da reconstrução ao desenvolvimento



Photo: Ana Duarte

Este sumário descritivo examina o estado do corredor de transporte que inicia no porto do Lobito e na cidade de Benguela para o interior de Angola até às regiões ricas em minérios na República Democrática do Congo (RDC) e na Zâmbia. O caminho-de-ferro de Benguela, importante no passado, foi destruído durante o conflito e estava inoperacional desde 1975. Com o apoio dos chineses, o caminho-de-ferro foi reconstruído até à fronteira com a RDC. Os minerais ainda não são transportados até ao porto, mas o corredor já está a produzir impacto na vida das comunidades que vivem ao longo da linha férrea, contribuindo para uma transformação social e económica em Angola.

Ana Duarte

Investigadora, Instituto Superior Politécnico Lusíada de Benguela

Regina Santos

Investigadora, CEIC, Universidade Católica de Angola

Elling N. Tjønneland

Investigador sénior, CMI, Bergen

O conflito em Angola teve um impacto devastador nas infraestruturas do país. No final do conflito, os sistemas rodoviário e ferroviário estavam amplamente destruídos. Por exemplo, aproximadamente 350 pontes ferroviárias e rodoviárias foram destruídas. Desde o acordo de paz em 2002, Angola empreendeu um importante programa de reconstrução e desenvolvimento das infraestruturas destruídas. A paz e a estabilidade política estabeleceram as bases para um crescimento económico alimentado por receitas provenientes da produção de petróleo. Foram registados avanços significativos na reabilitação das estradas, caminhos-de-ferro, portos e aeroportos. Entretanto, apesar do progresso no processo de reconstrução, Angola ainda enfrenta algumas limitações. Isso é particularmente evidente em relação à qualidade dos serviços de transporte prestados e ao impacto do

processo de reconstrução na redução da pobreza. Essas limitações são visíveis no caso particular do corredor de transporte do Lobito.

O CAMINHO-DE-FERRO DE BENGUELA

A construção do conhecido caminho-de-ferro de Benguela (CFB) começou em 1902, quando a administração colonial portuguesa concedeu ao capitalista britânico Robert Williams uma concessão para construir um caminho-de-ferro a partir do porto atlântico do Lobito (Angola), seguindo pelo planalto central de Angola até à área de produção de cobre do Shaba (Katanga), na fronteira entre o que é hoje a República Democrática do Congo (RDC) e a Zâmbia. O caminho-de-ferro ficou pronto em 1929. O principal objectivo deste projecto era controlar a exportação de minerais a partir de Katanga,

A China representou um financiador importante de recursos, em particular quando os países ocidentais estavam relutantes ou se recusaram a conceder financiamento

no entanto a receita proveniente do transporte doméstico angolano representou uma importante fonte de rendimento para o caminho-de-ferro durante todo o seu período de funcionamento (Katzenellenbogen 1973). O CFB mostrou-se eficiente e lucrativo e a sua importância intensificou-se especialmente depois de 1973, quando a Rodésia (actual Zimbabué) fechou a sua fronteira com a Zâmbia.

A importância económica e estratégica do caminho-de-ferro de Benguela tornou-o alvo de sabotagens durante o período colonial. A linha férrea foi seriamente danificada pela primeira vez na véspera de Natal em 1966, quando a UNITA empreendeu a sua primeira grande ofensiva. Após diversos ataques e interrupções de tráfego, o caminho-de-ferro foi quase completamente encerrado em Agosto de 1975. Naquela altura, embora grande parte da linha estivesse sob o controlo do MPLA, outra parte estava ocupada pelas forças da UNITA. Mercenários de Katanga, no Zaire (actual RDC) tomaram o controlo de outras partes. A quase paralisação do caminho-de-ferro naquele período representou um desastre não só para a própria empresa ferroviária e para Angola, mas também para a Zâmbia e o Zaire, que tiveram de encontrar canais alternativos de transporte por meio de rotas mais caras, para os portos da África Oriental e Austral.

