

ANÁLISE DO CONTRIBUTO DO CORREDOR DO LOBITO DE ANGOLA PARA A INTEGRAÇÃO E COOPERAÇÃO REGIONAL

Lury dos Santos¹

doi: 10.47283/244670492022100235

RESUMO

O presente estudo incide principalmente sobre a África Austral, com especial interesse no espaço SADC (*Southern African Development Community*), observando o caso particular de Angola e a sua participação na valorização do corredor do Lobito. Assim sendo, o corredor do Lobito, nomeadamente os Caminhos-de-Ferro de Benguela e o Porto do Lobito, são o foco central deste estudo, por constituir um fator estratégico de cooperação e integração regional, observando sempre as várias externalidades possíveis ao longo do mesmo. Com efeito, a presente abordagem visa fundamentalmente a envolvente histórica, social, geoestratégica e geoeconômica, de forma a se aferir os principais impactos subjacentes ao seu contributo em benefício da cooperação e integração regional, através de uma revisão bibliográfica e documental, adoptando uma abordagem qualitativa, mediante um processo dedutivo. Em suma, o corredor do Lobito apresenta-se como um importante corredor quer para o desenvolvimento interno de Angola, ao longo das províncias que atravessa e toda a zona de influência, cerca de 26% da população angolana, tanto para os países vizinhos e para as organizações regionais sob a sua zona de influência. A estrutura do Caminho-de-ferro de Benguela materializa um canal sólido para o desenvolvimento da logística regional. Portanto, as organizações como a SADC, COMESA, EAC e mesmo a própria UA devem ter sempre como referência este corredor.

PALAVRAS-CHAVES: Corredor do Lobito. Logística regional. Integração.

ABSTRACT

This study focuses mainly on Southern Africa, with special interest in the SADC space (Southern African Development Community), looking at the particular case of Angola and its participation in the enhancement of the Lobito corridor. Therefore, the Lobito Corridor, namely, the Benguela Railways and the Port of Lobito, are the central focus of this study, as it constitutes a strategic factor for cooperation and regional integration, always observing the various possible externalities along it. In effect, the present approach fundamentally targets the historical, social, geostrategic and geo-economic environment, in order to assess the main impacts underlying its contribution for the benefit of regional cooperation and integration, through a bibliographic and documental review, adopting a qualitative approach, through a deductive process. Summarizing, the Lobito corridor presented as a very important corridor for the Angolan development, along the provinces that it crosses and the entire influence zone, about 26% of the Angolan population, to the neighboring countries and the economic organizations that is member of. The structure of the Benguela Railroad materializes a solid channel for the development of regional logistics. Therefore,

¹ Professor da Faculdade de Engenharia do Instituto Politécnico de Tecnologia e Ciências de Angola. E-mail: lury.santos@isptec.co.ao

organizations like SADC, COMESA, EAC and the AU must always take into account the Lobito corridor.

KEYWORDS: Lobito Corridor. Regional Logistics. Integration.

INTRODUÇÃO

Atualmente, as infraestruturas logísticas e de transportes são fundamentais para o desenvolvimento de qualquer Estado nas suas várias dimensões, na medida em que surgem como um elemento-chave para a formação de um mercado interno integrado e também para a criação de economias de escala com os mercados vizinhos. A oferta e a eficiência do sistema logístico são fundamentais para o desenvolvimento, uma vez que deles dependem as cadeias produtivas modernas, fomentando a competitividade e a eficiência do país, região ou sector (PADULA, 2008). Num sistema de transporte integrado é fundamental aproveitar a complementaridade entre os diferentes modos de transporte e a intermodalidade em toda a sua potencialidade. Portanto, a intermodalidade não representa um elemento novo na distribuição terrestre (*inland*), pelo que, ao longo das últimas décadas, tem constituído uma ferramenta central na expansão e integração, chegando mesmo à regionalização portuária.

1. ENQUADRAMENTO CONTEXTUAL

Desde o início, as vias de comunicação tradicionais, denominadas de trilhos, ligavam aglomerações populacionais e mercados ou locais de permuta, conforme destaca (ESTEVEZ, 2003). Para o mesmo autor, nesta região de Angola em questão, tal como nas outras partes da África Central e Austral, já existiam várias vias de comunicação e meios de transporte que se foram multiplicando e melhorando à medida que as trocas comerciais foram crescendo e a conjuntura geopolítica o permitia. Essas vias permitiram que diferentes povos tivessem contacto e efetuassem trocas comerciais, destacando-se entre essas vias a de Benguela para o Bié que permitiu o acesso do interior para o litoral. Nesse sentido, os resultados do desenvolvimento dessas vias de comunicação são diversos, chegando mesmo ao aparecimento de novas cidades.

