

Infraestruturas e desenvolvimento económico: O caso do Porto do Lobito

Angular Manuel Mumba Muechi

Dissertação de Mestrado em Finanças

Orientação: Prof. Doutor Luís Pacheco

Setembro, 2016



UNIVERSIDADE PORTUGALENSE

Angular Manuel Mumba Muechi

Infraestruturas e desenvolvimento económico:

O caso do Porto do Lobito

Dissertação apresentada na Universidade Portucalense Infante D. Henrique para obtenção do grau de Mestre em Finanças, sob a orientação do Prof. Doutor Luís Pacheco

Departamento de

Economia Gestão e Informática

Setembro, 2016



UNIVERSIDADE PORTUCALENSE

PENSAMENTO

Provérbio Africano (em língua Umbundu)

«Va pikila u okuta, va lungula o okuyeva»

«Deves cozinhar pirão para quem come, deves aconselhar quem escuta»

DEDICATÓRIA

À Deus Pai por ter-me dado saúde e força para superar as dificuldades.

Aos meus pais, minha esposa e a minha filha, pelo grande incentivo e apoio incondicional.

À Universidade Portucalense, pela oportunidade de fazer o curso.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente à Deus Pai, por ter-me dado energia suficiente para que eu pudesse chegar até este desiderato.

Aos meus familiares e amigos, particularmente, meus pais e a minha esposa pelo todo apoio que me deram.

Ao Porto do Lobito que forneceu-me todas as informações que necessitei.

À Administração Geral Tributária e os meus colegas que prestaram toda ajuda necessária na obtenção de dados que pudessem enriquecer o meu trabalho monográfico.

Ao meu tutor Prof. Dr. Luís Pacheco, pelo suporte técnico no pouco tempo que lhe coube, pelas suas correções e incentivos.

E a todos que direta ou indiretamente fazem parte da minha formação, o meu muito obrigado.

RESUMO

Este trabalho tem como essência compreender a importância das infra-estruturas no desenvolvimento económico de Angola, o atual momento das importações e exportação ao nível do Porto do Lobito e o seu corredor ferroviário como também a situação económica do país em geral. Desta feita, recolhemos entrevistas, dados estatísticos, arquivos e documentos atuais sobre a evolução económica do país e da cidade do Lobito. Assim sendo, caracterizamos o atual momento das infra-estruturas em África, com ênfase na importância das mesmas para a Angola e o passado histórico que o Porto do Lobito teve, isto é, na era colonial no que tange ao impacto económico relativamente às importações e exportações registadas naquela altura. Por sua vez, destacamos a dependência das exportações do Petróleo da nação angolana, que consequentemente afeta o atual momento, fruto da baixa do preço do barril do crude que está a criar um grande desequilíbrio na economia. Nesse âmbito, o Porto do Lobito ressent-se com a baixa das importações e exportações em toneladas de cargas, estas últimas diminutas por falta da diversificação da economia. Também referimos as condições infra estruturais do Porto do Lobito e sugerimos para o melhor funcionamento deste maior Porto de Angola, que é essencialmente importante na África Austral como também na diversificação da economia angolana para o bem-estar do seu povo.

Palavra-chave: Infra-estruturas, Porto do Lobito, Importações, Exportações, Diversificação da Economia, Angola.

ABSTRACT

This work is essentially understand the importance of infrastructure in economic development of Angola, the current situation of imports and exports at the level of the Port of Lobito and its rail corridor as well as the economic situation of the country in general. With that objective, we resort to interviews, statistical data collections, archives and current documents on economic developments in the country and the city of Lobito. Thus we characterize the current situation of infrastructure in Africa as well as its importance for Angola and the history that the Port of Lobito had in his past, that is, in the colonial era in terms of the economic impact in respect of import and export consisting at that time. In turn, we highlight the dependence on exports of oil of the Angolan nation, which consequently affect the current situation of low fruit of crude oil prices that is creating an imbalance in the economy, in which the Port of Lobito resents low imports and exports in tons of cargo that is almost non-existent for lack of diversification of the economy. We also refer the infra structural conditions of the Port of Lobito and make some suggestions to the better functioning of the largest port in Angola, which is especially important in Southern Africa as well as for the diversification of the Angolan economy and to the wellbeing of its people .

Keywords: Infrastructure, Port of Lobito, Imports, Exports, Diversification of Economy, Angola.

Índice

Introdução	11
Capítulo I	13
<i>1. Importância das Infraestruturas Públicas para o Desenvolvimento Económico</i>	<i>13</i>
1.1 O Estado Atual das Infraestruturas em África.....	14
1.2 O Estado Atual das Infraestruturas em Angola.....	16
1.2.1 Setor dos Transportes.....	17
1.2.2 Setor de Águas e Energia.....	21
1.2.3 Setor de Tecnologias de Informação e Comunicação.....	26
Capítulo II	28
<i>2. O Porto do Lobito e Enquadramento Histórico das Políticas de Importação e Exportação no Lobito/Angola</i>	<i>28</i>
2.1 Fases de Construção do Porto do Lobito.....	28
2.2 Breve historial sobre a importação e exportação no Porto do Lobito e o seu corredor ferroviário.....	30
2.3 Modernização e ampliação do porto do lobito.....	32
Capítulo III	34
<i>3. As Problemáticas da Política de Importação e Exportação no Lobito</i>	<i>34</i>
3.1 Alguns Entraves nas Operações Portuárias Concernente a Importação e Exportação no Lobito.....	35
3.2 Análise do Impacto das Transações Comerciais Relativamente à Importação e Exportação no Lobito.....	38
Capítulo IV	42
<i>4. Relação do Porto do Lobito com o Porto de Santos (BRASIL)</i>	<i>42</i>
4.1 Caracterização Breve da Economia Brasileira Relativamente ao Porto de Santos.....	42
4.1.1. Acessos.....	43
4.1.2. Instalações.....	43
4.1.3. Equipamentos.....	45
4.1.4. Facilidades.....	45
4.2. Comparação com o Porto do Lobito.....	46
CAPÍTULO V	50
<i>5. Análise de Dados do Inquérito</i>	<i>50</i>
5.1. Metodologia e Amostra.....	50
5.2. Análise das Respostas.....	51

A. Dados Sobre os Inquiridos	51
B. Opinião Sobre o Porto do Lobito.....	52
C. Principais Fatores que Dificultam um maior Desenvolvimento do Porto do Lobito.....	59
D. Principais Fatores que Dificultam um maior Desenvolvimento da Economia Angolana	60
5.3 Sugestão de Alteração das Políticas de Importação/ Exportação no Porto do Lobito.....	61
Conclusões.....	64
Recomendações.....	68
Referências Bibliográficas:.....	70
Webgrafia.....	72
Anexo	73

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 - Quadro analítico da movimentação de cargas e arrecadação de receitas.....	34
Tabela 2 - Transações comerciais das mercadorias importadas por região	38
Tabela 3 - Transações comerciais das mercadorias exportadas por região.....	39

ÍNDICE DE FIGURAS E GRÁFICOS

Figura 1 - Fotos de silos do porto do lobito em mau estado de conservação.....	36
Figura 2 - Mapa da província de benguela onde está situada a cidade do lobito.....	41
Gráfico 1 - Distribuição dos inquiridos por idade.....	51
Gráfico 2 - Distribuição dos inquiridos por sexo.....	51
Gráfico 3 -O PL é uma infraestrutura fundamental para o desenvolvimento da província de Benguela?.....	52
Gráfico4 - O PL tem sido alvo de um forte investimento público nos últimos cinco anos?.....	53
Gráfico5 - O movimento de mercadorias exportadas através do PL tem aumentado fortemente nos últimos cinco anos?.....	53
Gráfico 6 - O movimento das mercadorias importadas através do PL tem aumentado fortemente nos últimos cinco anos?.....	54
Gráfico 7 - O PL é uma infraestrutura fundamental para o esforço da diversificação da economia angolana?.....	55
Gráfico 8 - As receitas das taxas cobradas através do PL têm aumentado fortemente nos últimos cinco anos?.....	55
Gráfico 9 - Existem elevadas dificuldades burocráticas que dificultam a utilização do PL pelas empresas da região de Benguela?.....	56
Gráfico 10 - Seria desejável uma redução das taxas de armazenagem e outras praticadas pelo PL?.....	57
Gráfico 11 - Um dos problemas com o PL é o excesso de burocracia e a falta de transparência na sua relação com as empresas?.....	57
Gráfico 2 O PL tem capacidade para ser uma infraestrutura fundamental para a exportação de produtos agrícolas da região de Benguela?.....	58
Gráfico 13 - Principais fatores que dificultam um maior desenvolvimento do porto do lobito...59	
Gráfico 12 - Principais fatores que dificultam um maior desenvolvimento da economia angolana	60

ÍNDICE DE ABREVIATURAS

AGT - ADMINISTRAÇÃO GERAL TRIBUTÁRIA

CFB - CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

CODESP - COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DE SÃO PAULO

DWT - *DEADWEIGHT TONNAGE* (PESO BRUTO DE UM NAVIO)

EDEL - EMPRESA DE DISTRIBUIÇÃO DE ENERGIA DE LUANDA

ENE - EMPRESA NACIONAL DE ELETRICIDADE

EUA - ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

EUR - MOEDA EM EUROS

FMI - FUNDO MONETÁRIO INTERNACIONAL

FNLA - FRENTE DE LIBERTAÇÃO DE ANGOLA

HP - *HORSE POWER* (CAVALOS DE FORÇA)

MPLA - MOVIMENTO POPULAR DE LIBERTAÇÃO DE ANGOLA

NEPAD - NOVAPARCERIA PARA O DESENVOLVIMENTO DE ÁFRICA

PIB - PRODUTO INTERNO BRUTO

PL - PORTO DO LOBITO

PNUD - PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO

PS - PORTO DE SANTOS

RDC - REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DO CONGO

SADEC - COMUNIDADE PARA O DESENVOLVIMENTO DA ÁFRICA AUSTRAL

TEU - *TWENTY FEET EQUIVALENT UNIT* (UNIDADE EQUIVALENTE A 20 PÉS)

TIC - TECNOLOGIAS DE INFORMAÇÃO E COMUNICAÇÃO

UE - UNIÃO EUROPEIA

UNITA - UNIÃO NACIONAL DE LIBERTAÇÃO DE ANGOLA

USD - DOLÁRES NORTE AMERICANOS

VTS - *VESSEL TRAFFIC SERVICE* (SERVIÇOS DE TRÁFICO DE NAVIOS)

INTRODUÇÃO

A. Enquadramento Geral do Tema

África é um continente muito rico, com grandes fontes de energia, sustentado com reservas de águas suficientes assim como minérios. Porém, é o continente mais pobre do mundo resultante de conflitos armados, corrupção, falta de políticas de educação e empreendedorismo. Assim sendo, há necessidade prioritária de dinamizar a sua economia com investimentos públicos em infraestruturas.

É nesta vertente que Angola se enquadra, pois o país viveu quase trinta anos de guerra e boa parte das suas infraestruturas económicas foi dilacerada. Apesar de ter sido realizado um investimento de vulto, o país continua longe de responder às expectativas económicas atuais.

Com este propósito, o presente trabalho mostrar-nos-á a importância e o atual momento das infraestruturas no desenvolvimento económico em África, e de vários setores económicos de Angola, com destaque para o Porto do Lobito, e também um passado histórico sobre a sua construção para atender à procura comercial na província de Benguela e ao comércio entre três países: Angola, República Democrática do Congo (ex. Congo Belga) e Zâmbia. Ilustraremos igualmente o período pós-colonial e, por fim, a realidade atual da movimentação de cargas e condições infraestruturais do Porto do Lobito no que concerne à Importação e Exportação.

Neste trabalho mostraremos uma sugestão comparativa entre a economia brasileira e angolana bem como o importante porto de Santos e o maior porto angolano, isto é, do Lobito, no sentido de adequar e atender à procura para corresponder às exigências socioeconómicas do país em desenvolvimento.

Assim sendo, procuraremos mostrar como estão as nossas infraestruturas atuais e evidenciar que é prioritária a diversificação da economia angolana e a modernização e ampliação do porto do Lobito, dado o impacto positivo nas importações e exportações em Angola.

Algumas destas questões serão objeto de estudo nesta dissertação.

B. Objetivos e Metodologias

Este trabalho tem como objetivo geral caracterizar o momento atual das importações e exportações de mercadorias ao nível portuário na cidade do Lobito para estimular a economia angolana.

Para os objetivos específicos definimos como:

- Compreender o atual estado das infraestruturas nacionais que têm grande impacto na economia nacional;
- Identificar as principais razões da pouca diversificação da economia;
- Medir a economia brasileira através do Porto de Santos e compará-la com a angolana através do Porto do Lobito;
- Explicar medidas sugestivas para melhor implementação das políticas do Porto do Lobito e da diversificação da economia para estimular as exportações e posterior independência do petróleo.

Desta feita, recorreremos a entrevistas, recolhas de dados estatísticos, arquivos e documentos atuais sobre a evolução económica do país e da cidade e do porto do Lobito. É igualmente realizado um pequeno inquérito. Portanto, são utilizado métodos qualitativos e quantitativos para conhecer *in loco* a realidade prática do problema.

CAPÍTULO I

1. Importância das Infraestruturas Públicas para o Desenvolvimento Económico

Como é do conhecimento geral, África é o continente mais pobre do mundo. Cerca de um terço de sua população vive com menos de um dólar ao dia, abaixo do nível da pobreza (Banco Mundial, 2009). O avanço de epidemias, o agravamento da miséria, o aumento da corrupção e os conflitos armados levam esta região a um verdadeiro caos. O atraso económico e a ausência de uma sociedade de consumo em larga escala, colocam o mercado africano em segundo plano no mundo globalizado. O PIB total é de apenas um por cento do PIB mundial e o continente tem uma influência de apenas dois por cento das transações comerciais que acontecem no mundo de acordo com a mesma fonte do Banco Mundial.

Na sua maioria, os africanos são tradicionalmente agricultores e pastores. A colonização europeia aumentou a procura externa de determinados produtos agrícolas e minerais, fruto da construção de sistemas de comunicação, introdução de cultivos e tecnologia europeia, assim, desenvolveu-se um sistema de economia de intercâmbio comercial coexistindo com a economia de subsistência, apesar de serem insuficientes face a realidade social que o continente atravessa.

De acordo com o mesmo relatório do Banco Mundial, um quarto do território africano é coberto por florestas, isso faz com que países como Gabão, Costa do Marfim, Libéria, Gana e Nigéria sejam grandes exportadores de madeira.

África é rica em fontes de energia, por exemplo, o Petróleo é produzido principalmente na Nigéria, Angola, Líbia e Argélia como maiores produtores do crude.

O setor hidroelétrico também é rico. O continente possui um dos maiores potenciais do mundo fundamentado pela posse de grandes e médios rios, correndo em áreas planálticas.

O setor Mineiro é riquíssimo com grandes reservas de urânio, diamantes e cobre em países como a Libéria, Serra Leoa, Congo Democrático, Zâmbia, Níger, Namíbia, Botswana, Angola entre outros.

Além destes setores, há outros que apresentam muitas insuficiências e que precisam ser fortemente investidos como é o caso da agricultura, pecuária, indústria e as tecnologias de comunicação.

Assim sendo, surge uma questão que não se quer calar: *Com tantas riquezas e oportunidades porque as infraestruturas são fundamentais para o desenvolvimento económico de África?*

Primariamente, devemos analisar o aspeto teórico e prático na qual a economia de um país para que possa ser competitivo do ponto de vista internacional deve desenvolver essencialmente as suas infraestruturas para corresponder às exigências atuais do mercado económico e social da sua região. Por isso é que *“a infraestruturas é a sustentação de uma economia e a falta dela inibe o crescimento económico”* segundo a ex-Vice-Presidente do Banco Mundial, Obiageli Ezekwisi¹.

Em segundo lugar, que é o mais importante, em África, a pobreza e a miséria predominam profundamente e a falta de infraestruturas reduz a produtividade no continente em até 40% ao ano (Banco Mundial, 2009). Em consequência disso, muitos habitantes do continente não têm acesso a água potável, a energia elétrica e às tecnologias de comunicação. Para melhor compreensão, abordaremos esses factos na seção subsequente.

1.1 O Estado Atual das Infraestruturas em África

Na maioria dos países africanos, as infraestruturas públicas registam um atraso cada vez maior em relação às de outros países em desenvolvimento. Os setores das infraestruturas como a energia, transporte, água, informação e tecnologia carecem de investimentos e têm uma pobre manutenção.

Uma importante análise, feita recentemente pelo relatório do Banco Mundial: *Infraestrutura em África, Tempo para Mudança*², concluiu que África tem as infraestruturas mais fracas do mundo. As redes de infraestruturas em África caracterizam-

¹[Htp://www.noticias.terra.com.br/mundo/África tem a pior economia do mundo](http://www.noticias.terra.com.br/mundo/África%20tem%20a%20pior%20economia%20do%20mundo) (consultado em 20/04/16).

²Este estudo foi realizado pelo Banco Mundial em parceria com a comissão da União africana, a NEPAD (Nova Parceria para o Desenvolvimento de África), o Banco Africano para o Desenvolvimento, o Banco de Desenvolvimento da África Austral e o consórcio para as Infraestruturas em África. Está disponível em <http://web.worldbank.org>.

se pela falta de ligações a nível regional e os estagnados níveis de acesso aos agregados familiares. O estudo considera que o bom funcionamento das infraestruturas é essencial para o desempenho económico de África e que a melhoria das ineficiências e da redução do desperdício poderiam resultar numa melhoria substancial na vida dos africanos (Tjollnland, 2011).

A *energia elétrica* é o maior desafio em África, em termos de infraestruturas. O problema da energia elétrica afeta cerca de 30 países africanos. O total da capacidade instalada de produção elétrica de 48 países da África subsariana é de 68 gigawatts, não superior à Espanha, como exemplo, e 25 % desta capacidade não está disponível porque as centrais elétricas são antigas e têm uma manutenção insuficiente.