O conflito pós-1975 também danificou dramaticamente todo o sistema rodoviário, em particular as estradas na zona costeira entre os municípios do Lobito e Benguela, no planalto central e no interior do país.

RECONSTRUÇÃO: AS PRIORIDADES E O FINANCIAMENTO DO GOVERNO

A reconstrução das infraestruturas de transporte tem sido a principal prioridade do governo. A maior parte dos investimentos têm sido garantidos por recursos do próprio governo, em particular pelas receitas provenientes da produção de petróleo. De acordo com estimativas de um estudo recente do Banco Mundial (Pushak e Foster 2011), apenas aproximadamente 20% dos investimentos foram financiados por empréstimos estrangeiros.

O financiamento estrangeiro tem origem numa variedade de fontes e é concedido sob a forma de linhas de crédito, créditos à exportação e empréstimos. A China representou um financiador importante de recursos, em particular quando os países ocidentais estavam relutantes ou se recusaram a conceder financiamento (Corkin 2013). Em 2004, a China abriu a sua primeira linha de crédito para a reconstrução das infraestruturas de transporte no valor de US\$ 2 mil milhões. O acordo foi assinado com o *Export-Import Bank of China*, um banco estatal chinês, e os pagamentos angolanos estavam vinculados ao fornecimento de petróleo. Esses acordos de “petróleo por infraestruturas” passaram a ser conhecidos como o “Modelo de Angola”. A primeira linha de crédito foi seguida por uma série de outras linhas de crédito chinesas. Os projectos identificados para receber financiamento incluíram a reconstrução das três linhas férreas que vão no sentido leste a partir dos três principais portos da costa (portos de Luanda, Lobito e Namibe). Outros projectos envolveram

a reabilitação de estradas, de unidades habitacionais em Luanda e noutras 17 províncias, o pólo industrial de Viana e o novo aeroporto de Luanda. Neste contexto, um grande número de empresas chinesas, a maior parte delas estatais, entrou no mercado angolano. Entre elas a China Road and Bridge Corporation, a *China State Construction Engineering Corporation*, a *China Guangxi International Construction* e a *Jiangsu*.

Créditos à exportação, linhas de crédito e empréstimos também foram fornecidos por outros governos entre eles Portugal, Brasil, Espanha, Alemanha, Canadá e África do Sul. O papel do Brasil é particularmente importante e as empresas brasileiras envolvidas incluem a Petrobras, Odebrecht, Vale, Andrade Gutierrez e Camargo Corrêa. Tal como as outras linhas de crédito, o principal objectivo das brasileiras é o estímulo ao empenho das empresas brasileiras na promoção da indústria de construção e na reconstrução das infraestruturas em Angola.

A súbita expansão da actividade de construção representou um teste à capacidade do governo de planejar, implementar e gerir todo o processo. Neste contexto, existem indícios que apontam para uma supervisão relativamente precária e procedimentos de contratação menos adequados que contribuíram para uma menor eficiência das construções (Søreide 2011). Apesar disso, o volume total dos investimentos e o número de projectos de construção são representativos do êxito do processo de construção e reconstrução. Em paralelo, o sucesso está também traduzido pelo facto de que actualmente o foco está a mudar no sentido de assegurar que as infraestruturas possam fornecer os serviços pretendidos e funcionem como um motor para o crescimento e o desenvolvimento (cf. African Development Bank 2013).

O CORREDOR DE TRANSPORTE DO LOBITO

O Corredor multimodal do Lobito abrange não só o caminho-de-ferro de Benguela, mas também um porto, estradas, aeroportos e plataformas logísticas. Estima-se que 26% da população de Angola viva dentro da área de influência desse corredor. Até 2010, o Gabinete de Reconstrução Nacional (GRN) era responsável pela reconstrução do corredor. A tutela foi, então, transferida para o Ministério dos Transportes. Actualmente, um gabinete especial dentro do Ministério – o Gabinete do Corredor do Lobito – é responsável pelo desenvolvimento e gestão do corredor.