Um marco importante na evolução das vias de comunicação e dos transportes em Angola é a entrada dos bóeres da África do Sul que, segundo (RELÓGIO *et al.*, 2017), marcaram uma nova era na história do transporte, introduzindo elementos como a estrada de carreteira e o carro de tração animal que, entretanto, constituíam meios morosos e pouco económicos. Tal situação obrigou a que se procurassem novas soluções para fazer chegar ao litoral os produtos provenientes do interior como o café e a borracha.

As infraestruturas ferroviárias em África construídas durante a segunda metade do século XIX serviam como meio para ligar alguma área produtora de bens primários a um porto, de onde os produtos saíam para outros pontos do mundo, assumindo-se aqui a necessidade da complementaridade da ferrovia pela navegação internacional, assegurando a ligação marítima aos destinos de exportação (MUECHI, 2016). Aqui fica destacada a passagem obrigatória de intermodalidade no nosso desenvolvimento, combinando os avanços do porto com as possibilidades da ferrovia.

Para Relógio *et al.*, (2017) o caminho-de-ferro em África permitiu transformar profundamente a geografia económica da região, permitindo desenravar regiões do interior e garantir a oferta de produtos manufaturados provenientes dos países industrializados. Aqui

podemos mesmo associar o desenvolvimento dos transportes à descoberta de novas matérias-primas e a necessidade de distribuição das mesmas.

2. ESTRUTURA E DISTRIBUIÇÃO GEOGRÁFICA

2.1. O Porto do Lobito

Os primeiros passos dados na construção do porto do Lobito remontam do ano de 1902 aquando da assinatura do acordo de concessão para a construção e exploração de um caminho-de-ferro que ligasse o Lobito ao planalto Central, percorresse o leste do país, atingindo inclusive a fronteira Luso-Belga (MUECHI, 2016). Desse projeto resultou na região a primeira infraestrutura que daria origem ao porto, tendo sido construída uma ponte-cais com o propósito de descarregar todo o material necessário para a construção da linha férrea que percorresse o interior até ao leste do país, servindo, entretanto, o referido cais para o escoamento de minério e outras mercadorias. Essa obra portuária, inicial, prestou relevantes serviços durante 30 anos, permitindo a sua estrutura receber 3 unidades de longo curso e duas de cabotagem ou pequeno calado.²

A baía do Lobito tem de comprimento aproximadamente 5,2 km, variando a sua largura entre 300 metros e 1500 metros, ocupando uma área total de 4,5 km², com fundos entre 10,5 e 34 metros, sem corrente ou ventos impeditivos, nem quais quer fenómenos de ondulação sensível à navegação. Essas condições naturais permitiram o surgimento de navegação da Europa, América, África e Ásia (MUECHI, 2016).

O Porto do Lobito é um porto natural de águas profundas, balizagem internacional, autonomia energética, atracação simultânea de 8 embarcações de longo curso, silos para cereais a granel, mais 100.000m² de terraplanos e armazéns para perecíveis e congelados, um moderno terminal de contentores frigoríficos e, para abastecimento de água potável à navegação, um moderno complexo de dessalinização (CÂMARA DOS DESPACHANTES OFICIAIS DE ANGOLA, 2014).

Figura 01 – Porto do Lobito e os seus Terminais



Fonte: Empresa portuária de Luanda, 2019.

² Fonte: www.portdolobito.co.ao (Consultado em 07-07-2021)

Neste momento, o Porto do Lobito é o único porto nacional com ligação ferroviária a um país vizinho, no caso a República Democrática do Congo, podendo o mesmo servir de meio de promoção das importações e de exportações de mercadorias e matérias-primas do referido país (EMPRESA PORTUÁRIA DE LUANDA, 2019).

Assim sendo, os cinco terminais do Porto são:

- Terminal de Carga Geral;
- Terminal de Contentores Refrigerados;
- Terminal de Contentores com porto seco;
- Terminal de apoio (armazenagem de betumes e outros produtos).

Entre os equipamentos destacam-se:

- 25 gruas elevadoras de 3 a 22 toneladas;
- 1 grua móvel e 1 grua elevadora;
- 44 empilhadores;
- 6 camiões portuários, etc.

O terminal mineraleiro tem ligação ferroviária à República Democrática do Congo e a Zâmbia.