O setor de *água* em África é minado pela grande variabilidade hidro-climática, armazenamento inadequado, aumento da procura e falta de cooperação transfronteiriça. Menos de 60% da população africana tem acesso a água potável. Com mais de 60 rios transfronteiriços no continente, desenvolver infraestruturas em grande escala para gerir o uso da água e evitar conflitos é um enorme desafio. Nos últimos 40 anos, somente 4 milhões de hectares de irrigação foram desenvolvidos, comparados com 25 e 32 milhões para Índia e China, respetivamente.

O setor dos *transportes* caracteriza-se por ser ineficiente e ineficaz. A articulação entre diferentes meios de transporte (aéreo, rodoviário e ferroviário) é fraca. Portos com pouco equipamento, sistemas de redes ferroviárias antigos e acessos inadequados a estradas durante todas as estações do ano são os problemas centrais de transportes em África. Apenas 40% dos africanos que vivem em zonas rurais residem a 2 quilómetros ou menos de estradas circuláveis durante todas as estações. Melhorar a acessibilidade a estradas nas zonas rurais é vital para o aumento da produtividade agrícola em toda a África. A limitada cooperação no setor dos transportes rodoviários faz com que os preços dos fretes rodoviários se mantenham desnecessariamente altos, pois a burocracia existente nos corredores do comércio internacional mantém o movimento de transporte de mercadorias lento, aumenta os custos e reduz o comércio intrarregional.

Nos últimos quinze anos, tem havido um esforço para o investimento em infraestruturas para o desenvolvimento económico de África, visto que as mesmas são uma prioridade setorial fundamental e essencial para o crescimento económico sustentável, para a diminuição da pobreza e para a criação de emprego (NEPAD, 2001).

Apesar destes esforços na criação de infraestruturas, estima-se que são necessários 93 mil milhões de dólares (86 mil milhões de euros) por ano, durante a próxima década, para fornecer a África as infraestruturas adequadas para corresponder às exigências vigentes do mercado económico e social (Tjollnland, 2011), caracterizando assim as reais deficiências atuais em que as infraestruturas em África se encontram.

Na área de *tecnologias de informação e comunicação* regista-se um progresso bastante significativo. Importa dizer que, em 2012, havia cerca de 650 milhões de assinantes de telemóveis, tornando o mercado de telefones móveis maior que na União Europeia e nos Estados Unidos da América. Além disso, cerca de 68 mil quilómetros de cabo submarino e mais de 615 mil quilómetros de redes nacionais de fibra ótica foram instalados, aumentando assim significativamente a conectividade em África. Pode-se afirmar que a internet de banda larga está à disposição dos mil milhões de cidadãos africanos (Banco Mundial, 2012). É de realçar que cerca de 80 por cento da transmissão global de dados é feita através de cabos submarinos. Até meados de 2009, 40 por cento dos países africanos não dispunham de ligação direta a cabos de banda larga (Livingston, 2011). Porém, atualmente os custos destas operações em África são muito onerosos.

1.2 O Estado Atual das Infraestruturas em Angola

A população em Angola é aproximadamente de 24,3 milhões de habitantes e encontra-se desigualmente distribuída pelo país. As áreas com maior densidade populacional situam-se em redor da capital, Luanda, e de um punhado de outras cidades principais como Benguela, Lobito, Lubango e Huambo. A distribuição espacial da população é influenciada pela presença de vastos recursos naturais e pelo potencial agrícola. As terras altas do interior de Angola são abundantes em recursos hídricos e adequadas para a agricultura. Os campos de petróleo em Angola estão localizados na maior parte na região do litoral, a norte e a oeste. O país é rico em diversos minerais que são encontrados no leste e centro (Banco Mundial, 2014).

A distribuição das redes infraestruturais em Angola segue, geralmente, o padrão do aglomerado populacional e dos recursos naturais, com uma grande densidade de infraestruturas de transporte, água, energia e TIC (Tecnologias de Informação e Comunicação) ao longo da parte ocidental do país, apesar de apresentarem muitas deficiências (Pushak e Foster, 2011).

Assim sendo, mostraremos alguns ganhos e desafios dos principais setores de infraestruturas em Angola para compreendermos melhor o estado atual dos mesmos

1.2.1 Setor dos Transportes

A responsabilidade pela supervisão e regulação da atividade das infraestruturas de transporte recai na Direção Nacional dos Transportes Terrestres sob tutela do Ministério dos Transportes.

Estradas – Angola, por ter uma vasta fronteira com quatro países, possui uma rede de estradas bastante extensa e, nesta vertente, investiu cerca de 2,8 mil milhões de dólares (2,4 mil milhões de Euros), durante o período de 2005-2009. Isto fez de Angola um dos países africanos que mais dinheiro gastou em infraestruturas rodoviárias. Estes investimentos são mais que suficientes para cobrir as necessidades de manutenção e reabilitação (Pushak e Foster, 2011).

Porém, estes factos não se traduziram na prática. As redes de estradas de Angola encontram-se muito fracas. Por exemplo, desde 2009 a 2014 registaram-se mais de 18 mil mortos nas estradas nacionais e um dos fatores desta consequência é a falta de iluminação na via e as péssimas condições das estradas com buracos e charcos, segundo a Direção Nacional de Viação e Trânsito de Angola³. Em 2010, a rede de estradas em Angola cobria 62.560 km e, deste total, a rede classificada (primária, secundária e terciária) representa 58 por cento ou 36.399 km. O resto correspondia a rede urbana de 11.057 km e à rede não classificada, de 15.104 km. A condição inadequada das estradas, causada por anos de destruição e de má manutenção é um dos fatores que contribuem para os baixos níveis de tráfego. Cerca de 58 por cento da rede de estradas é classificada e 40 por cento de sua rede rural encontram-se em fracas condições, uma das piores estatísticas de África, em termos de condições de estradas.

Para melhor solução, no programa de investimento das estradas, é melhorar a qualidade e a densidade das mesmas, estabelecer um fundo operacional rodoviário e um imposto sobre o combustível e combater as subfacturações, corrupções e maior exigência nas empresas de manutenção e fiscalização das estradas nacionais.

³<http://www.dnoticias.pt/atualidade/mundo/475026-mais-de18-mil-mortos-nas-estradas-angolanas-em-cinco-anos> (consultado em: 26/03/16)

Linhas Ferroviárias - Angola possui três linhas férreas operacionais, que são:

- Linha de caminho de ferro de Benguela (entre o Lobito e o Luau, numa extensão total de 1340 km);
- Linha de caminho de ferro de Luanda (entre Baía e Malange, numa extensão total de 445 km);
- Linha de caminho de ferro de Moçâmedes (entre Namibe e Menongue, com uma extensão total de 860 km).

No passado, os sistemas ferroviários chegaram a transportar 9,3 milhões de toneladas métricas para os portos de Luanda, Namibe e Lobito antes da guerra civil (Banco Mundial, 2005). Foram reabilitados desde 2007 a 2015 cerca de 2700 km de linha férrea no valor de 3,5 mil milhões de dólares (3 mil milhões de Euros). A construção, reabilitação e modernização culminou com a construção de 151 estações de raiz e a aquisição de 42 locomotivas, 248 carruagens de várias tipologias e 263 vagões⁴.

Apesar da reabilitação, existem ainda outros desafios do estado angolano que tange na criação de plataformas logísticas em diversos locais ao longo do traçado de linha, a duplicação da linha de caminho de ferro de Luanda entre as estações de Baía e do Bungo e a construção de um ramal entre Baía e o novo aeroporto internacional da capital, que inclui quatro passagens de nível superior, assim como a construção de uma linha que passa no interior da cidade do Lobito para o porto de minérios daquela cidade portuária, segundo o *Ministro dos Transporte de Angola, Augusto Tomás*⁵.

De realçar que alguns troços das linhas férreas construídas e reabilitadas encontram-se desalinhas, o que causa alguns constrangimentos no transporte de mercadorias e de passageiros em algumas províncias do país.

Principais Portos - existem em Angola três principais portos que são:

- O Porto de Luanda;
- O Porto do Lobito;
- O Porto do Namibe.

⁴[Htp://www.24.sapo.pt/article/reabilitação da rede ferroviária nacional](http://www.24.sapo.pt/article/reabilitação%20da%20rede%20ferroviária%20nacional) (consultado em 20/04/16)

⁵<http://www.cargosedicoes.pt> (consultado em 20/04/16)

Existem ainda o porto de Cabinda, o porto do Soyo e o porto Amboim que são considerados secundários dado os fluxos de comércio internacional que atualmente ostentam.

Neste contexto, houve um investimento acentuado do estado angolano nos portos de Luanda e Lobito, prioritariamente.

O Porto do Luanda teve um investimento na ordem de 130 milhões de dólares (121 milhões de euros) no período de 2006-2010, com o objetivo de criar uma nova imagem infraestrutural portuária e aumentar a sua capacidade de resposta em termos de cargas e descargas (LUSA, 16/02/2006).

Este grande investimento englobou a reabilitação das gruas existentes, a aquisição de novas gruas, a extensão dos cais, a criação de condições que melhoram a manobra dos navios e a modernização do segundo terminal de contentores, no sentido de permitir a movimentação de, pelo menos, 5,3 milhões de toneladas de cargas ao ano.

Para aliviar os problemas de congestionamento no Porto de Luanda foi criado um Porto Seco em Viana, a cerca de 30 km do Porto em direção ao interior do país, com ligação por estrada e linha ferroviária. Além disso, está em construção um novo porto para contentores, num espaço de 2.400 hectares, na barra do Dande, ao norte de Luanda (Pushak e Foster, 2011).

Em 2014, como resultado destes fortes investimentos e políticas de modernização do porto de Luanda, registou-se uma movimentação de 12 milhões de toneladas de cargas, o que representa um crescimento de 5 por cento em relação aos anos anteriores desde 2010, segundo o Presidente do Conselho de Administração do Porto de Luanda, Francisco Venâncio (ANGOP, 2015).

Quanto ao porto do Lobito, houve um investimento de mais de 1,2 mil milhões de dólares (1,06 mil milhões de euros) que resultou na construção do terminal de contentores do porto do Lobito, terminal minério do porto do Lobito, porto seco do Lobito, a aquisição de rebocador multifuncional para a capitania do porto do Lobito e uma lancha rápida para a referida capitania.

O terminal de contentores implicou a construção de 414 metros de cais e 15 hectares de parque de armazenamento de contentores. O cais pode ser acedido por navios

porta-contentores de 4.^a geração, navios com capacidade para transportar entre 3000 e 4000 contentores de 20 pés e o porto seco do Lobito envolveu uma construção de 9 hectares de parqueamento de construção de contentores.

Importa referir que tanto o terminal de contentores e o porto seco têm a capacidade de armazenamento de 260.000 contentores/ano.

Por seu turno, o terminal de minérios envolveu a construção de 310 metros de cais e uma área de armazenamento de 9 hectares e o mesmo tem a capacidade para movimentar três milhões e seiscentas mil toneladas de minérios ao ano.

O rebocador multifuncional para a capitania do porto do Lobito possui autonomia para 30 dias de navegação e 44 metros de comprimento.

Quanto à lancha de busca e salvamento marítimo tem um comprimento total de 22,5 metros e com uma velocidade de cruzeiro de mínimo de 28 nós e vai melhorar muito a capacidade da capitania de apoiar operações de emergência e resgate no mar, de controlo e combate à poluição marítima e de incêndios.

Estas novas infraestruturas criadas no Porto do Lobito poderão garantir um desenvolvimento regional pois, com a reabilitação dos caminhos de ferro de Benguela, que ligam ao porto e que fazem fronteira com a República Democrática do Congo e Zâmbia, poderá certamente permitir as exportações de minérios destes países para outros continentes com passagem de trânsito em Angola bem como a articulação comercial com estes países vizinhos (BIGA, agosto de 2014).

No que toca ao porto do Namibe, o projeto de reabilitação e modernização será implementado em duas fases.

A primeira fase já concluída do projeto orçou em mais de 25 milhões de dólares (22 milhões de euros), doados pelo governo japonês cujas obras foram realizadas pela empresa nipónica *Toa Corporation*, que reabilitou o cais de 240 metros para 875 metros de comprimento, o terminal de contentores, um sistema de iluminação com torres de 30 metros de altura e o sistema de bombagem de água compatível com as necessidades atuais da instituição⁶.

⁶<http://www.cargosedições.pt> (consultado em 20/04/16)

A segunda fase compreenderá a sua expansão em águas profundas de forma a afirmar-se como a maior infraestrutura portuária da região sul de Angola. Este projeto será mais uma vez financiado pelo governo Japonês segundo o seu Embaixador em Angola, Kunioki Ito (ANGOP, 2016).

Apesar destas infraestruturas terem sido reabilitadas e construídas, existem ainda alguns obstáculos a ultrapassar que julgamos serem o congestionamento de trânsito de acesso aos portos, o mau estado das estradas que ligam aos portos, principalmente o do Lobito e Luanda, a falta de eficiência e desempenho no manuseamento de mercadorias, aquisição de mais equipamentos e o agravamento das taxas de manuseamento dos portos angolanos.

1.2.2 Setor de Águas e Energia

Angola possui uma grande reserva hidrográfica rica e diversificada. O escoamento superficial anual é estimado em cerca de 140 milhões de metros cúbicos de água, um dos mais elevados da região da África Austral.

Apesar desta qualidade que a mãe natureza proporciona, os atuais níveis de cobertura e qualidade de serviços de abastecimento de água e saneamento básico são muito baixos e ineficientes quando comparados com as médias africanas.

Segundo a *Global Water Challenge*, o acesso à água potável e saneamento básico leva a uma vida saudável, mais longa, mais produtiva e quebra o ciclo da pobreza. Sem saneamento básico e segurança da água, as comunidades não podem tratar adequadamente de outros objetivos de desenvolvimento como o fornecimento de cuidados de saúde, a redução da pobreza e o aumento da frequência escolar elementar. A água e saneamento básico são necessidades e direitos humanos⁷.

No que toca ao abastecimento de água, na maior parte das cidades angolanas as infraestruturas de abastecimento estão velhas, quer em termos de estado físico quer em termos de capacidade de resposta. Por isso, os serviços de água de Angola têm sido incapazes de lidar com a crescente urbanização, ao ponto de cerca de 40 por cento da população urbana depender de água maioritariamente não tratada, fornecida por

⁷*Global Water Challenge* em: <http://www.globalwaterchallenger.org/home> (consultado em 26/04/16).

vendedores ambulantes, armazenadas em reservatórios sem condições de higiene e limpeza adequada (Pushak e Foster, 2011). Este facto tem trazido consequências desastrosas à Saúde Pública, lembrando que Angola teve a mais alta taxa de doenças diarreicas do mundo, visto que 60 por cento da população não tinha acesso aos serviços de Saúde na altura (OMS - Estratégica de Cooperação, 2009). Por estas razões, que parecem difíceis de justificar, as tarifas de serviço de Angola estão entre as mais altas de África, a 2,30 dólares (2,04 euros) por metro cúbico de água, enquanto os vendedores ambulantes cobram entre 18 à 20 dólares (15 a 17 euros) por abastecimentos de água não tratada e não canalizada.

A responsabilidade pelo abastecimento de água à população a nível nacional é do Ministério da Energia e Águas, representado localmente pelas Direções Provinciais. No caso de Luanda, existe uma concessionária que é a EPAL (Empresa Pública de Abastecimento de Água em Luanda).

Dados do Ministério da Energia e Águas revelam que metade da água produzida pela empresa de serviços públicos de água em Luanda perde faturação, resultante do avançado estado de degradação da rede de distribuição e dos atos de vandalismo a que constantemente está sujeita (pelos quais a população procura desviar água), implicando perdas de eficiências do sistema.

O Banco Mundial aprovou um projeto institucional do setor das águas em Angola, orçado em 113,2 milhões de dólares (100,5 milhões de euros), a ser executado entre 2009 a 2015, visando melhorar o fornecimento de água à população. O objetivo principal do projeto é reforçar a capacidade institucional e as agências do setor das águas e melhorar o acesso da população ao bem.

Devido à sua posição geográfica, Angola é um país que tem grandes potencialidades em termos de recursos hídricos. São 47 as bacias hidrográficas existentes no país. O problema de abastecimento de água ocorre principalmente devido a má exploração dos recursos hídricos que o país oferece.

A recuperação dos sistemas de produção de água assim como a sua ampliação, a instalação de estações de tratamento de água, a multiplicação de furos de água subterrânea para o aumento do acesso à água potável pelas populações das zonas rurais, exigem grandes recursos financeiros. Assim, na elaboração dos Planos Diretores, no

reforço da capacidade institucional, bem como na implementação de alguns projetos vitais, será de grande importância o apoio e assistência das instituições especializadas das Nações Unidas e da Comunidade Internacional, sem negligenciar a participação da iniciativa privada e a auscultação da própria comunidade local.

Para o saneamento básico, o Ministério da Energia e Águas afirmou que cerca de 59,4% da população de Angola tem acesso a serviços de saneamento adequados (Dombaxe, 2011, p. 36).

Contudo, a atual rede foi construída na época colonial. Após a independência, devido à escassa manutenção e limpeza a rede está degradada, não funciona corretamente, passando os efluentes a serem diretamente descarregados para a rede pluvial sem tratamento prévio.

As novas construções não foram devidamente inspecionadas e, por isso, muitos dos esgotos foram ligados diretamente à rede de drenagem de águas pluviais. As redes de drenagem descarregam geralmente nos cursos de água: mar, rios, riachos e lagos. A descarga de esgotos não tratados tem originado um estado geral de poluição destes locais.

Nas zonas periurbanas, alguns residentes constroem sanitários exteriores à residência principal, que geralmente servem mais de uma família. Os dejetos provenientes deste tipo de sanitários são carregados em tanques sépticos que, quando cheios, são esvaziados manualmente. A limpeza é feita de forma não regular, depositando os dejetos em locais escolhidos aleatoriamente ou em cursos de água naturais ou artificiais ao ar livre representando um grau acentuado de risco para a saúde dos moradores.

De acordo com o Relatório de Desenvolvimento Humano de 2006, para se alcançar o objetivo de desenvolvimento do Milénio nº 7, meta 10, é fundamental *“reduzir a metade da população mundial sem acesso a água potável e saneamento. No entanto, ao concretizar-se esta meta, outros objetivos seriam atingidos, pois a água potável e o saneamento poupariam as vidas de inúmeras crianças, promoveriam o progresso na educação e libertariam as pessoas de doenças que as mantêm na pobreza”* (PNUD, 2006).

