

ANGOLA

APÓS UM ANO DE CONCESSÃO PRIVADA NAS OPERAÇÕES DE TRANSPORTE DE CARGA DO CAMINHO-DE-FERRO DE BENGUELA

Duração dos ciclos de carga entre Luau e Lobito baixou de 20 para 7 dias

A velocidade média dos comboios de carga mantém-se bastante baixa, mesmo com um aumento de 5 Km/hora (130 Km/dia) para 15 Km/hora (371 Km/dia), segundo os cálculos efectuados pelo *Expansão*. A velocidade das composições é um elemento central na rentabilização das linhas férreas.

Miguel Gomes

Os chamados 'ciclos de carga' efectuados ao longo do Caminho-de-Ferro de Benguela (CFB) dizem respeito à ligação ida-e-volta entre Luau (Moxico Leste, fronteira com a RDC) e Lobito (Benguela), para um total de 1.300 km de linha férrea e 2.600 Km de viagem completa entre as duas cidades. Segundo Francisco Franca, presidente do Conselho de Administração da empresa Lobito Atlantic Railway (LAR), entidade privada responsável pelas operações de carga do CFB, em um ano de concessão foi possível reduzir a duração daquele ciclo logístico de 20 para 7 dias de viagem.

"Os ciclos de carga entre Luau-Lobito-Luau estão a demorar 7 a 8 dias", explicou Franca, na semana passada, durante uma conversa com vários jornalistas realizada a bordo de um comboio especial que fazia a ligação entre a cidade do Huambo e o Porto do Lobito. Para além dos representantes da LAR, CFB e outros operadores, a comitiva incluía James Story, diplomata americano e actual embaixador dos EUA, embaixadores da Coreia do Sul, de 15 países europeus em Angola e da própria União Europeia.

Apesar desta evolução e dos ganhos de produtividade (o ciclo de carga é agora efectuado em 1/3 do tempo registado antes de a LAR entrar em funções), a verdade é que a velocidade média dos comboios de carga mantém-se bastante baixa, mesmo com um aumento de 5 Km/hora (130 Km/dia) para 15 Km/hora (371 Km/dia), segundo os cálculos efectuados pelo *Expansão*. A velocidade das composições é um elemento central na rentabilização das linhas férreas.

Em 2024, a LAR transportou um total de 125 mil toneladas e pretende mais do que triplicar os movimentos em 2025 (400 mil toneladas).

"É esta eficiência operacional que queremos trazer para o Corredor do Lobito. Neste momento, estamos a receber novo material circulante porque tínhamos grandes limitações a esse nível. Começamos a nossa actividade com os meios transferidos pelo Estado. Entretanto, fizemos um plano de investimento associado à concessão e já comprámos 550 vagões, dos quais metade vem da China e os restantes da África do



Apesar do elevado potencial, o impacto do CFB na economia angolana ainda é baixo

Sul. Já recebemos cerca de 80 vagões novos da África do Sul e esses vagões já estão activos, o que permitiu aumentar os volumes de carga transportada. Neste momento temos uma capacidade mensal de cerca de 20 mil toneladas e é isso que estamos a fazer", disse Francisco Franca.

A segurança é uma questão central quando se fala em aumentar a velocidade dos comboios e, segundo a LAR, com o início da concessão foi necessário introduzir limitações que se estenderam por 700 Km (mais de metade da extensão total do CFB). Hoje as restrições de velocidade estão em vigor em 'apenas' 180 Km. Com o aumento do número de vagões disponíveis e também das composições, com o aumento do número de maquinistas e de tripulação especializada (que está a ser formada pela empresa) e o contrato de manutenção da linha, entregue à Mota-Engil há cerca de um ano, o plano operacional da concessionária indica o objectivo de, até ao final do

Há um ano existiam 700 Km com restrições de velocidade no CFB, mas actualmente são 'apenas' 180 Km

ano, garantir um comboio de exportação e um de importação por dia (mais a carga doméstica).