2.2. O Caminho-de-ferro de Benguela (CFB)

Um dos grandes impulsionadores para a construção do caminho-de-ferro nesta zona foi principalmente a necessidade de escoamento de minérios provenientes da República do Congo e da Zâmbia. Como se sabe, desde o início da sua construção, em 1 de Março de 1903, este caminho-de-ferro sempre constituiu um importante canal de escoamento de produtos do interior para o litoral, com ênfase no transporte de cobre proveniente do Copper Belt e de Katanga (Shaba), conforme destaque em (CÂMARA DOS DESPACHANTES OFICIAIS DE ANGOLA, 2014). Esta via-férrea também é conhecida como uma das mas históricas de África, começou a ser construída em 1903³ e ficou pronta em 1929, tendo sido a concessão entregue ao engenheiro especialista em minas Robert Williams. Em suma, com mais de 100 anos de história e 1.301 km de linha, o Caminho de Ferro de Benguela é a única ligação ferroviária que liga a África Central ao Oceano Atlântico (PIRES, 2015).

³ O Caminho de Ferro de Benguela foi constituído em 27 de Novembro de 1902 com a assinatura do contracto de concessão

Figura 2 - Cooper belt



(Fonte: MINTRANS, 2021)

Os primeiros dois anos da sua construção, preenchidos com inúmeras dificuldades, alcançam a Catumbela em Maio de 1905, no Km 14 (com uma média de 6Km/ano); em Junho de 1906 chega a Benguela, Km 36 (com média de 20,5 Km/ano); em 1908 chega ao Cubal, Km 197 (com média de 80 Km/ano). Em Cuma, em Julho de 1911 alcança o Lepi, Km 360 com um troço de accidentado de 40 Kms, perfazendo uma média de 40 Km/ano (CÂMARA DOS DESPACHANTES OFICIAIS DE ANGOLA, 2014).

Alcança Huambo em 21 de Setembro, Km 426, em 18 de Outubro de 1913 o Chinguar, Km 519. Em 21 de Janeiro de 1924 o Bié, Km 627; em 5 de Setembro de 1925 Camacupa, Km 702 e em 1 de Março de 1928 ao términus original, Km 1156, antiga fronteira entre Angola e o então Congo Belga.⁴ Finalmente a 1 de Fevereiro de 1929 atingiu-se o Km 1346, com uma média de 208 Km/ano, ficando provisoriamente aberto ao tráfego a partir desta data e definitivamente a 10 de Julho do mesmo ano.

A linha BCK, hoje designada por SNCZ, traço Tenke/Dilolo, ficou concluída a 10 de Março de 1931. O tráfego internacional foi provisoriamente aberto a 1 de Maio de 1931, inaugurado oficialmente a 1 de Julho e definitivamente no dia 4 desse mês.

Deste modo, a conexão com a linha férrea do BCK (Sociedade de Caminhos do Congo), actual RD do Congo e concomitantemente o tráfego internacional oficialmente iniciado na mencionada data, inseria assim o CFB na rede ferroviária africana (CÂMARA DOS DESPACHANTES OFICIAIS DE ANGOLA, 2014).

⁴ Devido ao acordo Luso-Belga, assinado em Luanda em Agosto de 1927, que fez recuar a fronteira para leste, houve a necessidade de se construir mais 190 Kms (CÂMARA DOS DESPACHANTES OFICIAIS DE ANGOLA, 2004)

Atualmente, com uma extensão de 1.289 km, o caminho-de-ferro tem uma capacidade de 22 toneladas/eixo e potencial para 50 comboios/dia, utilizando para tal a Bitola do Cabo. Pode se ver na figura abaixo a distribuição espacial desta importante linha férrea ao lado das outras duas de destaque.

Figura 3 – As ferrovias nacionais (CFL, CFB e CFM)



(Fonte: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2019)

2.3. O Corredor do Lobito

O importante corredor do Lobito começa no Porto do Lobito, atravessa o território nacional em direção ao leste e cruza as regiões mineiras da República Democrática do Congo, na província de Katanga e a chamada cintura do cobre na Zâmbia.⁵ Este corredor é composto por um conjunto de infra-estruturas ferroviárias, portuárias, aeroportuárias e rodoviárias que ligam a cidade litoral de Benguela à RDC e a Zâmbia, sendo este o corredor mais curto com acesso a um porto. Assim, o corredor multimodal abrange o caminho-de-ferro de Benguela, o Porto do Lobito, plataformas logísticas, estradas e aeroportos, cobrindo a sua área de influência cerca de 26% da população angolana (Duarte *et al.*, 2014). O mesmo favorece o desenvolvimento de negócios de pequenas e grandes empresas, permitindo inclusive, através da via-férrea, o transporte rápido de enxofre do Porto do Lobito para a RDC, havendo também a possibilidade de servir outros mercados a sul do continente por esta via.