A situação de água e do saneamento em Angola deve ser encarada como prioridade política e solucionada num curto prazo, para diminuir as altas taxas de doenças

transmitidas através da água, melhorar e construir novos sistemas de abastecimento de água, melhorar a eficiência dos serviços e regularizar as tarifas para níveis de recuperação de custos.

No campo da energia elétrica, Angola não tem nada que possa ser descrito como uma rede energética nacional, muito menos interligações regionais.

Apesar destas deficiências, Angola tem vindo a fazer fortes investimentos no setor energético, desde 2002, para restabelecer e reconstruir as infraestruturas que foram destruídas pela guerra civil. Estimativas indicam que os investimentos levaram a um aumento da capacidade de produção energética de 830 MW (Mega Watts), em 2002, para mais de 1.200 MW, em 2008 (Banco Mundial, 2010).

Nesta vertente, houve a construção da barragem de Capanda, a reabilitação da barragem do Gove e de Cambambe, que atualmente permitiram a produção de 2.162 MW, o que ainda é insuficiente para responder aos pedidos atuais.

Além do mais, uma percentagem relativamente elevada da capacidade de produção em Angola encontra-se operacional. Por exemplo, em 2008, quase 1000 MW, ou seja, 80 por cento da capacidade de produção instalada estavam operacionais. Estes são, em média, números mais altos do que os países ricos em recursos onde aproximadamente 66 por cento dessa capacidade se encontra operacional e a produzir energia elétrica (Pushak e Foster, 2011, p. 14). Desta forma, Angola tem sido capaz de acelerar rapidamente a sua produção energética durante a última década. Esta capacidade de produção e operacionalidade facilitou um crescimento anual de 13 por cento relativamente à produção energética, entre 2009 e 2008. Segundo o relatório do Banco Mundial de 2010, em 2008 foram produzidos cerca de 4.133 GWH (Giga Watts por hora) de energia elétrica, uma subida acentuada, comparativamente aos níveis de produção de 1999 que foram de 1.295 GWH. Assim sendo, Angola alcançou um progresso assinalável nesta área em 2010.

Para produção, existem três principais sistemas elétricos (Norte, Centro e Sul), que não estão interligados em termos de rede elétrica.

O sistema norte serve as províncias de Luanda, Kwanza Norte, Kwanza Sul, Bengo e Malange. Em 2008, a capacidade produtiva foi de 643 MW e atualmente corresponde a mais de 80 por cento da capacidade de produção sendo a maior do país.

Prevê-se ainda um aumento na produção com o término da construção da barragem hidroelétrica de Laúca. Os sistemas centro (Benguela, Huambo e Bíe) e sul (Huila e Namibe) correspondem ambos em pouco menos de 10 por cento cada (Pushak e Foster, 2011, p. 17).

Além dos sistemas referidos, existem os sistemas isolados nas demais províncias de Angola cuja produção provem da energia termoelétrica, que são responsáveis pela geração do efeito estufa e do aumento do aquecimento global, assim como no custo final em função do preço dos combustíveis fósseis.

Apesar destes feitos, registam-se muitos apagões, fator que origina a obtenção de fontes alternativas de energia como geradores por parte da população. Os sistemas de transportes são inadequados para fazer face ao desenvolvimento crescente da procura. A ENE (Empresa Nacional de Eletricidade) responsável pela rede nacional de transporte, compreende cerca de 2500 km de linhas de transmissão que, na realidade do país, é insuficiente, e parte destas são da era colonial e sem serviços de manutenção. Outro constrangimento verificado resume-se na não interligação dos três sistemas elétricos, impedindo a eletricidade de ser transportada entre as zonas, originando o excesso de produção no sistema Norte, como também a não aquisição atempada de combustíveis fósseis nas centrais termoelétricas.

Permanecem também o não pagamento das faturas energéticas por parte dos consumidores, que impede, seriamente, o desempenho financeiro. Por exemplo, em 2009, 40 por cento da energia gerada foi faturada e apenas 42 por cento que foi faturado foi cobrado, de modo que são muitas das vezes subvencionadas pelo Estado (Pushak e Foster, 2011, p. 19).

Para atender às preocupações da população de forma eficiente e eficaz, o estado angolano extinguiu a ENE e EDEL (Empresa de Distribuição de Energia de Luanda) e criou três empresas públicas por um Decreto Presidencial de 20 de novembro de 2014⁸, cujo objetivo *“é potenciar e modernizar o setor energético no sentido de produzir 5000 MW nos próximos tempos, visto que atualmente produzem-se 2.162 MW que não é*

⁸Decreto Presidencial n.º305/14, de 20 de novembro, que extingue a ENE e a EDEL e cria: PRODEL - responsável pela produção e exploração nos Sistemas de energia; RNT - responsável pela gestão de rede de transporte; ENDE - responsável pela comercialização e distribuição.

suficiente para responder aos pedidos atuais”, de acordo com o Ministro da Energia e Águas, João Batista Borges⁹.

Deve ser prioritário para o executivo angolano solucionar os problemas energéticos do país, pois Angola ainda tem um vasto potencial de energia hidroelétrica por explorar, assim como reservas de gás abundantes, estimadas em 10 mil milhões de pés cúbicos (Banco Mundial, 2010). Estas fontes primárias de energia podem ser aproveitadas ambas para produzir energia elétrica a um custo menor do que atual.

É importante também, desenvolver as infraestruturas de transmissão, melhorar a eficiência operacional dos serviços, diminuir os custos de ligação à rede e melhorar a fiabilidade da distribuição energética e articular com os serviços administrativos do estado para facilitar o domicílio dos consumidores.

1.2.3 Setor de Tecnologias de Informação e Comunicação

O acesso às Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC) em Angola tem melhorado continuamente desde o fim da guerra civil. Desde 2000, a utilização de telemóveis subiu de menos de 1 assinante por cada 100 pessoas, para quase 50 assinantes por cada 100 pessoas em 2009 (Pushak e Foster, 2011, p. 41).

Nos últimos dez anos (2005-2015), a taxa de crescimento anual do setor das TIC foi superior a 55 por cento, contando atualmente com mais de 14 milhões de consumidores¹⁰ e cerca de 10 por cento da população tem acesso à internet, valor inferior à média da Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral (SADEC), que é de 12 por cento¹¹.

Existem ainda cerca de 25.000 km de cabo de fibra ótica instalada no país, o que constitui uma infraestrutura importante para o fornecimento de serviços. De realçar que Angola teve o primeiro operador em África a testar a tecnologia de internet de alta velocidade (*LTE - Advanced* com a velocidade até 400 mega bytes por segundo).

⁹<http://www.redeangola.info/novos-nomes-no-setor-energia> (consultado em 30/04/16).

¹⁰1º Fórum Angolano das Telecomunicações e Tecnologias de Informação, realizado em 11/03/2015, em Luanda.

¹¹http://br.sputnik.com/portuguese.ruvr.ur/news/2013_08_08 (consultado em 10/05/16)

Angola tem feito reformas no setor de telecomunicações. O Ministério das Telecomunicações e Tecnologia de Informação é responsável pela fiscalização geral do setor, enquanto o Instituto Angolano das Comunicações é o regulador das indústrias operadoras. Atualmente, estão licenciadas duas operadoras móveis nacionais: a Movicel e a Unitel, tendo a última um maior destaque no mercado interno angolano.

Apesar das reformas no setor, o nível de concorrência atual permanece baixo. Urge a necessidade de mais operadoras para aumentar a oferta neste mercado e atrair novas políticas inovadoras no sentido de melhorar os serviços prestados à população e consequentemente aliciar novos empregos.

Sabemos que um dos fatores que tem um impacto forte e positivo no desenvolvimento socioeconómico é o uso das TIC. A sua ação no domínio da atividade económica é crucial nos campos da educação, saúde, transporte, agricultura e entre outras (Junior, 2013, p. 7-9).

É nesta vertente que seria desejável um aumento da concorrência no setor das TIC e uma maior extensão de cabos de fibra ótica para aumentar o acesso à internet nas demais regiões do país, visto que há um aumento exponencial da procura de banda larga.

Cabe ao governo encontrar soluções para potenciar o setor das TIC, como a criação de uma indústria nacional de *hardware* e *software*, fomentar a cultura informática na população angolana, a formação e qualificação dos recursos humanos nacionais na área das tecnologias de informação e comunicação e melhorar as infraestruturas básicas já existentes, o que seria uma mais-valia para termos um setor das TIC adequado para responder às exigências atuais da sociedade.

CAPÍTULO II

2. O Porto do Lobito e Enquadramento Histórico das Políticas de Importação e Exportação no Lobito/Angola

A baía do Lobito mede aproximadamente 5,2 km de comprimento, oscilando a sua largura entre 300 metros na entrada e 1500 metros na parte mais larga, com uma área na ordem dos 4,5 km², registando fundos entre 10,5 e 34 metros e sendo 2 metros a máxima preamar e de 0,20 m a mínima, sem corrente ou ventos impeditivos, nem quaisquer fenómeno de ondulação sensível à navegação. Assim, estas magníficas condições naturais permitiram linhas de navegação do continente tanto Europeu, Americano, Africano e Asiático. Além do mais, acrescenta ao desenvolvimento da região litoral e centro com a criação do Caminho de Ferro de Benguela (CFB) e a ligação ao então Congo Belga (atual República Democrática do Congo – RDC) e Rodésia (República da Zâmbia).

2.1 Fases de Construção do Porto do Lobito

Fruto do desejo de escoar minérios provenientes da RDC e Zâmbia por Sir Robert Williams, houve a necessidade de se firmar um acordo de concessão de construção e exploração de um caminho de ferro durante 99 anos, que ligaria o Lobito com o planalto Central juntamente com o Leste do País e que atingiria a fronteira Luso-Belga. Este facto foi firmado pelo Decreto de 28 de novembro de 1902 entre o estadista Teixeira de Sousa, que representava a coroa portuguesa e aquele explorador Inglês. Com este objetivo, foi construída uma ponte-cais pelo caminho de ferro, com o propósito de descarregar todo o material necessário para a construção da linha férrea ao longo do interior até ao Leste. Tal cais, ao longo do tempo, passou a servir como escoamento de minério e outras mercadorias, como trânsito e exportação e ao mesmo tempo servia de interesse público (Castro, 1970). Como se disse, “*iniciava-se também a brilhante história do Porto do Lobito e, simultaneamente, nasciam as raízes da sua importante cidade*”¹².

¹²<http://www.eplobito.net/index-Historia do Porto do Lobito> (consultado em 20/02/16).

Posteriormente, depois de vários estudos entre 1906 a 1911, com a visão profunda ao tráfego internacional a que seria elevado através do caminho de ferro, o estado português procedeu à construção de um recinto portuário de 275 metros de muralha-cais dos 1300 metros que estavam inicialmente previstos, através da firma inglesa Pauling & Company. Para muitos, esta foi a 1ª fase da construção do Porto do Lobito (PL), quase sem infraestrutura considerada.

Derivada da convenção Luso-Belga, assinada em 21 de julho de 1927 por dois Delegados dos dois países, iniciaram-se nos finais de 1930 os trabalhos da restante muralha-cais na extensão de 625 metros, confiada à firma alemã Gruen e Bilfinger que, em agosto de 1943, eram concluídas obedecendo ao projeto do Eng.º António Craveiro Lopes, naturalmente com algumas alterações com infraestruturas. O PL ficou assim a dispor de um total de 850 metros de muro-cais.

Tal convenção foi perfeitamente observada, pois no artigo VI referia¹³ “*o Governo Português compromete-se, salvo caso de força maior, devidamente constatado, a apetrechar o PL de forma a pô-lo em termos de satisfazer às necessidades do tráfego Nacional e Internacional em condições análogas às dos outros portos da mesma natureza, sobre reserva de que as instalações deverão, de começo, satisfazer somente às necessidades do tráfego que existir na época da conclusão da ligação, de que adiante se trata, do caminho de ferro de Benguela à rede do caminho de ferro de Katanga*”.

Para atender à procura do tráfego marítimo, em 19 de junho de 1954 teve início a construção da nova fase, na extensão de 270 metros, confiada mais uma vez à firma alemã Gruen e Bilfinger, bem como a construção das suas infraestruturas (Castro, 1970). Assim, para a navegação de longo curso, o PL passou a dispor de 1122 metros em cais acostáveis em formato L, designados por “Cais-Norte” e “Cais-Sul”, ambos com fundos da ordem dos 10,50 metros, relativamente aos zero hidrográficos, permitindo a atracação simultânea de 6 navios de longo curso, de tipo médio.

Além disso, foram construídos 13 armazéns, dos quais 3 com 2 pisos, um deles instalados com câmaras frigoríficas para a conservação de produtos perecíveis, além de 2

¹³Convenção Luso-Belga, assinada em Luanda em 21 de julho de 1927 por delegados dos dois países.

telheiros, parques com cerca de 72 000 m², além de parques de minérios a granel, na triagem, com cerca de 30 000 m², edifícios sedes, entre outros.

Até ao princípio dos anos setenta do século vinte, havia muitas empresas privadas que prestavam serviços no PL como a Estivadora do Lobito, Sociedade Portuguesa de Estivas, Rosalis, Abreus e C^a Lda, Albano Domingos Oliveira, Sociedade Fornecedora, António Francisco Rodrigues (Peixaria), entre outras.

Em suma, vimos que essa nova fase (também conhecida como 2^a Fase) da construção do PL permitiu assegurar a sua hegemonia como maior Porto Nacional. A sua importância deriva do facto de ser a testa de uma extensa e excelente linha férrea, também nacional, penetrante de Angola, o CFB, que atravessando o interior para leste auxilia o desenvolvimento da região Centro e Sul do País, assim como da RDC e da Zâmbia.

Como Porto Internacional, o Lobito deve a sua importância à muito privilegiada situação geográfica em relação às linhas de navegação naturais da baía onde se encontra situado, que assegura uma absoluta segurança dos navios que o demandam e que o tem tornado o mais rápido e cómodo entreposto para a África Central.

2.2 Breve Historial sobre a Importação e Exportação no Porto do Lobito e o seu Corredor Ferroviário

A criação de infraestruturas e condições de navegabilidade do PL proporcionou um movimento notório de mercadorias nas décadas de 50, 60 e 70 do século vinte.

Para Exportação, os principais produtos que se escoavam para o exterior eram açúcar, melão, algodão, arroz (proveniente do Luso, atual Província do Moxico), borracha, goma, café, calcário, coconote, cera, couro, crueira, farinha de peixe (oriunda da Baía Farta), feijão, fibras, farinha de milho, farinha de mandioca, óleo de palma, óleo de peixe, óleo de rícino, peixe seco, rícino, sal, sisal (proveniente do Cubal), Tabaco, Petróleo Bruto, entre outros, perfazendo aproximadamente 10.157.606 Toneladas, na totalidade das décadas acima referidas.

Para Importação, registavam-se produtos como automóveis e camionetas, carvão, cervejas, bebidas, águas minerais, cimento, produtos químicos, farinha de trigo,

grossarias, maquinaria ou equipamentos para indústrias, materiais de construção, Petróleo e seus derivados, tecidos diversos, vinho comum, matérias-primas, materiais asfálticos, entre outros, perfazendo 4.437.036 Toneladas.

As exportações no período acima referido correspondiam a 69,6% do movimento do Porto, fruto da grande produtividade que consistia naquela altura tanto no Lobito como ao longo de toda a extensão do CFB, enquanto as importações correspondiam a 30,4%, motivadas principalmente pela construção de infraestruturas na cidade do Lobito.

Quanto às mercadorias de trânsito, eram oriundas principalmente da RDC e da Zâmbia, onde se destacavam grandes quantidades de minérios de Cobre e Manganês que tinham como destino a Europa e a América do Norte. No que toca às mercadorias de trânsito para a RDC e Zâmbia destacavam-se Camionetas, Mobiliários, Vestuários e Materiais de Construção, que eram transportados pelo CFB.

Este movimento de mercadorias de trânsito desencadeou um aumento dos serviços Portuários do Lobito em horas fora do expediente, facto disso foi o aumento dos Recursos Humanos na época por parte das empresas parceiras do Porto do Lobito.

Este fluxo de mercadorias na cadeia de exportação, importação e trânsito continuou até nos meados de 1974 (Valério e Fontoura, 1994).

Com o alcançar da Independência, em 11 de novembro de 1975, e os muitos conflitos entre os três movimentos de libertação (MPLA, UNITA e FNLA), a operacionalização do PL que era muito dependente do CFB diminuiu de forma abismal, derivado das sabotagens nas linhas férreas e do mono partidarismo que condicionou a importação e exportação de mercadorias e as indústrias produtoras foram na sua maioria nacionalizadas, tendo ao longo do tempo aberto falência.

Estes factos expostos fizeram com que o PL e CFB ficassem praticamente falidos e a serem subvencionados pelo Estado, desde 1976 até aos dias de hoje.

Para concluir, podemos afirmar que o PL teve sempre grande movimento no passado sendo considerado o Porto com o maior movimento à nível nacional, porém, por causa da guerra, este movimento declinou assustadoramente, as importações eram muito restringidas pelo Estado, ficando o país refém do mesmo e as exportações eram à base de Petróleo Bruto e Diamantes.

Nesta senda, o país entrou num colapso económico por falta de investimento público, as indústrias degradaram-se, a miséria e a fome predominaram e a corrupção aumentou em grande escala, fazendo com que o País tivesse uma das inflações mais altas de África antes do início do século XXI e um crescimento do PIB real de 2,4% no período de 1974-2002 (Leitão, 2015).

2.3. Modernização e Ampliação do Porto do Lobito

Com o fim do conflito armado que durou quase trinta anos, pela assinatura do memorando de entendimento ao quatro de abril de dois mil e dois no Luena (antigamente designada por Luso), abriu-se uma nova era para Angola, a qual permitiu que se fomentassem grandes investimentos públicos no que concerne a infraestruturas, energia, agricultura, transportes, setores petrolíferos, setores minérios, comunicação, entre outros.