É importante também destacar a importância do corredor do Lobito numa perspectiva regional já que representa a rota mais curta até um porto a partir das áreas ricas em minerais da RDC e da Zâmbia. Para a organização de cooperação regional SADC, o corredor de transporte do Lobito é visto como um importante corredor de desenvolvimento na África Austral, com benefícios não só para Angola e os países vizinhos (RDC e Zâmbia), mas também para o resto da região (Caholo & Bingandadi 2012, Tjønneland 2011). Neste contexto, os governos de Angola, RDC e Zâmbia planeiam desenvolver e assinar um memorando aplicável à cooperação desses três

países no desenvolvimento do corredor.

O sistema ferroviário é uma das componentes principais do corredor do Lobito. A reabilitação do caminho-de-ferro de Benguela, que inicia no porto do Lobito até ao posto fronteiriço Luau – Dilolo entre Angola e RDC numa extensão de 1 344 km, começou em 2006 e foi completada em 2013. Esta reabilitação também incluiu a aquisição de locomotivas, vagões e a construção de 107 estações e 35 pontes ao longo da linha. Actualmente, o sistema ferroviário não está em funcionamento na RDC a partir da fronteira com Angola. Assim, a Zâmbia já começou a planear uma nova ligação ferroviária com o CFB com início na zona mineira de exploração de cobre (*copperbelt*) e que ligará directamente Angola e Zâmbia cruzando o posto fronteiriço de Jimbe. Uma vez operacional, o corredor do Lobito representará a rota mais curta para um porto (no Lobito) a partir da região de Katanga (sul da RDC) e do *copperbelt* (Noroeste da Zâmbia). Além do minério a linha férrea permitirá a importação de petróleo por parte da Zâmbia.

O Porto do Lobito foi modernizado e alargado com um terminal de contentores, um terminal mineiro e um terminal de petróleo. Para além do financiamento da China, o governo investiu US\$1.2 mil milhões. A reabilitação e modernização do porto foram feitas pela China Harbor Engineering Company Lts. O porto terá capacidade para movimentar 3.7 milhões de toneladas que será ampliada para 4.1 milhões quando o caminho-de-ferro de Benguela estiver a funcionar em todo o seu potencial.

O corredor também tem um aeroporto internacional no município da Catumbela, entre o Lobito e Benguela. O aeroporto foi construído por um consórcio de empresas que incluiu a Odebrecht (Brasil), a Somag (Portugal) e a Imbondex (Cuba) e foi financiado por meio de fundos próprios e linhas de crédito estrangeiras. O Executivo considera que este aeroporto tornar-se-á uma componente crucial do corredor do Lobito. Diversos aeroportos provinciais ao longo do corredor, incluindo Benguela, Huambo, Cuito e Luena, também foram reabilitados e modernizados.

O corredor do Lobito também inclui uma significativa rede rodoviária do Lobito até à RDC e à Zâmbia passando pelo posto fronteiriço Luau-Dilolo. A estrada está igualmente ligada ao sistema rodoviário da RDC, em Kolwezi, e a uma estrada que tem início no Luena (província do Moxico, Angola), passa por Cazombo e vai até Solwezi, na Zâmbia. Esta via está projectada para se tornar uma autoestrada chamada Transafricana 9 (TAH 9), que ligará o Lobito à Beira em Moçambique. A estrada é praticamente paralela ao Caminho-de-Ferro de Benguela. Entretanto, a construção da estrada ainda não está terminada. Ela só está reabilitada no troço entre o Lobito e o Cuito (província do Bié). O troço de aproximadamente 710 km do Cuito até o Luau (província do Moxico), na fronteira da RDC com Angola, ainda está numa situação bastante precária. As comunidades que vivem nessa área estão ainda bastante isoladas e são altamente

MAPA 1: CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA



dependentes do transporte ferroviário que passa duas vezes por semana entre o Cuito e Luena (província do Moxico), uma distância de 409 km, que demora aproximadamente 17 horas para ser percorrida.