Figura 04 – O Corredor do Lobito

⁵ Fonte: www.euronews.com



(Fonte: MINTRANS, 2021)

A importância do corredor do Lobito resvala também para o contexto regional, tal como refere (DUARTE *et al.*, 2014) este corredor pode ser visto como um corredor de suma importância para o desenvolvimento da África Austral, com benefícios para os países anteriormente referenciados e os restantes na zona de influência.

Entre os mais recentes avanços, destacamos as conclusões extraídas do primeiro conselho consultivo do Porto do Lobito onde foram destacados⁶:

- A necessidade da cadeia logística do corredor estar a altura do mercado mundial, competindo com os seus concorrentes mais directos;
- Maior investimento em equipamentos e equilíbrio entre a utilização da capacidade instalada e a capacidade de produção nas minas;
- A importância da construção de armazéns de grupagem para os operadores do corredor poderem transportar maior volume de mercadoria e tornar os meios mais eficientes;
- Sugere-se também a sincronização dos projectos de reabilitação e construção de vias ferroviárias e rodoviárias entre Angola, RDC e Zâmbia;
- Defende-se também a salvaguarda das concessões dos terminais do Porto do Lobito, afim dos parceiros o tornarem mais competitivo.

Entre as plataformas projectadas pelo PNAMT (Programa Nacional de Acessibilidade Mobilidade e Transporte), o corredor do Lobito abrange cerca de 5 plataformas (incluindo um CCA no aeroporto da Catumbela). Aqui realçamos a Plataforma Logística do Lobito (Benguela), Plataforma Logística do Huambo, Plataforma Logística do Cuito (Bié), Plataforma Logística do Luena (Moxico) e Plataforma Logística do Luau (Moxico).

3. PROJETOS REGIONAIS DE REFERÊNCIA

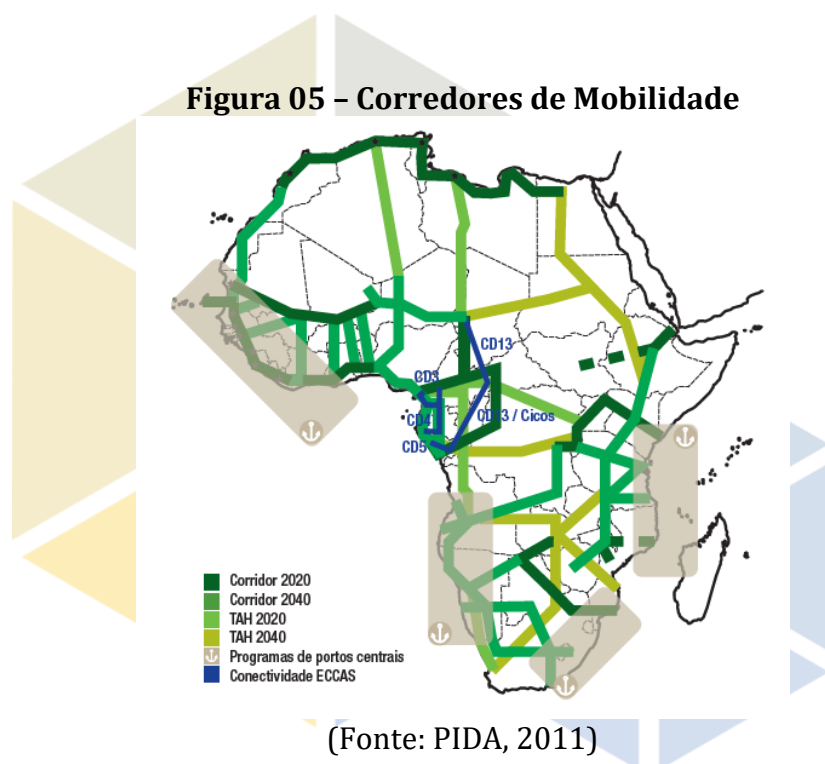
3.1. União Africana (UA)

De um modo geral, o continente apresenta um sistema de transporte deficiente em termos de qualidade e quantidade das infraestruturas e dos níveis de serviços, investimentos e manutenção, apresentando assim um sistema inadequado e com os custos de transporte dos

⁶ Fonte: www.angop.ao, consultado em 28-06-2021

mais altos do mundo, encarecendo inclusive o custo das trocas comerciais (AFRICAN UNION, 2021). A UA vem desenvolvendo vários projetos, em parceria com diferentes organizações políticas e económicas, procurando revolucionar a infraestrutura de transporte que serve o continente (PENHA, 2018).