Nesta vertente, com as condições praticamente degradadas, o PL sofreu uma transformação. Assim, em março de 2008 até finais de 2013, o PL teve um investimento aproximado de dois mil milhões de dólares que se inseriu num projeto de médio e longo curso que visou muni-lo com todos os equipamentos, instalações e condições operacionais que permitissem responder às necessidades internas e externas da República de Angola.

Neste contexto, o projeto de ampliação do PL foi subdividido em cinco fases:

A primeira fase de intervenção compreendeu trabalhos de reabilitação com 1122 metros de comprimento, a pavimentação do recinto e a substituição dos carris.

A segunda fase passou pela construção do terminal de contentores, que teve como objetivo incrementar um maior fluxo de mercadorias gerais, criando novas áreas de armazenamento de contentores, melhorando a acessibilidade ao PL, adaptando e compatibilizando a logística operacional com a linha de Caminho de Ferro de Benguela. Desta feita, fez-se a extensão do Cais Sul em mais de 414 metros, que tem uma profundidade de 14,7 metros com uma estrutura de betão apoiada em 621 estacas metálicas com capacidade de navegabilidade de 30.000 DWT¹⁴ (Peso Bruto), capacidade operacional de 250.000 TEUS/ANO (Unidade Equivalente a 20 Pés); Área de

¹⁴ DWT - *DeadweightTonnage* (Peso Bruto de um Navio)

parqueamento de contentores de 155.875,00 m² (12.000TEUs; empilhamento a 5 níveis; total com o Porto Seco 20.000 TEUs); equipamentos modernos para movimentação de contentores; Inclui também o fornecimento de um rebocador com 4.000 HP¹⁵ (Cavalos de Força); Edifício de apoio para escritórios; Edifício VTS (Serviços de Tráfego de Navios) com estação de radar; Oficinas de manutenção e Estação de dessalinização.

A terceira fase compreendeu a construção do terminal de minérios com um custo avaliado em mais de 522 milhões de dólares, com uma parede de cais com uma extensão de 300 m, fendida através de 20 caixotes de betão pré-fabricados e uma área de armazenamento de nove hectares e uma capacidade para movimentar perto de três milhões e seiscentas mil toneladas de minérios por ano.

Desta feita, tal permitirá corresponder ao transporte de um milhão de toneladas de cobre por ano proveniente da RDC (República Democrática do Congo), passando pelo CFB (Caminho de Ferro de Benguela), assim como na República da Zâmbia como se refletia no tempo colonial dando uma força motriz no desenvolvimento dos territórios que fazem parte do corredor ferroviário do Lobito (Santino, 2015).

A quarta e quinta fase, respetivamente, visam a construção de um terminal de carga mineira, a criação de um Cais de acostagem de 1.200 metros de comprimento e a construção de uma ancoragem para navios cruzeiros de luxo e um clube de iates, tornando assim o Lobito cada vez mais num destino turístico de referência.

Resumidamente, estas cinco fases de construção, das quais as três primeiras já estão concluídas, farão com que o Porto do Lobito tenha um comprimento total da área de acostagem de 7,8 quilómetros em que poderão atracar em simultâneo 20 navios de longo curso, bem como o manuseamento de 11.000.000,00 de toneladas por ano de carga geral e 700.000 TEUS/ano, facto que vai proporcionar ainda mais o desenvolvimento da cidade do Lobito e do seu Porto.

¹⁵ HP – *HorsePower* (Cavalos de Força)

CAPÍTULO III

3. As Problemáticas da Política de Importação e Exportação no Lobito

Para a análise da realidade da movimentação de cargas e arrecadação de receitas no Porto do Lobito, apresenta-se a seguinte tabela analítico:

Tabela 1-Movimentação de cargas e arrecadação de receitas do PL (2013 – 2014).

	<i>2013</i>	<i>2014</i>	<i>VARIAÇÃO</i>	<i>%</i>
N.º DE NAVIOS ENTRADOS	687	677	-10	-1,46
CARGA MOVIMENTADA/Ton	2 984 220	2 926 509	-57 711	-1,93
N.º DE CONTENTORES/TEUS	123 823	113 829	-9 994	-8,07
EMBARCADOS/TEUS	55 081	56 719	1 638	2,97
DESEMBARCADOS/TEUS	68 742	57 110	-11 632	-16,92
RECEITAS BRUTAS/EUR	75 698 929,29	65 961 587,51	-9 737 341,78	-12,86

Fonte: Departamento de Estatística do Porto do Lobito

A tabela comparativa ilustra um panorama da realidade das movimentações no período de 2013 a 2014, relativamente aos números das embarcações de carga entradas no Porto do Lobito, a carga movimentada, a quantidade de contentores e as receitas brutas derivadas das tarifas portuárias.

Para navios atracados, registou-se uma descida de 1,46% em relação ao ano de 2013, significando que a quantidade de mercadoria adquirida no exterior do país para a cidade do Lobito diminuiu sensivelmente.

No que toca a carga movimentada, também se registou uma redução de 1,93% resultante de alguns problemas técnicos e administrativos no recinto portuário do Lobito, como a reparação de guindaste cuja compra de peças para reposição no exterior do país é muito onerosa, o não cumprimento dos padrões de serviço por parte de funcionários do Porto do Lobito e problemas informáticos para o pagamento das taxas portuárias.

Quanto às receitas brutas arrecadadas, há uma descida consideravelmente significativa de 12,86%, que está certamente relacionada com a pouca importação por parte da camada empresarial derivada pela falta de divisas estrangeiras nos bancos

comerciais angolanos causadas pela queda brusca do preço do barril do Petróleo bruto, o que condiciona todas as operações económicas e sociais do país em geral.

Essa tendência do declínio das receitas têm prevalecido até à presente data, pelas razões acima expostas.

3.1. Alguns Entraves nas Operações Portuárias Concernente a Importação e Exportação no Lobito

Segundo o que constatámos, verificam-se inúmeros obstáculos que dificultam as operações portuárias de mercadorias no âmbito de importação e exportação, com maior ênfase:

- O Porto do Lobito, de acordo com a nossa constatação, não tem uma saída e entrada totalmente segura de viaturas de grande porte como camiões que facilite o trânsito nas horas normais de expediente. Atualmente, a única passagem de viaturas de forma segura é através da rua 1.º de Dezembro, que liga o bairro da zona comercial do Lobito com o Porto.

- Os Silos do Porto do Lobito não se encontram em bom estado físico para atender à procura de supersafras de cereais (vd. Figura 1). É factual que a política agrícola no país é ainda muito débil, porém, face à crise económica e social que Angola atravessa, poderá permitir ao executivo angolano diversificar a sua economia que é muito dependente das exportações do barril de petróleo que entre 2010 e 2014 ascende aos 95% das receitas do Estado (Leitão, 2015). Angola no seu historial colonial sempre foi uma referência de produção agrícola. Concretamente, na região centro e sul do país, com o cultivo do milho, batata rena, a cana-de-açúcar, genguba, feijão, tomate, cebola, manga, ananás, abacate, maçã e entre outras, que podem resultar em milhões de toneladas suficientes para a distribuição do mercado interno assim como no exterior do país, facto que pode fomentar milhares de empregos aos muitos cidadãos angolanos, de acordo ao cometário de um ex Administrador do PL que entrevistamos, que exigiu o anonimato, que disse: *“neste momento que conversamos garanto-lhe que os silos nem estão em condições para receber safras de feijão ou de milho proveniente do interior do país, porque inicialmente estão degradados e segundo o cultivo destes produtos é de subsistência, ou seja, é*

praticamente inexistente. Devia-se acautelar a reabilitação dos silos no âmbito da modernização do PL, o que não aconteceu”.

FIGURA 1: Fotos de Silos do Porto do Lobito em mau estado de conservação



Fonte: próprio autor

▪ Outra problemática existente no Porto do Lobito é o seu *staff* de Funcionários que são integralmente subvencionados pelo Estado como os serviços de limpeza, serviços de estiva, equipa de manutenção, mecânica, além dos outros Departamentos ou Seções relevantes. Assim, na nossa ótica, esses fatores são causadores de inúmeros constrangimentos, tais como o aumento burocrático no tratamento de processos de pagamento das tarifas portuárias e também a não observância dos padrões de serviço por parte de funcionários portuários, o que tem provocado demasiadas queixas por parte de vários parceiros ou operadores económicos. De realçar, que no pagamento das tarifas portuárias os importadores têm de fazê-lo a uma distância de aproximadamente 450 metros entre a área das taxas (situada na direção central do PL) e no terminal de contentores específico para o desalfandegamento conforme afirmou um ajudante de Despachante, em anonimato, *“é um deus nos acuda, após a nota de desalfandegamento emitido pelas Alfândegas tenho que correr para a área das taxas fazer o pagamento e depois tenho de ir ao terminal de contentores a uma distância longa para identificar e retirar a minha mercadoria do recinto portuário e tem sido uma luta porque há situações em que o funcionário responsável para assinar está ausente ou um guindaste móvel está avariado”*.

▪ Os caminhos de ferro de Benguela, como é do conhecimento público, já se estendem até à parte leste do país, concretamente no município do Luau, na Província do Moxico (antigo Luso), com ligação à República Democrática do Congo (Ex Congo Belga), e o seu objetivo também consiste em transportar os minérios provenientes dos países vizinhos. Porém, essas linhas férreas encontram-se desalinhas, estando presentemente em reparação em alguns troços, obrigando o comboio a fazer uma velocidade média entre 50 a 60 km/h, demorando dois a três dias do Lobito ao Luau, segundo uma fonte anónima que entrevistámos. Também existe um obstáculo muito importante a realçar, que consiste na ligação da linha férrea com o interior do recinto do Porto Mineiro, que atualmente encontra-se impossibilitada pelo facto de se terem construído vários estabelecimentos nesse trajeto, por isso é de extrema pertinência para o estado no sentido de ver os métodos viáveis para solucionar este desiderato visto que o projeto prevê a ligação de linha férrea com o terminal de carga mineira que está sendo edificada.

▪ Há deficiências na parceria permanente entre a AGT (Serviços Aduaneiros) e as autoridades portuárias concernente à procura de mercadorias contentorizadas para venda em hasta pública, ou seja, leilão, que muitas das vezes a AGT solicita atempadamente as mesmas para sua disposição, mas que o Porto do Lobito, por sua vez mostra algumas dificuldades em localizar em tempo oportuno, fazendo com que os técnicos aduaneiros procurem no recinto portuário.

▪ Há também contentores que não são registados no sistema informático do Porto do Lobito mas que fisicamente encontram-se no recinto portuário, o que constitui um erro crasso nas atividades operacionais.

Assim, verificamos a existência de muitos constrangimentos no PL aos olhos da gestão diretiva que atrapalha o processo de descarga de mercadoria que condiciona a certo ponto o processo de importação e exportação, porém com uma gestão mais atuante é possível dirimir estes dilemas.

3.2. Análise do Impacto das Transações Comerciais Relativamente à Importação e Exportação no Lobito

Para compreender o impacto das importações e exportações na cidade do Lobito, foi primariamente realizada uma análise do cômputo geral:

Tabela 2- Transações Comerciais das Mercadorias Importadas por Região em Euros (2013-2014)

N/O	Região	2014	%	2013	Δ% 14/13
1	Região Tributária de Luanda	17 842 294 940	87,2	14 126 147 093	26,31
2	Região Tributária de Cabinda	820 064 584	4,0	1 286 788 623	-36,3
3	Região Tributária de Lobito	1 118 442 993	5,5	2 093 836 646	-46,6
4	Região Tributária de Namibe	678 138 218	3,3	710 239 108	-4,5
	Total	20 458 940 734	100	18 217 011 470	12,3

Fonte: Administração Geral Tributária de Angola

No contexto geral, e de acordo com a tabela 2, o volume das mercadorias importadas por Angola teve um crescimento de 12,3 % em 2014, comparativamente com o ano de 2013, com um valor de 20 458 940 734 EUR (vinte mil, quatrocentos e cinquenta e oito milhões, novecentos e quarenta mil, setecentos e trinta e quatro euros), com maior impacto positivo na Região Tributária de Luanda¹⁶. Assim, os produtos mais importados para Angola são Produtos derivados do Petróleo Bruto (Gasóleo, Gasolina, Petróleo Refinado) materiais de construção, produtos alimentares de primeira necessidade (farinha de milho, farinha de trigo, leite em pó, óleo alimentar, sabão em barras), veículos automóveis, cervejas, entre outras.

Em 2014, os países com maiores índices de exportação de mercadorias para Angola foram Portugal, Singapura, China, Estados Unidos de América, Brasil, Emiratos Árabes Unidos, África do Sul, entre outros.

Portugal era o País que mais exportava para Angola, com uma percentagem de 15,2%, segundo fonte da Administração Geral Tributária de Angola. Entretanto, Portugal deixou de ocupar esta posição cimeira.

¹⁶Inclui as províncias do Nordeste, Norte e Noroeste de Angola.

Em particular, a região Tributária do Lobito¹⁷ teve um peso nas importações de 5,5 % e, comparativamente com o ano de 2013, teve uma queda de 46,6%, o que significa que se verificou um declínio considerável nas importações, na qual 99% delas se realizam através do Porto comercial do Lobito. Assim, atualmente, as pequenas e médias empresas nas cidades de Benguela, Lobito e Huambo estão a perder a capacidade de importar os seus produtos, dadas as dificuldades em obter divisas (moeda estrangeira) nos bancos comerciais por causa da desvalorização do Kwanza (Moeda nacional de Angola) e também por causa do agravamento das taxas aduaneiras sobre alguns produtos importantes para o mercado angolano.

De acordo com esta realidade, a cidade do Lobito é muito refém das importações à semelhança do que é o país em geral. Urge a necessidade de haver um maior investimento/apoio do estado ao setor privado em áreas agrícolas, no turismo e na produção industrial nacional para dirimir estes constrangimentos existentes, diversificando a economia.

Tabela 3- Transações Comerciais das Mercadorias Exportadas por Região em Euros (2013-2014)

N/O	Região	2014	%	2013	Δ% 14/13
1	Região Tributária de Luanda	27 731 011 597	77,7	34 554 419 970	-19,7
2	Região Tributária de Cabinda	7 907 993 561	22,2	10 149 005 678	-22,1
3	Região Tributária de Lobito	35 586 318	0,1	19 914 337	78,7
4	Região Tributária de Namibe	13 390 717	0,0	18 784 147	-28,7
	Total	35 687 982 193	100	44 742 124 132	-20,2

Fonte: Administração Geral Tributária de Angola

Numa análise global, de acordo com a tabela 3, as exportações tiveram uma descida de 20,2 % comparativamente ao ano de 2013, com um valor de 35 687 982 193 (trinta e cinco mil, seiscentos e oitenta e sete milhões e novecentos e oitenta e dois mil e cento e noventa e três euros), curiosamente com um impacto positivo da Região Tributária do Lobito (crescimento de 78,7%), resultante de exportações de materiais e

¹⁷Inclui as Províncias do Este, Centro e Leste de Angola.

equipamentos petrolíferos da SONAMET (empresa resultante de uma parceria estatal e privada, vocacionada na produção de plataformas e equipamentos petrolíferos). Assim sendo, os produtos mais exportados são o Petróleo bruto, diamantes e gás natural, compreendendo que Angola sobrevive fundamentalmente com as exportações de produtos minérios, em particular, o Petróleo bruto que perfaz uma ordem de 94,1% segundo os dados da Administração Geral Tributária de Angola (AGT). Os principais países para os quais Angola exporta os seus produtos são China, Estados Unidos da América e Índia. A China foi o maior importador de produtos de Angola, com maior realce o Petróleo bruto, que representou 45,7% do total em 2014.

É urgente mudar este quadro de política, pois as receitas provenientes do setor minério e petrolífero são fictícias e voláteis e dependem muito das políticas internacionais que podem oscilar negativamente no preço como está a acontecer atualmente, com o barril de petróleo cotado pouco abaixo dos 50 dólares americanos.

Concretamente, na cidade do Lobito poucos produtos são exportados para o exterior do país, pelo facto de haver um número reduzido de empresas industriais e produtoras de produtos agrícolas. Por exemplo, não há empresas de conservação de frutas, não há empresas de produção de óleos vegetais, não há empresas de produção de açúcar e outras debilidades que existem na Província de Benguela.

Para entendermos melhor, a Província de Benguela é rica desde o tempo colonial no cultivo da Banana, Cana-de-açúcar, Dendém (cereal que produz o óleo de palma), Manga, Tomate, na exploração das salinas, no ramo da pecuária e do pescado.

A título demonstrativo, os municípios do Lobito e da Baía Farta têm capacidade de produção do sal iodizado para distribuir no mercado interno e no mercado exterior. Os municípios do Cubal, Caimbambo e Chongoroi são conhecidos na criação de gado bovino e caprino, assim como o município da Ganda é notório no ramo da avicultura e na produção de mel.

Figura 2: Mapa da Província de Benguela onde está situada a Cidade do Lobito



Fonte: Portal MPLA-BENGUELA

Esses setores são essenciais para um investimento contínuo e sublime do setor privado, mas é necessária maior abrangência das políticas económicas de investimento do Estado e proporcionar alguns benefícios fiscais à camada empresarial e aos investidores estrangeiros.

Como vemos, a província de Benguela tem tudo para ser uma região de distribuição de carne para o País inteiro e até para exportar. O mesmo acontece na criação de indústria de conservação de frutas, como também na produção de sumos e néctares que podem gerar muitos empregos como é o caso do município do Bocoio potencialmente conhecido no cultivo do ananás e na comuna do Dombe Grande afeto ao município da Baía Farta no cultivo da manga.

No geral em Angola existem várias regiões com um acentuado cultivo de cereais e outros produtos, nomeadamente feijão, batata, milho, jinguba, mandioca, trigo e arroz. Se existir uma boa e eficaz política de produção que gere grandes infraestruturas industriais e desenvolva formação técnica e profissional, o país poderá tornar-se menos dependente das receitas petrolíferas.

CAPÍTULO IV

4. Relação do Porto do Lobito com o Porto de Santos (BRASIL)

Procuraremos ilustrar comparativamente Angola e o seu maior porto com uma das maiores economias emergentes do mundo, o Brasil e o seu maior porto, assim como da América Latina, no sentido de tirarmos ilações pertinentes que visam a melhorar o funcionamento adequado do PL.

