

# ECONOMIA

## Angola dá o primeiro passo para criar rede ferroviária nacional

Os actuais Caminhos-de-Ferro de Luanda, Benguela e Moçâmedes vão ser geridos por uma única empresa ferroviária. Objectivo é criar uma rede, ligando as três linhas por um corredor vertical

**Ferrovias**  
Carlos Cipriano

O Governo de Angola vai criar, a partir do início do próximo ano, uma nova entidade para gerir a infra-estrutura ferroviária, anunciou na última sexta-feira o ministro dos Transportes, Ricardo de Abreu.

“Estamos a materializar a constituição da empresa nacional de infra-estruturas ferroviárias. Essa entidade é que vai ficar com a responsabilidade de gerir e manter a infra-estrutura a nível nacional”, disse o ministro à chegada ao Aeroporto Joaquim Kapango, no Cuíto (Bié), reinaugurado esta sexta-feira após dois anos de obras de modernização.

“Estamos a fechar o dossier para, no início do próximo ano, materializar essa empresa”, adiantou Ricardo de Abreu.

Com a criação da nova entidade desaparecem os actuais Caminhos-de-Ferro de Luanda (479 quilómetros), Caminhos-de-Ferro de Benguela (1344 quilómetros) e Caminhos-de-Ferro de Moçâmedes (756 quilómetros). Os três constituem actualmente três empresas públicas autónomas e têm a particularidade de ligarem o interior do país ao litoral.

O objectivo do Governo angolano é ligar estas três linhas “horizontais” com um corredor “vertical” desde o Soyo (na fronteira com a República Democrática do Congo) até Lubango, passando por Luanda e Lobito.

A criação de uma empresa de infra-estruturas ferroviárias é um primeiro passo para fazer uma gestão conjunta dessas linhas que passarão a estar ligadas por essa futura linha que rasgará o país de norte a sul junto à costa. Há ainda outro projecto para uma linha “vertical” mais interior que ligue Malanje ao Huambo e Menongue.

A futura “Refer angolana” permitirá, numa segunda fase, abrir o negócio ferroviário a privados através de concessões de alguns serviços.

Mas uma eventual privatização dos caminhos-de-ferro está excluída, até porque estes nem sequer constam na lista das 195 empresas que o executivo liderado por João Lourenço quer alinear até 2022.

As concessões de serviços ferroviários de passageiros e mercadorias poderão ser uma oportunidade para Portugal, que tem um patamar tecnológico muito próximo da realidade angolana, sobretudo devido ao peso da frota diesel e à existência de oficinas, equipamentos e *know-how* que seriam úteis num caminho-de-ferro com estas características.

Nos anos 90 foi já tentada uma parceria com técnicos portugueses da CP e da EMEF, que acabaria por ser interrompida devido à guerra e à falta de recursos financeiros.

Após a guerra civil, Angola já recuperou a maioria das suas linhas, mas fê-lo com a ajuda de empresas chinesas. Os 1344 quilómetros do Caminho-de-Ferro de Benguela, que liga o Lobito à localidade fronteiriça do Luau (antiga Teixeira de Sousa), foram reconstruídos pelo grupo chinês CR20 Angola International Company e entregues ao Governo angolano recentemente.

Esta linha, tal como as de Luanda e de Moçâmedes, está subaproveitada. Um documento do Governo angolano, denominado “Plano Director Nacional do Sector dos Transportes & Estudo de Viabilidade Preliminar da Ligação Ferroviária entre o Caminho-de-Ferro de Benguela e a Zâmbia”, refere que os níveis de tráfego da ferrovia do país “são baixos, não lucrativos e dependem de subsídios”.

O mesmo plano diz que “faltam ligações ferroviárias para áreas industriais e portuárias” e reconhece que “as companhias ferroviárias não são estruturas [vacionadas] para a eficiência máxima dos negócios através da potencialização da participação do sector privado”.

Da herança ferroviária portuguesa já não resta material circulante,



Linha dos Caminhos-de-Ferro de Benguela tem uma extensão de 1344 quilómetros

**As concessões de serviços ferroviários de passageiros e mercadorias poderão ser uma oportunidade para Portugal, que tem um patamar tecnológico muito próximo da realidade angolana**

embora ainda se avistem, abandonadas, nalgumas estações, velhas carruagens em aço inox fabricadas na antiga Sorefame. Actualmente, a frota angolana é essencialmente composta por locomotivas chinesas e americanas e carruagens chinesas e indianas.

### Liberalização na aviação

Já o sector da aviação está mais avançado nas tentativas de liberalização. Na inauguração do Aeroporto Joaquim Kapango, na província do Bié, o ministro dos Transportes, Ricardo de Abreu, disse que este não é será um “elefante branco” e que contribuirá para melhorar a conectividade aérea na região.

Neste momento, o aeroporto é servido por dois voos semanais da companhia aérea angolana TAAG,

mas o governante acredita que a liberalização do mercado vai atrair novos operadores nacionais e estrangeiros, aumentando o fluxo de passageiros.

“O sector da aviação civil ainda tem um espaço muito grande de progressão”, frisou o governante, sublinhando que está a contar com “a dinâmica do sector privado” para promover as ligações interprovinciais.