Figura 05 – Corredores de Mobilidade



Na figura 5 podemos visualizar os principais corredores de referência para a UA. Na verdade, o sistema de Auto-estradas Transafricanas (TAH) é constituído por nove corredores principais, totalizando uma extensão de 50.100Km cujo desenho remonta o ano de 1970, com o objetivo principal de estabelecer uma ligação rodoviária de qualidade entre as cidades capitais do continente (AFRICAN UNION, 2021). Portanto, o Corredor Beira-Lobito (na sua extensão total) constitui o que se chama de auto-estrada Transafricana (TAH) 9, que liga a costa ocidental no oceano Atlântico à costa oriental no oceano Índico, na Beira, em Moçambique, passando, inclusive, como já referimos anteriormente, pela República Democrática do Congo (RDC), Zâmbia e Zimbabwe. Entre os corredores que atravessam Angola, inclui-se também, no eixo Sul-Norte, a Rodovia Windhoek (Namíbia) – Djamena já pavimentada nos troços nacionais dos Camarões, Angola e Namíbia (PENHA, 2018)

A Agenda 2063 da União Africana prevê a transformação socioeconómica de África nos próximos 50 anos, sendo impulsionadora de várias iniciativas que visam a o crescimento económico e o desenvolvimento sustentável, compreendendo destaque o Programa de Desenvolvimento de Infraestruturas em África, PIDA (UNIÃO AFRICANA, 2017).

3.2. Comunidade de Desenvolvimento da África Austral (SADC)

As infraestruturas têm sido um importante ponto para aquela que já se conhece como a maior organização regional da África Austral (SADC), esta organização tem destacado os projetos de desenvolvimento transfronteiriço com ênfase também nos transportes, almejando principalmente o fomento a cooperação entre os estados membros e a integração económica (TJONNELAND, 2011).

Em termos de transportes, Angola tem desenvolvido uma série de projectos ambiciosos para a reconstrução e desenvolvimento do sistema de transporte na região. Assim, dos 14 corredores de transporte da SADC três atravessam Angola, de onde destacamos o corredor do Lobito (TJONNELAND, 2011). De acordo com o autor anterior, o porto do Lobito, além de se ligar a RDC e a Zâmbia, está também ligado ao importante corredor da SADC, o corredor Norte-Sul, desenvolvido em parceria com a COMESA e a Comunidade da África Oriental. Na figura abaixo apresentamos uma perspectiva recente sobre os corredores da SADC que atravessam o país.

Figura 06 – Corredores da SADC

Corredor	Comprimento (Km)	Pavimentado %
Corredor 1: Norte -Sul	1.812	95%
Corredor 2: Luanda - Soyo - Cabinda (Angola, Congo Brazzaville, RDC)	539	74%
Corredor 3: Lobito (Angola, RDC e Zâmbia)	1.206	45%
Corredor 4: Malanje (Angola, RDC)	1.155	97%
Corredor 5: Namibe (Angola, Namibia, Botswana, Zâmbia)	1.502	56%

(Fonte: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2019)

Como já referimos anteriormente, um dos principais impulsionadores do desenvolvimento do corredor do Lobito foi a necessidade de transportar o mineiro do Congo e da Zâmbia. Nesse sentido, a ligação preferencial do interior para o litoral nessa região do continente sempre foi o corredor do Lobito. Assim, os desenvolvimentos do corredor sempre foram do interesse dos três países em questão (Angola, RDC e Zâmbia), especificamente, e para a SADC de um modo geral. Por este motivo, muitos projetos foram concebidos em nome das diversas organizações regionais africanas. Este importante corredor, antes do período longo da guerra civil angolana, no seu ponto mais alto, chegou a transportar cerca de 2,5 toneladas de bens incluindo cobre e outros minerais do interior até ao porto do Lobito (INTERNATIONAL CONFERENCE ON THE GREAT LAKES REGION, 2006).

No espaço SADC acredita-se que o desenvolvimento do corredor do Lobito apoia a implementação do plano de infraestruturas de base da organização, tendo o respectivo corredor

como prioritário neste processo. O foco no desenvolvimento do corredor vai permitir impulsionar as economias de Angola e da Zâmbia, visto que as duas são dependentes da extração de petróleo e cobre, respectivamente, havendo por isso a necessidade de diversificação aonde o corredor desempenha um papel muito importante (AFRICA DEVELOPMENT FUND, 2017).