4.1. Caracterização breve da Economia Brasileira relativamente ao Porto de Santos

O Brasil, segundo o relatório do Fundo Monetário Internacional (FMI, 2014) e o Banco Mundial (2014), foi classificado como a sétima economia do mundo em 2011 e como a segunda maior do continente americano (estando atrás dos Estados Unidos da América), assim como o 62º país do mundo no ranking do PIB *per capita*. Cerca de 60% das exportações do país são resultantes de diversas parcerias comerciais. Essas parcerias envolvem geralmente produtos manufaturados e semi manufaturados, distribuídos percentualmente pela América Latina (25,9%), Ásia (18,9%), Estados Unidos da América (14%), União Europeia (23,4%) e outros, com 17,8%.

Na vertente comercial para 2014, as exportações brasileiras atingiram uma cifra de 212,1 mil milhões de euros, sendo os principais produtos exportados os equipamentos de transporte, minérios de ferro, cereais de soja, carne, calçados, automóveis, café, frutas, sumos de fruta, entre outros (FMI, 2014; Banco Mundial, 2014).

No mesmo ano, e de acordo com as mesmas fontes, as importações atingiram um valor na ordem de 215,4 mil milhões de Euros, sendo os principais produtos importados os equipamentos de transporte, equipamentos elétricos, produtos químicos, petróleo, autopeças, entre outros.

De acordo com estes dados, o Brasil tem um potencial de desenvolvimento económico muito acentuado no setor da agricultura, da pecuária, da energia, dos transportes, das telecomunicações e da indústria.

Esses factos fazem com que o maior Porto Comercial da América Latina, o Porto de Santos, seja muito relevante em movimentação de cargas. No período de 2013-2014, o

Porto de Santos movimentou para exportação cerca de 78.027.852,00 (setenta e oito milhões e vinte sete mil, oitocentos e cinquenta e duas) toneladas de cargas e para importação movimentou 34.590.832,00 (trinta e quatro milhões e quinhentos e noventa mil e oitocentos e trinta e duas) toneladas de carga.¹⁸

4.1.1. Acessos

Nesta vertente, o Porto de Santos possui acessos rodoviários pelas estradas SP-055 (na Avenida Padre Manoel da Nóbrega), sistema Anchieta-Imigrantes (Ecovias), Sp-150 (Via Anchieta) e SP-160 (Rodovia dos Imigrantes), Piaçague-Guaruja e BR 101 Rio Santos. Além disso, foi desenvolvido pelo estado brasileiro um amplo acesso viável ao Porto de Santos, uma via rodoviária que liga o Estado de Mato Grosso e do Paraná e uma via ferroviária que visa um escoamento rápido de mercadorias para o exterior do País assim como mercadorias importadas.

É de destacar também que existem as linhas ferroviárias geridas pelas firmas MRS Logística S.A (MRS); Ferrovias Bandeirantes S.A (Ferrobam) e Ferronorte S.A (FERRONORTE). De enfatizar que há uma moderna malha rodoviária e rede ferroviária interligadas, de modo que é o maior sistema de transporte rodo-ferroviário do país. Existe ainda, um raio de 150 quilômetros de acessos aos aeroportos internacionais de Guarulhos e Campinas.

Conta ainda com um aeroporto local-base de Santos, que atende a procura do segmento de serviços da cadeia de gás e Petróleo, com determinante participação na unidade de operações da Bacia de Santos da Petrobrás.

4.1.2. Instalações

O Porto de Santos possui um cais acostável de 11.042 m de extensão e profundidade variando entre 6,6 m e 13,5m; 521m de cais para fins especiais, com profundidade mínima de 5 m e 1.883m para uso privativo, com profundidades de 5m a 11m.

Possui ainda cerca de 45 armazéns internos, sendo que 34 na margem direita e 11 na margem esquerda do estuário e 39 armazéns externos. Esse conjunto perfaz 516.761

¹⁸ www.portodesantos.com.br

m², com uma capacidade estática de 416.395 t, além de, um espaço frigorífico com 7.070m², e capacidade estática de 4.000t. O porto dispõe de 33 pátios de estocagem, internos e externos, somando 124.049m², com capacidade estática de 99.200t.

Para contentores, na margem direita existem vários pátios: um no Saboó para 1.000TEU, outro junto ao armazém XXXVI para 800TEU, um terceiro, ao lado do moinho Pacífico, comportando 450TEU, e o Terminal de Contentores (TECON), na margem esquerda, com suporte para 6.700 TEU.

As instalações de tancagem compreendem: na ilha do Barnabé, 39 tanques para 149.726 m³, e 131 para 112.484m³; no Cais do Saboó, 24 para 2.712m³ e 28 para 14.400m³; no terminal do Alamoá, 10 tanques totalizam 105.078m³ e 50 somam 390.780m³.

Dispõe também de vários terminais de uso privativo, com características especiais, com destaque:

- Terminal Marítimo Suco cítrico Cutrale: com Comprimento do *pier* de 198,5 m, profundidade de 12m e com cargas granéis líquidos (Sucos Cítricos) e granéis sólidos (Farelo de polpa cítrica);
- Terminal Marítimo Dow Química: com comprimento do *pier* de 30 m, dotado de 5 dolphins de amarração com distância total de 180m, com profundidade de 12m e com cargas granéis líquidos (produtos químicos);
- Terminal Marítimo de Cubatão: Comprimento de dois Cais de atracação sendo um com 342m e outro com 302,5m, mais um *pier* com 400m, totalizando 1.044,5m de instalações acostáveis, com profundidade de 11m e movimenta granéis sólidos como carvão, minérios de ferro e produtos siderúrgicos.
- Terminal Marítimo Misto de Ultrafertil: comprimento do *pier* de 164m e um dolphin de amarração, profundidade de 12m e movimenta cargas granéis sólidos como adubos e enxofre assim como granéis líquidos como produtos químicos.
- Terminal de Cargill: granéis sólidos (soja em grãos, soja pelotizada, açúcar e polpa cítrica pelotizada)

4.1.3. Equipamentos

Para movimentação de cargas, o porto de Santos tem variadíssimos equipamentos, a saber:

- 111 Guindastes elétricos com capacidade de 6 à 700t/h;
- 14 Guindastes automóveis com capacidade de 5 à 140t/h ;
- 191 Empilhadoras de vários tipos com capacidade de movimentação de carga de 1,2 à 42t;
- 58 Carros tratores;
- 147 Vagões com capacidade de movimentação de cargas de 26 à 30t;
- 50 Pás carregadeiras;
- 88 Esteiras (utilizado no transporte de cereais);
- Vários Camiões.

4.1.4. Facilidades

O Porto de Santos conta com fornecimento próprio de energia elétrica, suprimida pela fábrica situada em Itatinga, o que possibilita operações noturnas, sendo a linha do cais, armazéns e pátios dotados de iluminação, com o terminal de contentores e alguns e alguns pátios dotados de tomadas para ligação de contentores frigoríficos.

O porto opera continuamente aos fins-de-semana e feriados, 24 horas sobre 24 horas.

O Porto é provido de malha ferroviária para trânsito de vagões próprios e de ferrovias que o servem, e conta com locais para armazenagem de carga geral, incluindo contentores sólidos e líquidos a granel, sendo todo o complexo administrado pela CODESP e policiado pela Guarda portuária.

Em resumo, o Porto dispõe de 500.000m² de armazéns cobertos, 980.000m² de pátios, 585.000m³ de tanques, 55km de ductos e 200km de linhas férreas internas. O porto dispõe de armazéns especiais para granéis sólidos, açúcar, soja, farelos, trigo, fertilizantes e sal assim como tanques para produtos químicos e combustíveis.¹⁹

¹⁹Boletim Anual de Movimentação de Cargas 2014-Análise da Movimentação de cargas nos Portos Organizados e Terminais de uso privado.

De realçar que no Porto de Santos predomina também a terciarização de serviços como na área de segurança, de estiva, limpeza, gestão de cais, gestão de armazéns, suprimento de alimentos aos navios entre outros, no sentido de tornar mais célere a sua prestação de serviços aos utentes.

4.2. Comparação com o Porto do Lobito

No que concerne o Porto do Lobito, primariamente é necessário entender a evolução da economia angolana até aos tempos atuais.

A economia de Angola foi bastante afetada pelo conflito armado que durou quase trinta anos, colocando o país entre os mais pobres do mundo. Todavia, após a guerra civil, o país foi renascendo das cinzas e foi apresentando por muito tempo boas taxas de crescimento sustentadas principalmente pelas suas exportações de petróleo, visto que a sua extensão costeira possui grandes jazidas do ouro negro.

Estes factos fizeram com que Angola ficasse muito dependente das receitas petrolíferas sem diversificar a sua economia e como consequência a agricultura tornou-se débil, o setor de comunicação e transporte deficiente, o setor de energia pouco salutar e o setor turístico quebrado.

Mesmo assim, o executivo proporcionou alguns investimentos no setor dos transportes e demais ramos.

Concretamente no Porto do Lobito, houve uma modernização notável no período de 2008-2013, conforme descrito no capítulo um desta dissertação, que resultou na reabilitação de 1.122 metros de comprimento, a pavimentação do recinto portuário bem como substituição de carris.

De ressaltar, a construção do terminal de contentores e de terminal de minérios, faltando apenas a conclusão da construção de um terminal de carga mineira e a criação de um cais de acostagem de 1.200 metros de comprimento assim como a construção de uma ancoragem para navios cruzeiros de luxo e um clube de iates, que compreende as cinco fases de construção de forma integral.

Com este resultado de investimento, o Porto do Lobito em média movimentava anualmente 2.955.364,00 (dois milhões, novecentos e cinquenta e cinco mil, trezentos e sessenta e quatro) toneladas de carga nos períodos de 2013-2014 e possui vários

equipamentos como 25 guindastes com a capacidade de elevação de 3 a 22 toneladas por dia, 1 guindaste automável de 140 toneladas por dia, 44 empilhadoras diversas das quais 19 porta contentores para cheios, 6 para vazios, uma grua flutuante com a capacidade de elevação de 120 toneladas e outros meios para manuseamento de carga diversa além de possuir 6 armazéns.

Terminais:

- 1 Terminal para carga geral;
- 1 Terminal para contentores frigoríficos;
- 1 Terminal de contentores;
- 1 Base de apoio a atividade petrolífera (SONAMET) vocacionada para a construção de plataformas petrolíferas e outras estruturas metálicas.

Dispõe ainda para apoio a navegação os seguintes meios:

- Três rebocadores;
- Três lanchas passa-cabos;
- Duas lanchas para pilotos;
- Um batelão com a capacidade de produção de 2000 litros por hora e uma com capacidade de armazenamento de 400 m³.

Existe um estaleiro naval do Lobito (LOBINAVE) para reparação de navios, com uma doca flutuante para grandes reparações a navios até 30.000 DWT (Peso Bruto) com 190 metros de comprimento. Há também portos de descarga de combustíveis no terminal oceânico da Sonangol (Empresa Petrolífera pública de Angola).²⁰

Para o Porto do Lobito existem três vias de acesso, uma que tem sido frequentemente utilizada para transporte de camiões com grandes toneladas de carga, ou seja, quer contentorizada ou a granel através da rua 1.º de Dezembro que passa por uma ponte construída sobre a lagoa do Mangal (como é chamado pelos Lobitangas) no âmbito do projeto de sua modernização, com o propósito de facilitar a movimentação de cargas da cidade do Lobito com as demais regiões.

A outra é a que liga o Porto do Lobito à Avenida da Independência no bairro nobre da Restinga, rodovia que tem sido pouco utilizada pelo facto de este local

²⁰ www.eplobito.net

encontrar-se rodeados de edifícios com moradores, organismos de estado e privados ao seu redor de modo que provoca inúmeros congestionamentos de viaturas, com algumas exceções raras de movimento de cargas através de camiões consoante as políticas dos serviços portuários do Lobito.

Por último, é a junção da linha férrea ao interior do recinto portuário do Lobito, através da Avenida Craveiro Lopes junto da nova estação central do CFB. De referir que esta linha férrea é a ligação que vai desde a cidade do Lobito passando pelo interior centro até ao leste do país na província do Moxico na fronteira com a República Democrática do Congo fazendo mais de 2.500 km de linha férrea, por isso é bastante importante o corredor ferroviário do Lobito na economia de Angola. Em condições normais pode-se transportar através dela mercadorias quer de trânsito quer de produção interna para exportação a partir do Porto comercial do Lobito como era no tempo colonial, antes da guerra civil, quando a produção agrícola e industrial era predominante nesta região.

Assim sendo, podem-se tirar ilações sobre a relação entre o Porto do Lobito como uns dos Portos mais importante de África Austral e o Porto de Santos como o maior Porto da América Latina, cujos enfoques principais são:

- A diferença inicial é a da economia dos dois países. O Brasil é um gigante na produção agrícola, na indústria alimentar, na indústria do automóvel e da aviação, de modo que exporta os seus produtos em abundância para grandes mercados como dos Estados Unidos da América e Europa pelo que as transações comerciais geraram em 2014 cerca de 212,1 mil milhões de Euros e as suas importações resultaram em cerca de 215 mil milhões de Euros. Quanto a Angola, é muito dependente da importação de produtos alimentares, matérias-primas para médias e pequenas indústrias e demais produtos para comercialização, como viaturas, vestuários, mobiliários e produtos derivados do petróleo, de modo que as transações comerciais na importação atingiram um valor de 20,5 mil milhões em 2014. Todavia, Angola é muito dependente das exportações do petróleo bruto e gás natural, pelo que arrecadou nas transações comerciais para exportação de forma geral uma cifra na ordem de 35,6 mil milhões de Euros (Banco Mundial, 2014), sendo o ouro negro a principal alavanca que o estado angolano tem para continuar os projetos sociais de desenvolvimento.

- O Porto de Santos tem múltiplos acessos, como é o caso da linha férrea que permite o escoamento célere de produtos agrícolas para exportação e possui equipamentos de ponta para o transporte de cereais e silos de armazenamento dos mesmos, enquanto o Porto do Lobito não tem capacidade atual para atender a esta procura, pois não tem ainda uma capacidade de produção agrícola eficaz na província de Benguela, centro e leste do país, que constitui o corredor ferroviário do Lobito. Além disso, o Porto do Lobito não possui equipamentos modernos para o escoamento de cereais ou produtos agrícolas através da linha férrea.

- No Porto de Santos, apesar de ser tutelado pela firma estatal CODESP, SP existem várias empresas que gerem os serviços de Cais, serviços de armazenamento, serviços de limpeza e informática, enquanto o Porto do Lobito é coordenado e subvencionado pelo Ministério dos Transporte que tutela o Porto do Lobito embora existam pequenas parcerias com empresas privadas.

- No Porto de Santos existem vários terminais especializados, como por exemplo para transporte de produtos químicos, minérios, combustíveis, cereais e de contentores gerais e específicos, enquanto o Porto do Lobito não possui um terminal especializado para cereais e produtos químicos, como fertilizantes, e também falta a construção de um terminal de carga mineira que permita a movimentação de minérios provenientes dos países vizinhos através da linha férrea que passa no centro da cidade do Lobito. Atualmente é impossível esta passagem pelo facto da linha que vai até ao terminal de minérios encontrar-se obstruída, pois construíram-se ao longo do percurso mercados informais, vivendas habitacionais e armazéns, o que constitui um dos grandes desafios do executivo angolano e da administração local para solucionar este problema.

- O Porto de Santos possui mais de cinco acessos rodoviários que permitem o transporte com o fácil acesso de viaturas de grande porte com mercadorias de exportação e importação, enquanto o Porto do Lobito possui apenas dois acessos rodoviários, sendo um muito limitado pelas razões já descritas.

CAPÍTULO V

5. Análise de Dados do Inquérito

Para melhor percepção do tema em questão, foi realizado um inquérito a vários operadores da cadeia económica e comercial no setor de importação e exportação da cidade do Lobito, isto é, empresários, importadores, funcionários aduaneiros, portuários, agentes de navegação, agentes transitários, despachantes e polícias fiscais. Os indivíduos foram questionados relativamente a assuntos sobre a concordância ou discordância da importância das infraestruturas portuárias, o estado atual das exportações e importações, as burocracias portuárias, o pagamento das taxas portuárias e a situação económica de Angola (o inquérito pode ser consultado no Anexo).

5.1. Metodologia e Amostra

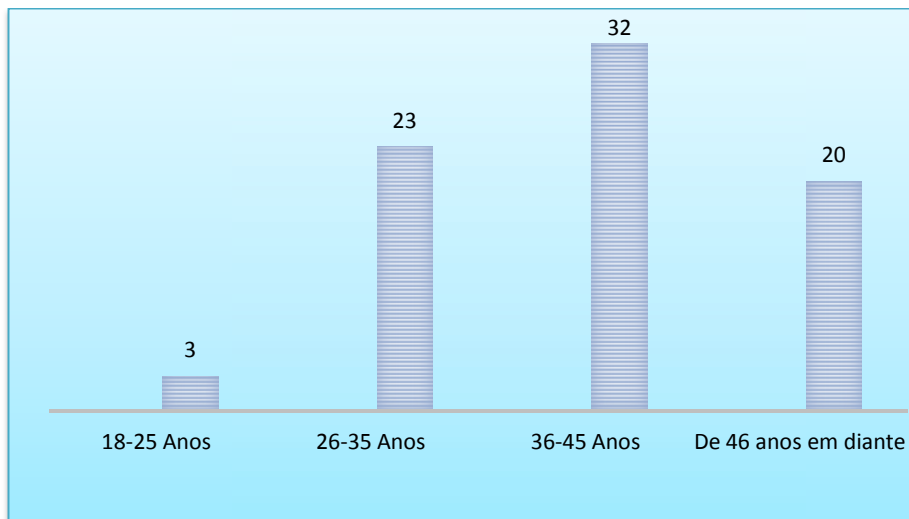
Deste modo, usamos o método de questionário e entrevista, através do qual resultaram depoimentos bastante sugestivos para o enriquecimento do trabalho.