O ministro acrescentou que já recebeu “várias cartas de manifestações de interesse” de operadores internacionais, sobretudo em aeroportos com potencial para ligações externas, como Luanda, Cabinda, Catumbela (Benguela), Namibe e Lubango (Huila), mas não revelou quais as empresas interessadas.

“Estamos a fechar todo o quadro



“ Como é uma actualização, o simulador vai manter a comparação entre comboio e automóvel

CP-Comboios de Portugal

## CP relança simulador ambiental que ignora avião e autocarro

Carlos Cipriano

A CP lançou em 2008 um simulador que compara as emissões de CO<sub>2</sub>, na mesma viagem, entre um comboio e um automóvel, mas suspendeu o projecto, porque os dados ficaram desactualizados. Uma equipa que reúne responsáveis do Instituto Superior Técnico e da CP está agora a preparar o relançamento do simulador, que, no entanto, continuará apenas a comparar o comboio e o automóvel, deixando de fora o autocarro e o avião.

Fonte oficial da transportadora ferroviária disse ao PÚBLICO que, face à desactualização daquela ferramenta, houve um período de reflexão que culminou na decisão de retomar a aplicação que já existia, procedendo à sua actualização.

Em causa está a evolução do parque automóvel, cujos veículos não libertam a mesma quantidade de gases com efeitos de estufa de há 11 anos. Já a frota da CP evoluiu pouco ou nada, mas tornou-se necessário actualizar os níveis de poluição de algumas séries de material circulante, bem como de alguns trajectos (poucos) que foram electrificados e nos quais os comboios a diesel foram substituídos por material eléctrico.

A tarefa não é fácil, porque há situações em que entre a estação de origem e a de destino o percurso pode ser feito com vários tipos de comboios e em linhas diferentes, devendo o simulador ter em conta essas especificidades.

A CP diz que estas actualizações tiveram um custo de 1500 euros mais IVA e que, “como se trata de uma actualização e não da criação de uma nova ferramenta, o simulador vai manter a comparação entre a viagem de comboio e o automóvel”. A empresa, porém, não avançou uma data para o relançamento do simulador, que compara também o tempo de percurso entre os dois modos de transporte.

Em 2008, quando foi anunciada a criação do simulador ambiental, o então presidente da CP, Cardoso dos

Reis, explicava: “O nosso concorrente de peso é o transporte individual e não o público ou o colectivo.” A empresa optava, assim, por não incomodar os operadores rodoviários (a Rede de Expressos é a principal concorrente da CP no longo curso) nem a TAP que, à data, não tinha ainda uma ponte aérea Lisboa-Porto.

O transporte ferroviário é normalmente o mais amigo do ambiente e os simuladores que comparam as emis-

sões de partículas e de gases poluidores tornam muito evidente essa realidade, à qual a opinião pública é cada vez mais sensível, numa altura em que as alterações climáticas estão na ordem do dia.

Há 11 anos uma viagem entre Lisboa e Porto no Alfa Pendular emitia menos 22 quilos de CO<sub>2</sub> do que um automóvel. Essa diferença era de 55 quilos num percurso entre o Porto e Faro. E nos suburbanos a viagem na

linha de Sintra para Lisboa poupava 4,7 quilos face ao transporte individual no IC19. Os dados do “novo” simulador poderão trazer surpresas favoráveis ao modo rodoviário, porque a frota automóvel modernizou-se mais do que a frota da CP e é hoje mais “limpa” do que em 2008. Haverá até percursos em que as velhas e poluentes automotoras a diesel não serão mais amigas do ambiente do que os automóveis.

regulamentar para as concessões aeroportuárias e aí lançaremos concursos”, adiantou.

O aeroporto agora remodelado, com capacidade para 360 passageiros em horário de pico e uma pista de 2500 metros, custou 45 milhões de dólares (43 milhões de euros), e foi reinaugurado sexta-feira pelo Presidente da República, João Lourenço.

O chefe do executivo angolano, que sucedeu a José Eduardo dos Santos, esteve no Bié para uma visita de dois dias. Foi saudado à chegada por uma multidão, entre os quais se incluíam partidários do MPLA (partido no poder), muitas crianças e jovens, os tradicionais grupos folclóricos e dezenas de sobas (autoridades locais) de toda a província do Bié. com Lusa

 casa da música  
**20 OUT • 18:00 SALA SUGGIA**  
**CORO ANIVERSÁRIO**  
**11**  
 CORO  
 CASA DA MÚSICA  
 MÚSICOS  
 DA ORQUESTRA  
 BARROCA  
 CASA DA MÚSICA  
 Paul Hillier  
 Direcção musical  
 Claudio Monteverdi  
*Vespro della Beata Vergine*

WWW.CASADAMUSICA.COM / 220 120 220  
Seja um dos primeiros a apresentar hoje este jornal completo na Casa da Música e ganhe um convite duplo para este concerto. Condicionada à disponibilidade da sala, a oferta é limitada aos primeiros 10 leitores e válida apenas para um convite por jornal e por leitor. Obrigatória a apresentação do documento de identificação no acto do levantamento.  
MECENAS MÚSICA ORAL  
MECENAS ORQUESTRA SINFÓNICA DO PORTO CASA DA MÚSICA  
APOIO INSTITUCIONAL  
MECENAS PRINCIPAL CASA DA MÚSICA  