Os governos das províncias são responsáveis pela reconstrução, financiamento e manutenção das estradas secundárias e terciárias ao longo do corredor do Lobito. Isto é feito sob a supervisão técnica do Instituto Nacional de Estradas de Angola (INEA). Desde 2012, o INEA tem um programa estratégico para a reabilitação de estradas secundárias e terciárias (*Programa de Reabilitação das Estradas Secundárias e Terciárias*) que fornece as directrizes relativas à utilização de mão-de-obra e de empresas de construção locais num esforço para não só aumentar as oportunidades de emprego mas também para melhorar a articulação e integração das comunidades rurais no processo de reconstrução.

Uma componente final do corredor do Lobito são as plataformas logísticas que estão a ser planeadas e desenvolvidas para facilitar uma melhor utilização dos diferentes sistemas de transporte do corredor. De acordo com a visão das entidades oficiais envolvidas estas plataformas irão assegurar que o Lobito possa, em algum momento no futuro, vir a tornar-se um eixo logístico continental num corredor operacional do Oceano Atlântico até ao Oceano Índico.

Ainda que no corredor do Lobito se tenha verificado um progresso notável na reconstrução e modernização das infraestruturas de transporte, há ainda muito trabalho a ser feito para assegurar o seu funcionamento eficiente. O porto, embora importante, ainda não exporta nenhum mineral. Isso não vai acontecer antes que a ligação directa à Zâmbia seja construída. Finalmente, a maioria dos bens do porto e provenientes da zona costeira ainda são transportados para o interior do país por meio de estradas.

No entanto, o caminho-de-ferro está a tornar-se

A série Angola Brief é um produto do Programa de Cooperação CEIC-CMI para a investigação de questões sociais e económicas em Angola. Este produto visa contribuir com resultados de pesquisa e recomendações, de forma a aumentar o debate público em e sobre Angola. Este sumário descritivo baseia-se em dados colectados para um projecto de pesquisa sobre o Corredor do Lobito implementado conjuntamente pelo CEIC e o CMI.

Editores: Alves da Rocha e Aslak Orre. Copy editor: Marianne Skjold Ovaldsen.

LEITURA RECOMENDADA

African Development Bank (2013): *Study for National Transport Sector Master Plan Update. Country: Angola, Appraisal for the African Development Fund.*

Joao Caholo & Lovemore Bingandadi (2012): Lobito Corridor Development: Opportunities, Potential and Prospects for Its Development, presentation by SADC at the International conference on *The Transport Infrastructure Development in The Lobito Corridor*, Lobito 29-30th November.

Lucy Corkin (2013), *Uncovering African Agency: Angola's Management of China's Credit Lines*, London: Ashgate.

Ana Duarte (2013), "The Ambivalent Character of Reconstruction: Losers and Winners of the Lobito Transport Corridor Development," *Journal of US-China Public Administration*, vol. 10 (9): 914-926.

S. E. Katzenellenbogen (1973), *Railways and the copper mines of Katanga*, Oxford: Clarendon Press.

Nataliya Pushak and Vivien Foster (2011), *Angola's Infrastructure: A Continental Perspective*, Washington D.C.: World Bank (Africa infrastructure country diagnostic).

Tina Søreide with Alves da Rocha, Regina Santos, António Costa and Nelson Pestana (2011): *Ten challenges in public construction. CEIC-CMI public sector transparency study*, Bergen and Luanda: CMI and CEIC (*Angola Brief* No 19, November) (os *Dez Desafios na Construção Pública. Estudo CEIC-CMI: Transparência no Sector Público*).

Elling N. Tjønneland (2011): *Developing Angola's infrastructure: What is SADC's role?* Bergen: CMI (CMI Working Paper WP No 3) (*Desenvolver as infraestruturas em Angola: Qual o papel da SADC?*).

cada vez mais importante para o transporte de passageiros já que representa um serviço essencial para as comunidades que vivem ao longo da linha, em particular aquelas que estão em áreas mais remotas. Isso é por demais evidente no Bié e no Moxico, províncias nas quais as estradas estão ainda altamente danificadas e frequentemente difíceis de transitar.