Quanto à amostra, seleccionámos cerca de oitenta indivíduos da população referida acima, perfeitamente integrados no universo lobitanga. Resultaram assim 78 respostas válidas que serão analisadas na seção seguinte.

5.2. Análise das Respostas

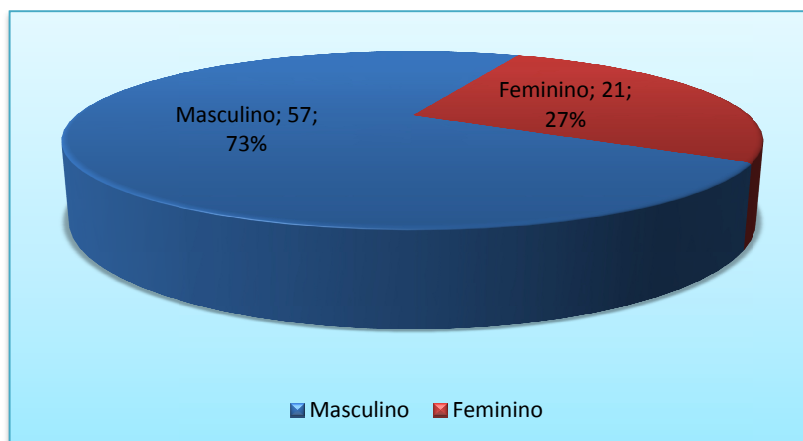
A. Dados sobre os Inquiridos

Gráfico 1: Distribuição dos inquiridos por idade



Perante a análise deste gráfico podemos concluir que o número de inquiridos é superior nas idades entre 36 até 45 anos, com 32 inquiridos. Coincidentemente, são as idades que constam boa parte dos despachantes oficiais, funcionários aduaneiros com cargos de grande relevância, empresários notórios e agentes de navegação. Em contrapartida, os números mais baixos encontram-se nas idades de 18 aos 25 anos, com apenas 3 inquiridos e destacamos também uma diferença mínima nas idades de 26 até aos 35 anos e de 46 em diante.

Gráfico 2: Distribuição dos inquiridos por sexo

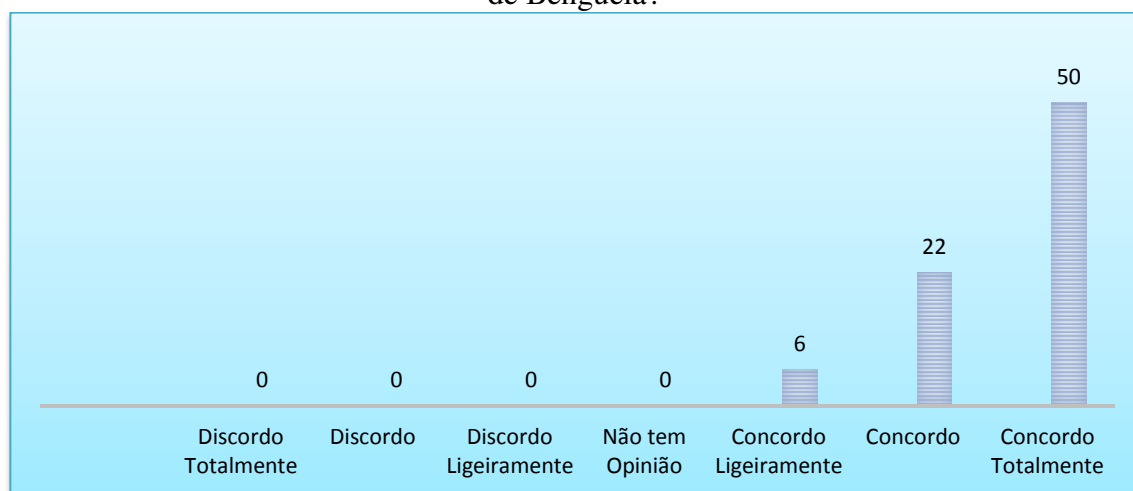


Ao fazer a análise deste gráfico constatamos que o número de inquiridos do sexo feminino foi de 21, enquanto do sexo masculino foi de 57 inquiridos, num total de 78 inquiridos. Este facto compreende-se, pois a maioria dos operadores económicos, tais como despachantes, gestores públicos, funcionários das agências de navegação, empresários, bem como pessoas experientes de longos anos nestas matérias, são do sexo masculino.

Quanto às profissões, responderam-nos 5 efetivos da Polícia Fiscal, 10 Empresários com grande índice de importação na cidade do Lobito, 8 Despachantes oficiais, 16 praticantes ou ajudantes de Despachantes, 17 técnicos da AGT (área Aduaneira), 16 funcionários das agências de Navegação, 4 transitários e 2 portuários.

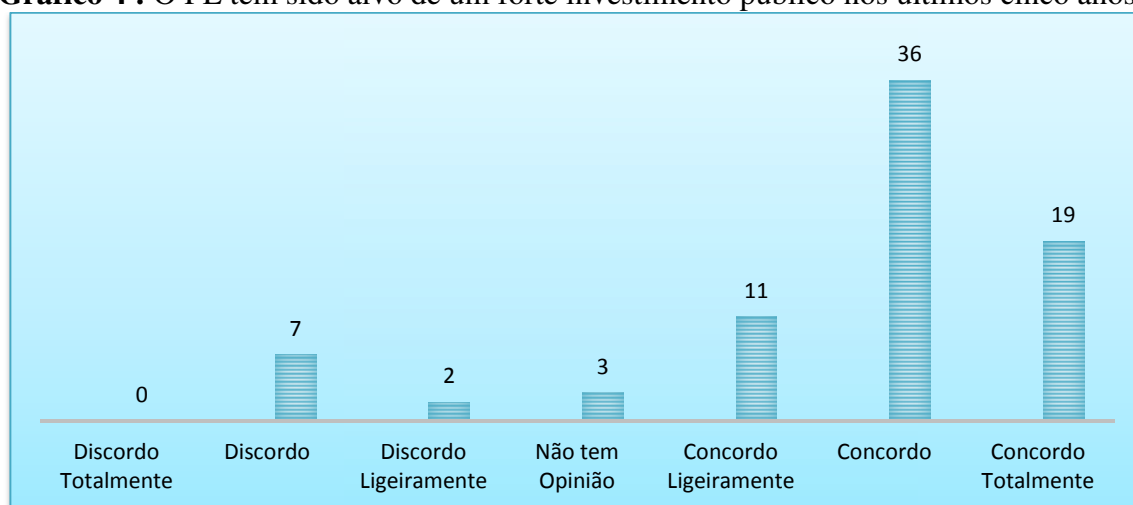
B. Opinião sobre o Porto do Lobito

Gráfico 3: O PL é uma infraestrutura fundamental para o desenvolvimento da província de Benguela?



Ao analisarmos este gráfico podemos verificar que todos inquiridos, isto é, 100% são de opinião que o Porto do Lobito é uma infraestrutura fundamental para o desenvolvimento económico e social da província de Benguela, sendo essencial no escoamento de mercadorias para exportação e descarga de mercadorias para importação e de trânsito, proporcionando assim o desenvolvimento da região.

Gráfico 4 : O PL tem sido alvo de um forte investimento público nos últimos cinco anos?



Este gráfico mostra-nos que a 84,6 % dos inquiridos concordam que o Porto do Lobito teve um investimento público assinalável nos últimos cinco anos, com aquisição de novos equipamentos, a expansão de cais, do terminal de contentores, a construção do Porto seco e criação do terminal de minério, com o objetivo de responder às necessidades atuais dos padrões do comércio externo e interno.

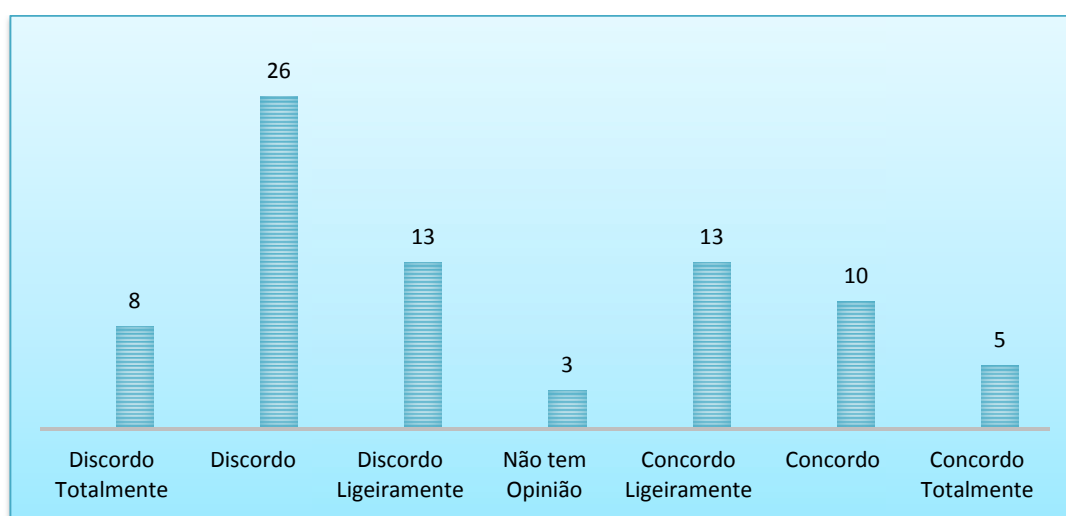
Gráfico 5: O movimento de mercadorias exportadas através do PL tem aumentado fortemente nos últimos cinco anos?



Na análise desse gráfico, podemos entender que 55,1 %, isto é, 43 dos inquiridos discordam do aumento das mercadorias exportadas através do Porto do Lobito nos últimos cinco anos, quer isto dizer que entendem que o índice de exportação na região do Lobito e suas redondezas é débil, o que demonstraria a incapacidade económica e de produção das indústrias locais.

Tem havido uma grande campanha mediática para incentivar a produção agrícola e sua posterior exportação. Por exemplo, a fazenda Bacelinho sediado na comuna do Culango, Município do Lobito, exportou para Portugal 17 toneladas de banana e teve grande repercussão mediática no seio dos cidadãos (ANGOP, 08/06/16), mas a realidade está muito longe disso é uma das razões que pelas quais, apenas 30 dos inquiridos acham que as exportações têm aumentado, embora a maioria ache que de forma ligeira.

Gráfico 6: O movimento das mercadorias importadas através do PL tem aumentado fortemente nos últimos cinco anos?



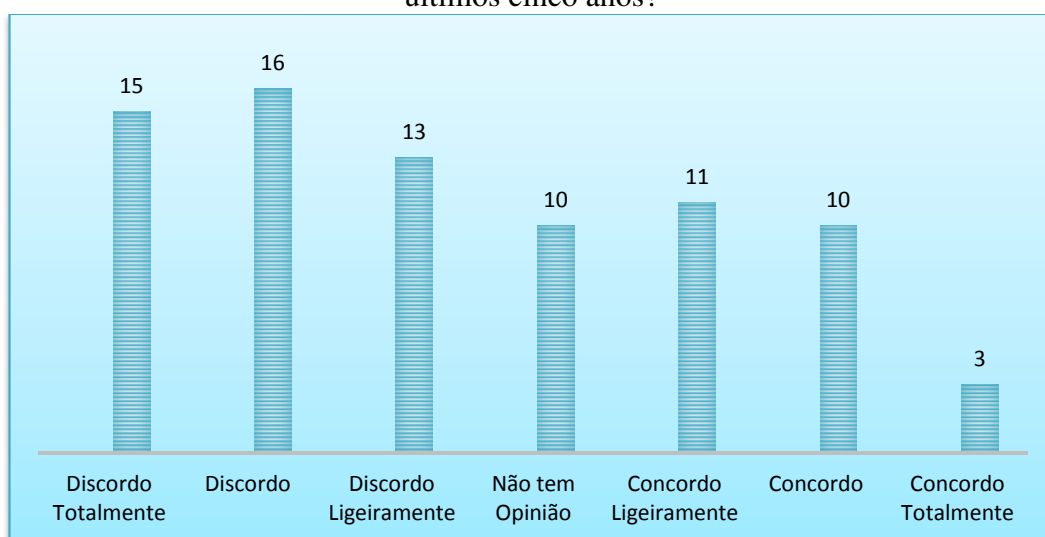
Na análise desse gráfico, podemos entender que, de algum modo reforçando a percepção transmitida pelo gráfico anterior, 60,2% dos inquiridos (47 respostas) refutam o aumento das mercadorias importadas através do Porto do Lobito nos últimos cinco anos. Atualmente, é visível o declínio das mercadorias importadas a partir do Porto do Lobito, devido à situação económica e financeira dos importadores, que é do conhecimento da maioria dos inquiridos, afetando alguns setores alimentares, de medicamentos e indústria de produção nacional que enfrentam enormes dificuldades na obtenção de divisas para importar seus produtos, de modo que verifica-se o aumento dos preços de produtos alimentares de primeira necessidade e de medicamentos de forma assustadora.

Gráfico 7: O PL é uma infraestrutura fundamental para o esforço da diversificação da economia angolana?



Neste gráfico, 92,3% dos inquiridos têm a noção do quanto são importantes as infraestruturas portuárias do Lobito na diversificação da economia angolana. Por essa razão, o estado angolano realizou fortes investimentos de milhares de milhões de dólares, ou seja, foi o porto de Angola onde mais se investiu no sentido deste ficar à altura dos padrões internacionais. Como já aqui referimos, existem no Porto do Lobito alguns equipamentos que precisam ser remodelados, como os silos de armazenagem de cereais e suas esteiras de transporte, completamente danificadas, assim como guindastes antigos em desuso, pois tudo leva a crer que futuramente poderá haver um aumento na produção agrícola de cereais para exportação, razão pela qual o Porto do Lobito deve estar munido para esse efeito.

Gráfico 8: As receitas das taxas cobradas através do PL têm aumentado fortemente nos últimos cinco anos?



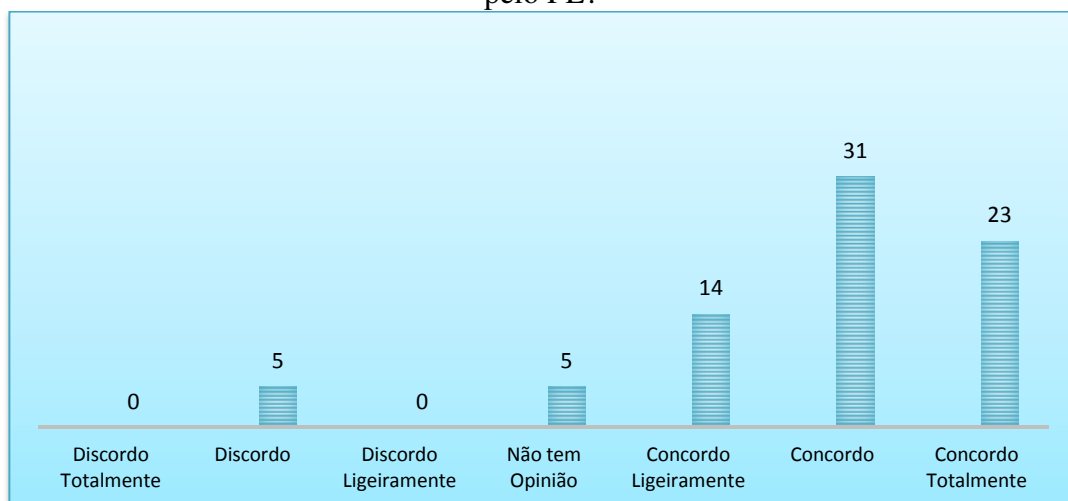
Este gráfico mostra-nos que 44 dos inquiridos, o que corresponde a 56,4%, contestam que as receitas portuárias aumentaram nos últimos cinco anos, isto está diretamente relacionado com os fracos níveis de importação e exportação. Se os inquiridos na Figura n.º 8 afirmaram que o movimento das mercadorias importadas nos últimos cinco anos declinou é coerente afirmar que as receitas portuárias também baixaram.

Gráfico 9: Existem elevadas dificuldades burocráticas que dificultam a utilização do PL pelas empresas da região de Benguela?



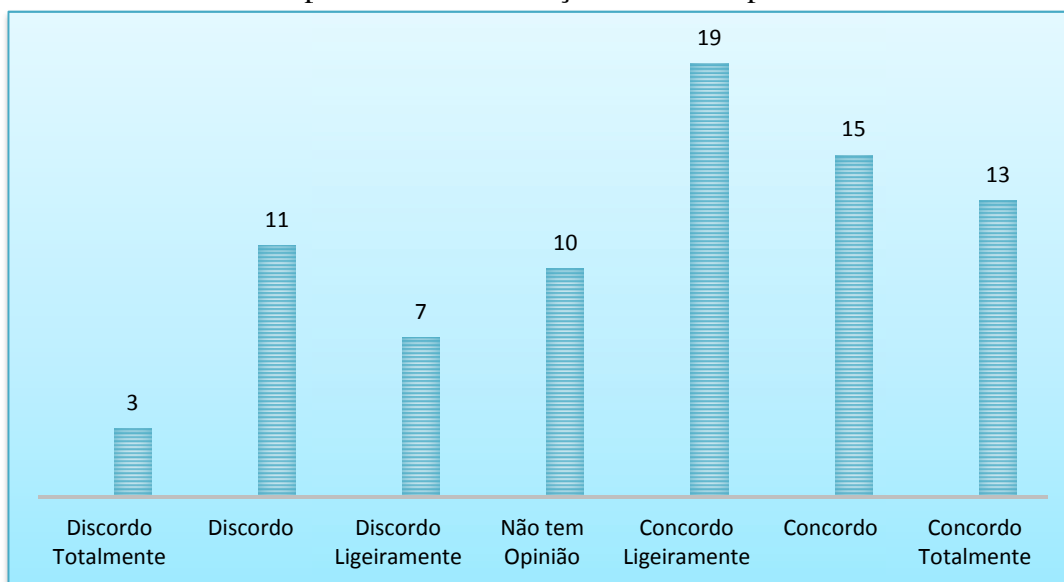
Esta figura revela-nos um grande equilíbrio na votação dos inquiridos, com 33 deles (42%) a discordarem que têm existido restrições na utilização do recinto portuário pelas autoridades. Boa parte dos inquiridos sabe que o trabalho portuário está intimamente ligado às autoridades aduaneiras no que tange ao desalfandegamento de mercadorias quer na importação e na exportação, quer isso dizer que quando a AGT (que engloba atualmente as Alfândegas) confirma que documentalmente reúne requisitos para o desembarço da mesma, o porto do Lobito normalmente não impõe nenhuma objeção sobre isso. Mas, em contrapartida, há empresários que manifestam o seu descontentamento com o tratamento dado pelo porto do Lobito na retirada das suas mercadorias no que concerne ao atraso do manuseamento de carga para o seu veículo de transporte, razão pela qual 31 (40%) dos inquiridos concordam haver burocracia na utilização do recinto portuário. Quer isto dizer que tem havido preferências em função do nome do importador ou tipo de mercadoria, apesar de 14 (18%) dos inquiridos não manifestaram a sua opinião.