3.3. Mercado Comum da África Oriental e Austral (COMESA)

A organização COMESA foi fundada em 1994, para substituir a anterior Área de Troca Preferencial para a Zona Oriental e Austral (PTA), que foi fundada em 1981 ainda sob tutela da antiga OUA, com o Plano de Ação de Lagos. Esta organização compreende 19 estados membros, nomeadamente o Burundi, Comores, República democrática do Congo, Djibouti, Egito, Eritreia, Etiópia, Quênia, Líbia, Madagascar, Malawi, Ilhas Maurícias, Ruanda, Seicheles, Sudão, Swazilândia, Uganda, Zâmbia e Zimbabwe (Comesa, 2016). A região da COMESA é uma das maiores organizações económicas regionais em África, com uma população de cerca de 482 milhões de pessoas, em 2017, e um produto interno bruto total a volta de 700 bilhões de dólares (COMSTAT, 2017 citado por COMESA).

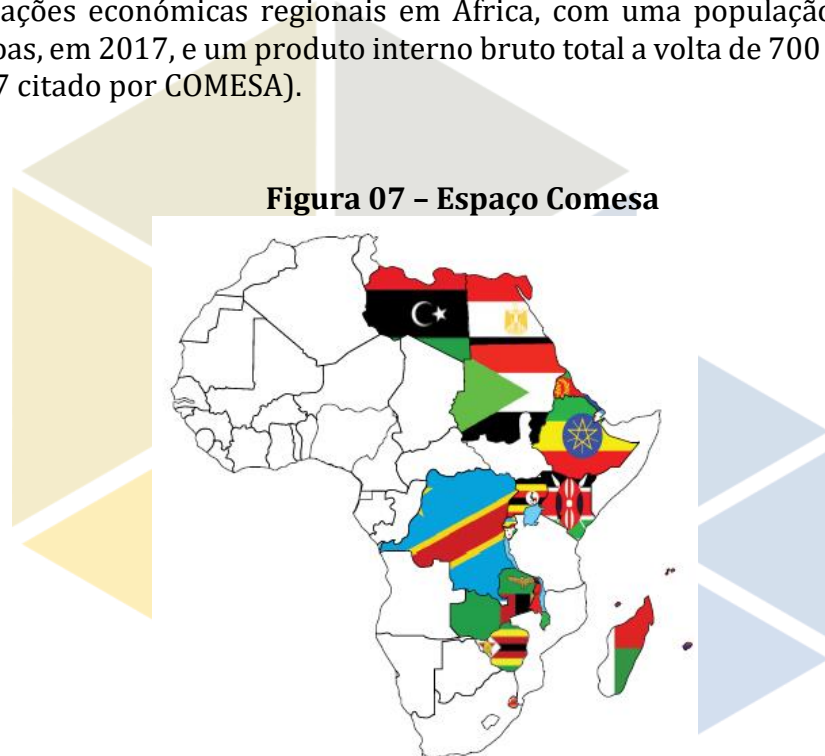


Figura 07 – Espaço Comesa

(Fonte: COMESA, 2016)

Na cooperação entre as organizações regionais em que Angola participa, podemos realçar a cooperação Tripartida (COMESA, EAC e SADC), com a estratégia de facilitar o desenvolvimento de um mercado de transporte rodoviário regional mais competitivo, integrado e liberalizado (BINGANDADI, 2017). Na figura em baixo, os países encravados.

Figura 08 – Países encravados



(Fonte: BINGANDADI, 2017)

4. METODOLOGIA

O presente estudo incide principalmente sobre a África Austral, com especial interesse no espaço SADC (*Southern African Development Community*), observando o caso particular de Angola e a sua participação na valorização do corredor do Lobito, enquanto elemento de ligação da costa ocidental à costa oriental (corredor Lobito-Beira). Neste âmbito, reconhece-se a dimensão intermodal do corredor do Lobito, porquanto constitui um elemento fundamental para o desenvolvimento local e integração regional, sendo o seu funcionamento em pleno vital para a eficiência da economia na região, destacando a cooperação entre os estados membros.

Assim sendo, o corredor do Lobito, nomeadamente os Caminhos-de-Ferro de Benguela e o Porto do Lobito são o foco central deste estudo, por constituir um factor estratégico de cooperação e integração regional, observando sempre as várias externalidades possíveis ao longo do mesmo. Com efeito, a presente abordagem visa fundamentalmente a envolvente histórica, social. Geoestratégica e geoeconômica, de forma a se aferir os principais impactos subjacentes ao seu contributo em benefício da cooperação e integração regional, através de uma revisão bibliográfica e documental, adoptando uma abordagem qualitativa, mediante um raciocínio dedutivo.