O fornecimento de serviços de transporte ferroviário também facilitou o restabelecimento de ligações comerciais entre as áreas urbanas e rurais e entre as áreas do interior e da costa. Isso igualmente levou ao aparecimento de "centros intermediários de troca" que funcionam como pontos de recolha e de distribuição de produtos para as famílias de baixo rendimento. Esses centros também representam uma infraestrutura social fundamental, já que informações e ideias podem agora circular mais livremente. Finalmente, "os centros intermediários de troca" representam, não só uma base para a distribuição mais equitativa de serviços sociais básicos, mas também funcionam como pontos de atracção para pequenos comerciantes, operadores de transporte e para as pessoas que migram das zonas rurais para as zonas urbanas. A importância desses centros também favoreceu a reconstrução da rede de estradas secundárias e terciárias aumentando a mobilidade das comunidades rurais.

DESAFIOS: FAZER DO CORREDOR UM INSTRUMENTO DE DESENVOLVIMENTO

Já é possível testemunhar importantes transformações sociais ao longo do corredor do Lobito. O desenvolvimento das infraestruturas combinado com as respostas e a adaptação das pessoas e das comunidades que vivem ao longo do corredor estão a ter importantes impactos. É possível identificar, entre outras coisas, a emergência de dinâmicas associadas ao empreendedorismo local, à transição para uma economia de mercado e novas divisões sociais e económicas nas comunidades.

O desenvolvimento do corredor também está a alcançar um ponto de viragem. É possível reconhecer a passagem da era da reabilitação para a era do desenvolvimento das infraestruturas necessárias para o futuro crescimento e desenvolvimento do país. No entanto, a reabilitação – embora seja um sucesso em muitos casos – também sofreu de fraco planeamento, falta de estudos de viabilidade económica e financeira,

pouca fiscalização por parte dos órgãos públicos e reduzidos níveis de concorrência. Estas questões implicaram custos de produção mais elevados e menor qualidade das infraestruturas. Outra consequência poderá estar traduzida na possibilidade das necessidades das pessoas e das comunidades mais pobres terem recebido pouca atenção.

Desafios futuros a serem enfrentados por Angola e pelas autoridades responsáveis pelo corredor incluem a reabilitação e construção de estradas secundárias e terciárias que aumentem os níveis de mobilidade e acessibilidade às comunidades rurais. Novas questões como, por exemplo, as respeitantes à segurança das infraestruturas de transporte e à sua manutenção também precisam de ser consideradas. A regulamentação relativamente à segurança não tem acompanhado o ritmo da melhoria das infraestruturas. Isso é relevante nas duas principais áreas urbanas do corredor, nomeadamente Lobito e Benguela, onde os utilizadores dos serviços de transporte reclamam que os veículos (incluindo o transporte motorizado e não motorizado) usados pelos prestadores de serviços em muitos casos não estão em condições de circular, estão sobrelotados e são frequentemente conduzidos de maneira irresponsável, com motoristas que não cumprem as regras de trânsito mais básicas. Isto tem resultado numa série de acidentes rodoviários fatais.

Um melhor sistema de regulamentação tem de ser colocado em prática de modo a garantir que os prestadores de serviços motorizados operem igualmente nas rotas menos movimentadas, mais remotas e por isso menos lucrativas. Além disso, mais esforços terão de ser feitos para assegurar que os novos serviços de transporte também sejam acessíveis aos mais pobres. De igual modo é preciso melhorar as condições do mercado de trabalho do sector dos transportes. Mais diligências devem ser feitas no sentido de contratar trabalhadores das comunidades locais, de facilitar a formação dos motoristas e de outros trabalhadores do sector, bem como promover uma maior adequação dos serviços às necessidades locais.

Finalmente, será necessário acelerar a preparação para integrar o corredor à rede de transportes da SADC, especialmente a ligação ferroviária ao *copperbelt* na Zâmbia.