Gráfico 10: Seria desejável uma redução das taxas de armazenagem e outras praticadas pelo PL?



Neste gráfico, o inquérito revelou que 87,1% dos inquiridos acha necessário a redução das taxas de armazenagem e outras imposições praticadas pelo porto do Lobito, sinónimo de que o ministério dos transportes e as autoridades portuárias, em articulação, devem rever a sua política de cobrança das tarifas portuárias.

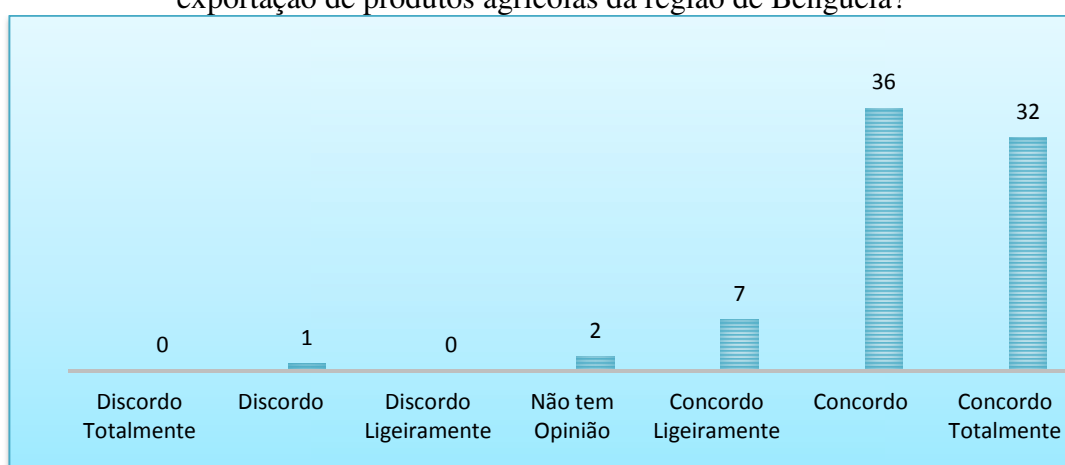
Gráfico 11: Um dos problemas com o PL é o excesso de burocracia e a falta de transparência na sua relação com as empresas?



Este gráfico elucidou-nos que 60,2% dos inquiridos admite haver excesso de burocracia relativamente à tramitação de documentos, nomeadamente nos manifestos de cargas (também conhecidos como contra marca) entre o porto do Lobito e as agências de navegação e no pagamento da EP 17 (tarifas portuárias) com despachantes ou

importadores. De realçar que, é no tratamento documental para o pagamento da EP 17, que se inicia nas Alfândegas com pagamentos das tarifas aduaneiras, que se regista também um excesso de burocracia resultante da petição de inúmeros documentos para o desembaraço das mercadorias, sendo alguns destes documentos tratados em Luanda, como é o caso dos produtos de cesta básica (certificado sanitário e fitossanitário), equipamento petrolífero (declaração de exclusividade do Ministério dos Petróleos), entre outros.

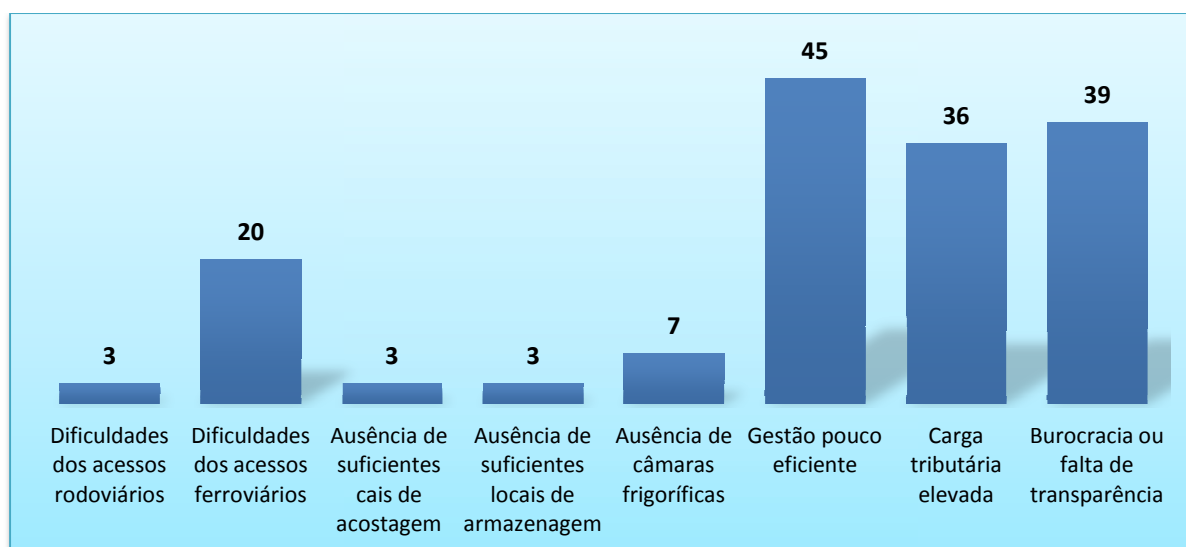
Gráfico 12: O PL tem capacidade para ser uma infraestrutura fundamental para a exportação de produtos agrícolas da região de Benguela?



Através deste gráfico, podemos concluir que 96,1% dos inquiridos concordam que o Porto do Lobito é uma infraestrutura fundamental e tem capacidade para exportação de produtos agrícolas. Todavia urge a necessidade da criação de condições de armazenamento de cereais em silos (que atualmente não se encontram em condições de uso) como era antigamente, a criação de condições para que produtos específicos como exportação de carnes bovina, caprina e suína em armazéns com câmaras de frio, bem como a melhoria das condições para a exportação de minérios, sobretudo vindos dos países vizinhos.

C. Principais fatores que dificultam um maior desenvolvimento do Porto do Lobito

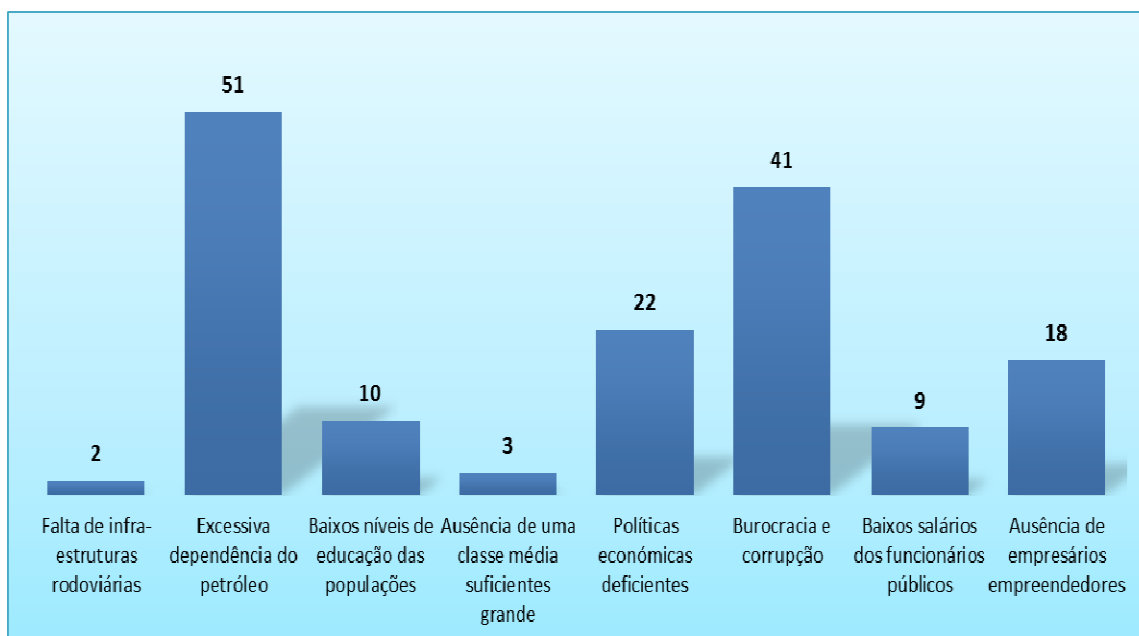
Gráfico 13: Principais fatores que dificultam um maior desenvolvimento do Porto do Lobito



Perante a necessidade de escolher dois fatores, a análise deste gráfico mostra-nos que 84 respostas, o que corresponde a 54% dos inquiridos, apontam que os dois principais fatores que dificultam o desenvolvimento do Porto do Lobito são, em primeiro lugar a gestão portuária, por ser pouco eficiente em determinados assuntos do quotidiano portuário e, em segundo lugar, a burocracia ou a falta de transparência perante os seus utentes e parceiros. A seguir, 56 respostas (36%) são de opinião que a carga tributária elevada e as dificuldades dos acessos ferroviários junto do porto do Lobito são outras razões que condicionam o seu desenvolvimento, 6% creem que a ausência de câmaras frigoríficas e poucos locais de armazenagem estão na base do seu subdesenvolvimento e outros 4% apontam as demais razões, certamente motivados por questões mais particulares e pessoais.

D. Principais fatores que dificultam um maior desenvolvimento da Economia Angolana

Gráfico 14::: Principais fatores que dificultam um maior desenvolvimento da Economia Angolana



Perante a necessidade de escolher dois factores que dificultam um maior desenvolvimento da economia angolana, vemos que 59% dos inquiridos, o que corresponde a um total de 92 respostas, afirmam que, em primeiro lugar, a excessiva dependência do petróleo é umas das razões do mau desempenho da economia angolana, não existindo uma diversificação apropriada da economia e, em segundo lugar, a burocracia e a corrupção, que distorcem qualquer economia de um país, gerando a desconfiança nas instituições do Estado e a falta de credibilidade da sociedade perante o governo. Importa frisar que outros fatores que contribuem para o mau estado da economia são as políticas económicas deficientes e a falta de empresários empreendedores, com um total de 40 respostas, que correspondem a 26%. De salientar que os baixos níveis de educação da sociedade e os baixos salários são também outras razões que dificultam o bom desempenho da economia angolana na opinião de 19 inquiridos (12%). Por último, as infraestruturas rodoviárias e a ausência de uma classe média suficientemente grande está na origem do péssimo desempenho da nossa economia de acordo com apenas 5 dos inquiridos (3%).

5.3 sugestão de alteração das políticas de importação/ exportação no porto do lobito

Como vimos no capítulo dois desta dissertação, na era colonial as exportações na cidade do Lobito e também em todo o seu corredor ferroviário eram frequentes e as importações eram notórias, e essas exportações resultavam da atividade constante na agricultura, na indústria e na pesca que prevalecia naquela altura. Porém, por causa do conflito armado desde 1975, o país entrou num colapso económico muito acentuado e conseqüentemente houve falta de investimento que derivou o desemprego, fome, miséria, corrupção institucionalizada e deslealdade social.

Conseqüentemente, estes factos fizeram com que Angola em geral ficasse dependente das exportações do petróleo bruto, importando praticamente tudo até os produtos derivados do petróleo (gasolina, petróleo refinado, gásóleo, etc.). Sem a diversificação devida de sua economia em outros setores chaves, concretamente, a província de Benguela onde se situa a cidade do Lobito não escapou a esta consequência. Assim sendo, neste ponto para uma melhor perspectiva futura do empenho eficiente e eficaz do Porto do Lobito, salientamos alguns subsídios que cremos que podem solucionar sobremaneira a sua eficiência e equilibrar a economia nacional e regional.

É urgente que Angola no geral possa diversificar a sua economia de modo que fique independente das receitas petrolíferas, como é o caso da economia brasileira. Somos de opinião que esta diversificação começa de antemão no investimento na agricultura, na criação de indústrias alimentares, nas pescas e no turismo, mas é necessário a criação de infraestruturas de fornecimento de água, rede elétrica e da comunicação em áreas potencialmente agrícolas no país, pois têm a capacidade de gerar milhões de empregos aos cidadãos e o Estado pode recolher receitas fiscais consideráveis nestes setores no sentido de Angola ser autossuficiente e com a capacidade de exportar.

A gestão do Porto do Lobito deve criar um plano de atividades que vise a criação de reuniões periódicas para auscultar seus parceiros económicos no sentido de debelar os constrangimentos existentes, pois cerca de 54% dos inquiridos acham que a má gestão é um dos fatores que impede o desenvolvimento do porto do Lobito, certamente por falta de comunicação regular com os utentes sobre os *modus operandis*, o que leva a um grau de insatisfação muito acentuado.

É prioritário o combate à burocracia e à falta de transparência na atividade portuária para com os utentes, pois 60,2% dos inquiridos apontam como um problema decorrente neste organismo do estado angolano assim como os dados indicam que é o segundo fator que impede o seu desenvolvimento. A conceção de serviços privados no Porto do Lobito em algumas áreas como a de estiva, de manutenção e de limpeza e um rigor na observância dos seus procedimentos e padrões de serviço reduziria muito as burocracias existentes.

É pertinente a revisão das tarifas portuárias no Porto do Lobito por parte da sua administração, pois 87,1% dos inquiridos são favoráveis à redução das tarifas atuais. No geral, as taxas tributárias ou pagamentos de serviços prestados em Angola têm sido muito avultadas, como exemplo, de acordo com a empresa GAPIC de Consultoria e Gestão²¹ que afirmou que *“Angola situa-se entre os 10 países no mundo onde as empresas pagam impostos muito avultados com uma taxa geral de 35%, o Imposto Industrial em Angola diz respeito à tributação do rendimento das empresas e incide sobre todas as receitas geradas por empresas angolanas ou por sucursais de empresas estrangeiras em virtude das atividades que desenvolvem em Angola. A par da taxa geral de 35%, as atividades agrícolas, de silvicultura e criação de gado estão sujeitas a uma taxa reduzida de 20%. No âmbito da reforma tributária no país é esperado que a taxa baixe dos 35 para os 30% a partir de 2015, podendo existir uma redução extra no âmbito de projetos de investimento privado devidamente licenciados”*, na qual cremos que pode ser salutar.

Para o Porto do Lobito, 96,1% concordam que o mesmo tem capacidade de escoar os produtos nacionais para o exterior mas é necessário que se aumentem os equipamentos modernos que possam movimentar futuramente os produtos agrícolas para exportação e também reabilitar os silos de armazenamento que, segundo a nossa constatação, não se encontram em bom estado físico para atender a esta procura.

É necessária a criação urgente do acesso ferroviário para o transporte de minérios provenientes da República Democrática do Congo e da Zâmbia para permitir a movimentação fácil destes, o que atualmente não se verifica pois a linha antiga está completamente obstruída. Por esta razão, 36% dos inquiridos creem que é o quarto fator que condiciona o desenvolvimento do seu porto. A criação de pontes aéreas de betão que passam pelo centro da cidade até ao Porto do Lobito para o escoamento dos produtos

²¹<http://www.gapic.pt/pt/noticias/>-consultado aos 10/07/2016.

agrícolas seria uma mais-valia para descongestionar o intenso trânsito que existe atualmente na cidade do Lobito, principalmente, nas horas normais de expediente.

O Porto do Lobito é o maior de Angola e tem uma importância essencial na África Austral pois o corredor ferroviário do Lobito tem mais de 2.500 km de linha férrea que liga com a RDC (República Democrática do Congo). Portanto, mais de 92,3% dos inquiridos acreditam que o seu porto é essencial para a diversificação da economia de Angola, pois assim julgamos que as autoridades do Porto do Lobito devem manter laços estreitos com as autoridades do porto de Santos ou com as autoridades de outros portos de África como o porto de Durban, para troca de experiências no sentido de aplicar técnicas inovadoras que visem a sua modernização e desenvolvimento para corresponder às exigências atuais do mundo económico e comercial.

CONCLUSÕES

Angola é um país com grandes riquezas naturais, tem uma bela paisagem marítima e situa-se numa região estratégica de África, fazendo fronteira ao Norte e Leste com a República do Congo, República Democrática do Congo, ao Leste com a Zâmbia e ao Sul com a República da Namíbia, assim como é banhada pelo oceano Atlântico, dando possibilidade a um corredor comercial nesta região da África Austral e aos outros continentes também.

É nesta vertente que no início do século XX foi realizado um acordo entre o Governo colonial Português e o Sir Robert Williams através do Decreto de 28 de novembro de 1902, o qual permitiu a construção e exploração do caminho de ferro de Benguela com mais de 2.500 km que ligaria a cidade do Lobito como parte do litoral com o leste fronteiriço Luso-Belga (Província do Moxico e RDC) para o transporte de mercadorias e principalmente no transporte de minérios das Repúblicas vizinhas para o continente Europeu e América do Norte. É com este propósito que nasce o Porto do Lobito com várias etapas na sua construção para atender esta procura conforme referido no Capítulo dois desta dissertação.

Concretamente, na cidade do Lobito, naquela época, as infraestruturas existentes permitiam a atividade agrícola e industrial, o que possibilitou ao Lobito e ao seu corredor ferroviário nas décadas de cinquenta a setenta do século vinte exportar produtos com abundância e a importação era também eficiente, de modo que o nível de vida na altura era bastante sustentável. Com o conflito armado, que começou sensivelmente em 1975 e terminou em 2002, o país entrou num colapso económico muito profundo com a destruição e degradação das infraestruturas existentes como estradas, ferrovias, infraestruturas de energia e os portos, o que resultou em miséria, ensino e saúde de fraca qualidade, falta de emprego, fome, corrupção generalizada nas instituições do Estado e também na dependência das exportações do petróleo.