Os trabalhos de manutenção da linha férrea estão focados em acções preventivas e correctivas. As preventivas passam pelo melhoramento geométrico e nivelamento da linha ao longo da extensão de 1.300 Km, incluindo a substituição completa de cinco pontes. "São acções que não se fazem em um ano, nem em dois, nem em três, são trabalhos para concluir ao longo dos próximos cinco, seis anos", explicou Francisco Franca. A concessão obtida pela LAR tem a duração de 30 anos, com a possibilidade de renovação.

Em 2026, a empresa quer chegar às 800 mil toneladas transportadas e no ano seguinte, em 2027, pretende atingir 1,5 milhões de toneladas de carga.

Financiamento atrasado

Para cumprir o plano operacional e de investimento acordado com o Estado, a LAR necessita de ter acesso a recursos financeiros. Cerca de 500 milhões USD estão apalavrados com um consórcio financeiro que envolve o Development Finance Corporation (DFC), de origem norte-americana, e o Development Bank of Southern Africa (DBSA), que está sediado na África do Sul. Estes acordos, que ainda estão em negociação e já deviam ter sido fechados (a expectativa inicial indicava que o financiamento estaria disponível até ao final do

Francisco Franca, PCA da LAR, garante que não se registam restrições ou suspensões dos financiamentos

primeiro trimestre de 2025), podem sofrer directamente com o efeito Trump e com as mudanças políticas provocadas pela nova administração norte-americana.

Francisco Franca, PCA da LAR, rejeita a ideia de turbulência nas relações com os financiadores e parceiros de desenvolvimento do Corredor do Lobito. "Não houve, da parte de nenhuma dessas entidades, alguma restrição ou suspensão. Não houve", frisou o gestor em declarações aos jornalistas. "Nós temos reuniões diárias com eles: na semana passada, o DFC esteve em Lisboa e aconteceram reuniões entre a LAR e o consórcio financeiro. Esta semana estão em Luanda para mais encontros de trabalho e o processo está a decorrer normalmente. Não vemos problemas com esse financiamento. Mesmo se houver mais algum atraso, os accionistas vão continuar a apoiar o projecto, os novos vagões estão a vir, estamos a aumentar as cargas e é isso que vamos continuar a fazer". Na opinião de Francisco Franca, o

OS NÚMEROS DO TRANSPORTE DE CARGA

400 Mil toneladas
Previsão da concessionária para o ano de 2025

800 Mil toneladas
Objectivo da LAR para o transporte de carga em 2027

1,5 Milhões de toneladas
Movimentação de carga prevista para o ano de 2028

atraso no acesso aos financiamentos pode ter algum efeito na actividade da LAR, sobretudo na execução do plano de investimentos (que pode ser acelerado ou retardado consoante a disponibilidade financeira), como é o caso das melhorias previstas nas estações intermédias ao longo do CFB, ainda que o gestor garanta que estas questões "não vão ter impacto directo nas operações de carga".

As informações disponibilizadas pela LAR indicam que o transporte de carga no CFB está a ser utilizado para fazer o escoamento de cobre, originário da região de Kolwezi (RDC), via Porto do Lobito e do seu terminal mineiro, que foi construído especificamente para processar este tipo de cargas. Na direcção contrária, entre o Lobito e Luau, estão neste momento a ser transportadas 40 mil toneladas de enxofre, que são exportadas para a RDC. Os principais clientes da LAR são empresas chinesas e norte-americanas.

Em relação à carga doméstica, a LAR está a movimentar combustíveis, gás, cimento e produtos alimentares do grupo Carriinho. Em 2025, entre as 400 mil toneladas de carga previstas, 100 mil correspondem ao tráfego interno e 300 mil toneladas dizem respeito a carga internacional, o que significa que os movimentos internos representam apenas 1/3 da actividade da concessionária de carga do CFB.