5. DISCUSSÃO DE RESULTADOS

As infraestruturas de logística e transportes são fundamentais para o desenvolvimento de qualquer Estado, resvalando também os resultados para os países vizinhos e a região económica a que pertencem. As vias de comunicação que se desenvolveram em África permitiram que regiões do interior tivessem acesso ao litoral. Neste continente, essas vias possibilitaram a ligação entre as áreas produtoras de bens primários aos portos de onde os produtos são escoados para o mundo, havendo inclusive a necessidade de complementaridade entre a ferrovia e a ligação marítima. O caminho-de-ferro permitiu, por exemplo, transformar a economia de diversas regiões.

Desde o início, o Porto do Lobito teve sempre a missão de servir de ponto de escoamento das mercadorias provenientes do interior. Como porto de águas profundas, permite atracar 8 embarcações de longo curso em simultâneo. Entre os mais recentes desenvolvimentos do mesmo, destaca-se o terminal minelareiro, com ligação ferroviária à RDC e a Zâmbia. O projeto de promoção deste terminal portuário parte da iniciativa de construção do caminho-de-ferro de Benguela, ou seja, o porto surge como consequência das necessidades da ferrovia. Este caminho-de-ferro de Benguela, também conhecido como dos mais históricos do continente africano, é a única linha férrea que liga a África Central ao Oceano atlântico. Já aqui se verifica a localização estratégica do mesmo para a região austral e para a logística regional. Com capacidade para 50 comboios por dia, com uma extensão total de cerca de 1.289 km, a linha férrea pode suportar 22 toneladas/eixo.

Grosso modo, o comboio e o porto definem a estrutura de base do corredor que atravessa o território nacional, passando pelas províncias do Huambo, Bié e Moxico (até ao município do Luau), chegando mesmo até a RDC, na província de Katanga e a chamada cintura do cobre (*cooperbelt*) na Zâmbia. Ao longo do corredor destacam-se também outras diferentes infraestruturas de logística: como exemplo disto temos 5 plataformas (de Benguela, do Huambo, do Bié e duas do Moxico) da rede do PNAMT (que inclui um CCA no aeroporto de Catumbela). Tem destaque nesta via de comunicação a expansão de negócios de pequenas e grandes empresas, permitindo, inclusive, o transporte rápido de enxofre do porto até a vizinha RDC.

Dados da própria UA apontam os custos de transporte em África como sendo dos mais altos do mundo, apresentando também níveis de serviços, qualidade e quantidade das infraestruturas deficientes. A mesma UA destaca o facto anterior como uma das causas também do encarecimento das trocas comerciais entre os estados africanos. Motivada pelas observações anteriores, a UA têm desenvolvido vários projetos com a finalidade de revolucionar as infraestruturas de transporte do continente. Um exemplo são as autoestradas africanas que totalizam uma extensão de 50.100 km, representando um sistema com 9 corredores. Dessas estradas, uma delas, TAH 9, atravessa o território angolano ao longo do corredor do Lobito, potencializando-o mais.

Entre as organizações regionais das quais Angola é país membro e que destacam a importância do corredor, a SADC faz atravessar, dos seus 14 corredores, cinco no território nacional. Os referidos corredores estão todos pavimentados acima dos 45% e compreendem uma extensão total de 6.240 km. Nesse contexto, o desenvolvimento do corredor do Lobito é também do interesse dos países vizinhos membros da organização. Acredita-se, na SADC, que esta ligação apoia a implementação do plano de infraestruturas de base da organização.

A COMESA, da qual Angola também integra, é uma das maiores organizações económicas regionais, com uma população de cerca de 482 milhões de pessoas, em 2017, e um produto interno bruto a volta dos 700 bilhões de dólares, no mesmo período. Nesse contexto, para o país, destaca-se também cooperação tripartida (COMESA, EAC e SADC) que tem como estratégia facilitar o desenvolvimento de um mercado de transporte rodoviário regional mais competitivo, integrado e liberalizado.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em suma, o corredor do Lobito apresenta-se como um importante corredor quer para o desenvolvimento interno de Angola, ao longo das províncias que atravessa e toda a zona de

influência, cerca de 26% da população angolana, tanto para os países vizinhos e para as organizações regionais sob a sua zona de influência. A estrutura do Caminho-de-ferro de Benguela materializa um canal sólido para o desenvolvimento da logística regional. O corredor que o comboio percorre representa assim uma via essencial para o desenvolvimento da região Austral. Portanto, todas as organizações acima referidas devem tê-lo sempre como referência na implementação de projetos de transporte, infraestruturas e de logística de âmbito regional.