Conforme destacamos no capítulo inicial desta monografia, não há crescimento económico sustentável sem a existência de infraestruturas para atender os objetivos diversos de uma nação. Deste propósito, registaram-se vários investimentos em infraestruturas por parte do Estado para estimular a economia nacional, sendo parte deste investimento proveniente das linhas de crédito da República Popular da China.

Nesta vertente, esses investimentos começaram notoriamente em 2005, porém, averiguamos que ainda há muito a fazer nos setores inerentes à energia, pois ainda se registam, atualmente, muitos apagões nas cidades angolanas. Registamos também muitos troços interprovinciais que precisam ser reabilitados, assim como a distribuição de água em cidades do centro e sul de Angola.

Para o país em geral, certificamos que as transações comerciais para exportação tiveram uma descida significativa de 20,2 % em 2014 resultante da queda do preço do barril de Petróleo e também dada a não diversificação da economia, que é muito refém das exportações do Petróleo e gás. Quanto às importações, confirmamos que tiveram um aumento de 12,3% derivado ao agravamento das taxas alfandegárias de alguns produtos essenciais na economia nacional com a implementação da Pauta Aduaneira versão 2012, em vigor desde 2014.

Nos dados dos inquiridos, todos os inquiridos (100%) concordam que o Porto do Lobito é uma infraestrutura para o desenvolvimento da província de Benguela, houve a sua modernização de larga escala para dar resposta ao movimento comercial existente no Lobito e no seu corredor ferroviário, tal como acontecia no tempo colonial. Apesar do Porto do Lobito ter sido modernizado, constatamos que tal efeito ainda necessita de mais abrangência, pois falta a construção de um terminal de carga mineira, a criação de um cais de acostagem de 1.200 metros de comprimento e, também, a construção de uma ancoragem para navios cruzeiros de luxo e um clube de iates.

No que tange à criação do terminal de carga mineira, averiguamos que há necessidade de construção de uma linha férrea que passe pelo centro da cidade do Lobito até ao referido terminal para o escoamento destes minérios vindo das repúblicas vizinhas do leste, facto que pode criar muitos constrangimentos visto que até ao porto minério existem muitos estabelecimentos que impedem a passagem da linha férrea, pelo que sugerimos a criação da mesma através de pontes aéreas, o que facilitaria a permanência destes e também ao movimento de trânsito pela cidade que converge com a posição dos 36% dos inquiridos, os quais afirmaram como um dos principais factores que dificultam o desenvolvimento do porto do Lobito.

Constatamos que 96,1% dos pesquisados reconhecem a capacidade do Porto do Lobito ser uma infraestrutura importante na exportação de produtos agrícolas, mas apuramos que o mesmo não está à altura para a movimentação de cereais e produtos

químicos (tóxicos ou radioativos) para exportação, pois não possui equipamento adequado para esse efeito e os silos de armazenagem encontram-se em mau estado de conservação e as esteiras de transporte completamente danificadas. Propomos a reabilitação dos mesmos, a obtenção de equipamentos modernos e a criação de terminais específicos para o transporte de produtos químicos que permitam futuras exportações.

O inquérito informou-nos que 60,2 % do pessoal inquirido admite a existência de excesso de burocracia e falta de transparência do porto do Lobito na sua relação com as empresas. Conforme apurámos *in loco* no que toca ao atendimento ao público, ao pagamento das tarifas portuárias, que começa com grandes exigências documentais para o desalfandegamento de mercadorias por parte da AGT, na demora na reparação dos equipamentos portuários, que atrasam as descargas das mercadorias, assim como na identificação de mercadorias solicitadas pelas Alfândegas para efeitos de leilão. Por estas razões, julgamos haver necessidade de uma formação contínua do pessoal das áreas da comunicação e imagem, recursos humanos, mecânica e manutenção no sentido de minimizar tais ocorrências. Importa frisar, que 54% dos inquiridos apontaram a gestão como sendo pouco eficiente e a burocracia ou a falta de transparência como dois principais fatores que condicionam o desenvolvimento do porto do Lobito, pelo que sugerimos às autoridades portuárias a realização de reuniões periódicas com os seus parceiros para auscultar no sentido de dirimir estes constrangimentos.

Constatamos que 87,1% dos inquiridos são de opinião favorável à redução das tarifas portuárias, por as considerarem muito avultadas, pelo que é pertinente uma articulação entre a gestão do porto do Lobito e o Ministério dos Transportes no sentido de rever novas políticas para reduzir as tarifas portuárias, o que iria facilitar o comércio.

Certificamos que 59% dos pesquisados apontaram que dois dos principais fatores que estorvam a economia angolana são a excessiva dependência do Petróleo e a corrupção e burocracia, pelo que recomendamos a prioridade máxima do governo em definir políticas eficientes para a diversificação da economia no setor agrícola, energético, nas comunicações, na pecuária e no turismo, de modo a tornar Angola autossuficiente e capaz de exportar variadíssimos produtos para países de África, Ásia e América assim como tornar-se independente do Petróleo.

É importante a mudança desse paradigma. Angola encontra-se atualmente numa crise económica e financeira com o aumento exponencial dos preços dos alimentos de

primeira necessidade, com o aumento dos combustíveis, a falta de divisas que estrangula todo processo comercial do país e a redução de pessoal em algumas empresas privadas resultante dos baixos preços do petróleo, pelo que seria uma oportunidade para o Estado e entidades privadas investirem internamente nos setores que mencionámos acima, tentando equilibrar a atual conjuntura que vivemos e que tem assolado negativamente as populações.

RECOMENDAÇÕES

Neste tema bastante pertinente, reiteramos mais uma vez uma série de sugestões que poderão solucionar em parte o problema socioeconómico do país, em geral, assim como no Porto do Lobito, em particular, no que tange às importações e exportações:

- Propomos ao governo que reveja a situação atual das infraestruturas em Angola, com especial atenção ao setor de energia, vias rodoviárias, saneamento básico e a rede de distribuição de água, pois são as bases principais para acicatar a nossa economia;
- Propomos com bastante urgência, a diversificação da economia nacional preferencialmente nos setores agrícola, energia, turismo, telecomunicações, transporte e indústria com o objetivo de ser autossuficiente, com a criação de emprego e independente das exportações do Petróleo;
- Recomendamos a construção de mais acessos rodoviários por meio de pontes aéreas de concreto para veículos de grande porte para que se resolva o congestionamento de trânsito que se regista atualmente na cidade do Lobito;
- Sugerimos a obtenção de mais equipamentos de manuseamento de cargas para o escoamento de produtos agrícolas e a reparação de silos para o manuseamento de cereais que poderão surgir aquando do incremento da produção agrícola que poderá incentivar a exportação de cereais;
- Julgamos que o Porto do Lobito deve terminar o processo de modernização, nomeadamente, das duas fases que faltam concluir, para atender à procura económica que poderá ser frequente na região da África Austral;
- Propomos também a criação de linha ferroviária até ao terminal de carga mineira que deverá passar no centro da cidade, para transporte de minérios das repúblicas do Congo Democrático e a Zâmbia, por meio de pontes aéreas ferroviárias visto que existem vários estabelecimentos ou edifícios estabelecidos no trajeto até ao porto minério;

- O Ministério dos Transportes e as autoridades portuárias devem trabalhar em conjunto no sentido de reduzir as tarifas portuárias para facilitar o comércio interno da província de Benguela e do país em geral;
- Julgamos necessária a promoção da formação de quadros Técnicos, nas áreas dos recursos humanos, comunicação e imagem, na direção das operações portuárias para manuseamento dos equipamentos assim como manter parcerias constantes com outros portos como de Santos para melhor servir os seus utentes.

Referências bibliográficas:

BANCO MUNDIAL (VÁRIOS ANOS). Relatórios Anuais, Banco Mundial.

BIGA (2014). Boletim Informativo do Governo de Angola, agosto.

BOLETIM ANUAL DE MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS (2014). Análise da movimentação de cargas nos portos organizados e terminais de uso privado, Brasília.

CASTRO, EDUARDO GOMES DE ALBUQUERQUE (1970). Angola, portos e transportes. Obra política económica de consulta e divulgação, Oficinas Gráficas ABC.

CEIC (2008). Relatório Económico de Angola, Centro de Estudos de Investigação Científica - Universidade Católica de Angola, Luanda.

DOMBAXE, MARCELINA IRACELMA (2011). Os problemas energéticos em Angola: energias renováveis, a opção inadiável, Dissertação de Mestrado em Ciência Política e Relações Internacionais - Especialização em Globalização e Ambiente. Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa.

FUNDO MONETÁRIO INTERNACIONAL (2014), Relatório n.º14/275P, Angola – temas selecionados, setembro, (disponível em <https://www.imf.org/external/lang/portuguese/pubs/ft/scr/2014/cr14275p.pdf>).

JUNIOR, MATONDO OTOQUELE (2013). As políticas das TIC em Angola e a sua implementação para o desenvolvimento socioeconómico, Dissertação de Mestrado em Estudos Sociais da Ciência, ISCTE – Lisboa.

LEITÃO, AMADEU NUNES (2015). Mercado Económico em Angola - Perspetiva de Evolução. Angola.

LIVINGSTON, STEVEN (2011). A evolução dos sistemas de informação em África: Um caminho para estabilidade e Segurança, *Centro de Estudos Estratégicos de África*, Trabalho de pesquisa n.º 2, março de 2011.

MINISTÉRIO DO URBANISMO E AMBIENTE (2006). Relatório do estado Geral do Ambiente em Angola, programa de investimento ambiental.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (2009), Relatório anual, Estratégia de cooperação.

PNUD (2006). Relatório do Desenvolvimento Humano, PNUD - Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento.

PUSHAK, NATALIYA E FOSTER, VIVIEN (2011). As infraestruturas em Angola: uma perspetiva continental. AICD – Banco Mundial/BIRD. Março.

RELATÓRIO DE BALANÇO EXECUTIVO PARA A REFORMA TRIBUTÁRIA DO MINISTÉRIO DAS FINANÇAS DE ANGOLA (JUNHO 2010 - DEZEMBRO 2014) - Ministério das Finanças de Angola, Projeto Executivo Para Reforma Tributária (PERT).

RELATÓRIO DO FUNDO MONETÁRIO INTERNACIONAL N.º14/275P, Angola, setembro de 2014.

RELATÓRIO DA NOVA PARCERIA PARA O DESENVOLVIMENTO DE ÁFRICA (NEPAD), com o Banco Mundial e consórcio para as infraestruturas em África, 2001.

SANTINO, JORGE FAUSTINO (2015). Integração económica de Angola na África Austral: oportunidades e desafios para as relações económicas com os parceiros da “SADC”, Dissertação de Mestrado em Relações Internacionais e Estudos Europeus da Universidade de Évora.

TJONNELAND, ELLING (2011). Desenvolver as infraestruturas em Angola: qual é o papel da SADEC?, *SMI Working Paper*, n. 2011-3.

VALÉRIO, NUNO E FONTOURA, MARIA PAULA (1994). A evolução económica de Angola durante o segundo período colonial - uma tentativa de síntese, *Análise Social*, vol. 29, pp. 1193-1208.

Webgrafia

- www.angop.ao;
- www.24.sapo.pt;
- www.br.sputnik.com/portuguese;
- www.cargoedições.pt;
- www.dnoticias.pt;
- www.eplobito.net;
- www.gapic.pt/pt/noticias;
- www.lusa.pt;
- www.globalwaterchallenger.org/home;
- www.noticias.terra.com.br/mundo/áfrica.
- www.portodesantos.com.br;
- www.redeangola.info;

ANEXO

Inquérito

O tipo de perguntas constantes neste formulário baseia-se em questões de resposta fechada, devendo o entrevistador conduzir a sessão de perguntas e respostas.

Este questionário é dirigido a Empresários, Despachantes, Agentes de Navegação, Portuários e Aduaneiros e insere-se na elaboração de uma dissertação de Mestrado em Finanças, na Universidade Portucalense (Porto, Portugal). Desde já agradece-se a colaboração dos inquiridos, sendo as respostas totalmente confidenciais.

Assinale com um X no quadrado que corresponde à sua resposta.

A. Dados sobre o inquirido

Idade: _____

Sexo: M _____ F _____

Profissão: _____

Instituição/Empresa: _____

B. Opinião sobre o Porto do Lobito

Assinale a sua opinião relativamente às seguintes afirmações:

1. O Porto do Lobito é uma infraestrutura fundamental para o desenvolvimento da província de Benguela.

Discordo totalmente	<input type="checkbox"/>	Concordo ligeiramente	<input type="checkbox"/>
Discordo	<input type="checkbox"/>	Concordo	<input type="checkbox"/>
Discordo ligeiramente	<input type="checkbox"/>	Concordo ligeiramente	<input type="checkbox"/>
Não tenho Opinião	<input type="checkbox"/>		

2. O Porto do Lobito tem sido alvo de um forte investimento público nos últimos cinco anos.

Discordo totalmente	<input type="checkbox"/>	Concordo ligeiramente	<input type="checkbox"/>
Discordo	<input type="checkbox"/>	Concordo	<input type="checkbox"/>
Discordo ligeiramente	<input type="checkbox"/>	Concordo ligeiramente	<input type="checkbox"/>
Não tenho Opinião	<input type="checkbox"/>		

3. O movimento de mercadorias exportadas através do Porto do Lobito tem aumentado fortemente nos últimos cinco anos.

Discordo totalmente	<input type="checkbox"/>	Concordo ligeiramente	<input type="checkbox"/>
Discordo	<input type="checkbox"/>	Concordo	<input type="checkbox"/>
Discordo ligeiramente	<input type="checkbox"/>	Concordo ligeiramente	<input type="checkbox"/>
Não tenho Opinião	<input type="checkbox"/>		

4. O movimento de mercadorias importadas através do Porto do Lobito tem aumentado fortemente nos últimos cinco anos.

Discordo totalmente	<input type="checkbox"/>	Concordo ligeiramente	<input type="checkbox"/>
Discordo	<input type="checkbox"/>	Concordo	<input type="checkbox"/>
Discordo ligeiramente	<input type="checkbox"/>	Concordo ligeiramente	<input type="checkbox"/>
Não tenho Opinião	<input type="checkbox"/>		

5. O Porto do Lobito é uma infraestrutura fundamental para o esforço de diversificação da economia Angolana.

Discordo totalmente	<input type="checkbox"/>	Concordo ligeiramente	<input type="checkbox"/>
Discordo	<input type="checkbox"/>	Concordo	<input type="checkbox"/>
Discordo ligeiramente	<input type="checkbox"/>	Concordo ligeiramente	<input type="checkbox"/>
Não tenho Opinião	<input type="checkbox"/>		

6. As receitas de impostos cobrados através do Porto do Lobito têm aumentado fortemente nos últimos cinco anos.

Discordo totalmente	<input type="checkbox"/>	Concordo ligeiramente	<input type="checkbox"/>
Discordo	<input type="checkbox"/>	Concordo	<input type="checkbox"/>
Discordo ligeiramente	<input type="checkbox"/>	Concordo ligeiramente	<input type="checkbox"/>
Não tenho Opinião	<input type="checkbox"/>		

7. Existem elevadas dificuldades burocráticas que dificultam a utilização do Porto do Lobito pelas empresas da região de Benguela.

Discordo totalmente	<input type="checkbox"/>	Concordo ligeiramente	<input type="checkbox"/>
Discordo	<input type="checkbox"/>	Concordo	<input type="checkbox"/>
Discordo ligeiramente	<input type="checkbox"/>	Concordo ligeiramente	<input type="checkbox"/>
Não tenho Opinião	<input type="checkbox"/>		

8. Seria desejável uma redução das taxas de armazenagem e outras praticadas pelo Porto do Lobito.

Discordo totalmente	<input type="checkbox"/>	Concordo ligeiramente	<input type="checkbox"/>
Discordo	<input type="checkbox"/>	Concordo	<input type="checkbox"/>
Discordo ligeiramente	<input type="checkbox"/>	Concordo ligeiramente	<input type="checkbox"/>
Não tenho Opinião	<input type="checkbox"/>		

9. Um dos problemas com o Porto do Lobito é o excesso de burocracia e a falta de transparência na sua relação com as empresas.

Discordo totalmente	<input type="checkbox"/>	Concordo ligeiramente	<input type="checkbox"/>
Discordo	<input type="checkbox"/>	Concordo	<input type="checkbox"/>
Discordo ligeiramente	<input type="checkbox"/>	Concordo ligeiramente	<input type="checkbox"/>
Não tenho Opinião	<input type="checkbox"/>		

10.O Porto do Lobito tem capacidade para ser uma infraestrutura fundamental para a exportação de produtos agrícolas da região de Benguela.

Discordo totalmente	<input type="checkbox"/>	Concordo ligeiramente	<input type="checkbox"/>
Discordo	<input type="checkbox"/>	Concordo	<input type="checkbox"/>
Discordo ligeiramente	<input type="checkbox"/>	Concordo ligeiramente	<input type="checkbox"/>
Não tenho Opinião	<input type="checkbox"/>		

C. De entre a lista seguinte, assinale os dois principais fatores que dificultam um maior desenvolvimento do Porto do Lobito:

1. Dificuldades dos acessos rodoviários	
2. Dificuldades dos acessos ferroviários	
3. Ausência de suficientes cais de acostagem	
4. Ausência de suficientes locais de armazenagem	
5. Ausência de câmaras frigoríficas	
6. Gestão pouco eficiente	
7. Carga tributária elevada	
8. Burocracia ou falta de transparência	

D. De entre a lista seguinte, assinale os dois principais fatores que dificultam um maior desenvolvimento da economia angolana:

1. Falta de infraestruturas rodoviárias	
2. Excessiva dependência do petróleo	
3. Baixos níveis de educação das populações	
4. Ausência de uma classe média suficientes grande	
5. Políticas económicas deficientes	
6. Burocracia e corrupção	
7. Baixos salários dos funcionários públicos	
8. Ausência de empresários empreendedores	

Obrigado pela colaboração