Além das trocas comerciais, esta ligação entre os países da região desenvolve a cooperação entre os estados e conseqüentemente fortalece a integração regional. Como podemos verificar até aqui, os países que partilham as mesmas organizações regionais e, conseqüentemente, uma série de projetos que os aproxima, tendem a definir as suas estratégias de transporte e de infraestruturas perspectivando também a posição dos membros da organização que os integra.

Acreditamos, com base nas abordagens realizadas, que a cooperação entre os países da região é obrigatória para o progresso do transporte, infraestruturas e logística destes, reforçando a necessária integração e coesão regional. Assim, achamos determinante a participação de Angola nessa cooperação e o contributo do referido corredor, inestimável para o país e para os países vizinhos, com ênfase nos encravados, assim como para as diferentes organizações regionais.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AFRICA DEVELOPMENT FUND. *Multinational (Zambia, with Benefits spilling to other Corridor Sattes: Angola and RDC) - Lobito Corridor Trade Facilitation Project*. RDGS DEPARTMENT, 2017.
- BINGANDADI, L. *Tripartite Transport And Transit Facilitation Programme - Overview of the Program. Firs Meeting of Programme Steering Committee*. Gaborone-Botswana, , 2017.
- CÂMARA DOS DESPACHANTES OFICIAIS DE ANGOLA. *Anuário da Câmara dos Despachantes Oficiais de Angola*. Luanda: Novo Impacto. 2014.
- COMESA. *Medium Term Trategic Plan (2016 - 2020). In pursuit of Regional Economic Transformation and Development*, 2016.
- COMISSION, U. A. *African Development Bank (AfDB) Group. Obtido de Programme for Infrastructure Development in Africa (PIDA), 2021.:* <https://www.afdb.org/en/topics-and-sectors/initiatives-partnerships/programme-for-infrastructure-development-in-africa-pida>
- DUARTE, A., SANTOS, R., & TJONNELAND, E. N.. *O Corredor do Lobito em Angola - DA Construção ao desenvolvimento*. *Angola Brief*. 2014.
- EMPRESA PORTUÁRIA DE LUANDA. Terminal multiuso do porto de Luanda - concessão da infraestrutura portuária. *Memorando de Investimento*. Luanda: EPL, 2019.

- ESTEVES, E. **As vias de comunicação e meios de transporte como factores de globalização, de estabilidade política e de transformação económica e social: Caso do Caminho-de-ferro de Benguela (1889-1950)**. *International Symposium Angola on the Move: Transport Route, Communication, and History*. Berlin, 2014
- INTERNATIONAL CONFERENCE ON THE GREAT LAKES REGION. **Regional Programme of Action for Economic Development and Regional Integration - Lobito Corridor Project**. International Conference on the Great Lakes Region, 2006.
- MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Plano Director Nacional do Sactor dos Transportes & Estudo de Viabilidade Preliminar da Ligação Ferroviária entre o Caminho de Ferro de Benguela (CFB) e a Zâmbia**. *Workshop 3*, 2019
- MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Lançamento do Concurso Público do Corredor do Lobito**. *Lançamento do Concurso Público do Corredor do Lobito* (p. 14). Luanda: MINTRANS, 2021.
- MUECHI, A. M.. **Infraestruturas e Desenvolvimento Económico: O Caso do Porto do Lobito**. *Dissertação de Mestrado*, Departamento de Gestão e Informática, Universidade Portucalense, 2016
- PADULA, R. **Transportes - fundamentos e propostas para o Brasil**. Brasilia: Confea, 2008.
- PENHA, E. A. **Geopolítica e Logística de Transportes na África Subsaariana**. *Tensões Mundiais*, pp. 261-278, 2018.
- PIDA. **PIDA**. Virtual PIDA Information Centre, 2011: <https://www.au-pida.org/download/pida-executive-summary/> Acesso em em 29 de 10 de 2021.
- RELÓGIO, A., TAVARE, F., e PACHECO, L. Importância do Caminho de Ferro de Benguela para o Desenvolvimento Regional. **Cadernos de Estudos Africanos**, pp. 9-30, 2017.
- SANTOS, L. D. **A cooperação técnico-militar portuguesa: trabalho de investigação aplicada**. Amadora, Lisboa, Portugal: Academia Militar, 2010.
- TJONNELAND, E. N. **Desenvolver as infra-estruturas em Angola - qual o papel da SADC**. *CFI WORKING PAPER*, 2011.
- UNIÃO AFRICANA. **Disponibilização de Transporte Sustentável para a concretização da Agenda 2063 da UA - Transporte Reforça a Economia e a Sociedade Africana**. *Dissertação de Política de Transporte*. União Africana, 2017.