

Angolanos querem empresas portuguesas na construção da sua rede ferroviária

Carlos Cipriano

Ministro dos Transportes de Angola apela à participação de empresas portuguesas na criação da rede ferroviária nacional

O ministro dos Transportes de Angola, Ricardo Viegas de Abreu, escreveu no *site* da Adfersit (Associação Portuguesa para o Desenvolvimento dos Sistemas em que apela à participação de empresas portuguesas na construção da rede ferroviária angolana.

O governante explica que vai ser brevemente criada a Empresa Nacional de Infra-estruturas Ferroviárias de Angola (o equivalente ao que foi a Refer em Portugal), que terá a seu cargo a gestão da manutenção das linhas, e anuncia um ambicioso plano com a construção de vias férreas que permitam ligar entre si as actuais três linhas. Estas partem dos portos de Luanda, Lobito e Namibe para o interior de Angola, mas não se tocam, limitando-se a ser três corredores ferroviários paralelos separados por algumas centenas de quilómetros.

Ricardo Abreu quer pegar na “ferrovia colonial herdada” e construir uma verdadeira rede com “pontos de conectividade entre as referidas linhas, permitindo a desejeja Rede Ferroviária Nacional”.

O ministro diz que o paradigma ferroviário angolano alterou-se substancialmente desde a época colonial e que hoje não importa usá-lo exclusivamente na exportação de recursos naturais, “mas também assegurar o transporte e o fornecimento de todo o tipo de bens, para um mercado consumidor que se expandiu consideravelmente no último século.”

Convicto que Portugal poderá contribuir para esta mudança de



Chineses recuperaram os três corredores ferroviários em tempo recorde mas sem fiscalização

Angola quer pegar na “ferrovia colonial herdada” e construir uma verdadeira rede com conectividade entre os três actuais corredores ferroviários

paradigma, o governante afirma que tem “três preocupações que gostaria de partilhar com os técnicos e empresas ferroviárias portuguesas”. Nomeadamente: a necessidade de adoptar critérios próprios dos caminhos-de-ferro modernos; a fixação de directrizes que tenham em conta a orografia angolana, nomeadamente a escarpa existente entre a zona litoral e o planalto; e a obrigatoriedade de corrigir os raios das curvas e suavizar a inclinação das rampas.

Por tudo isto, Ricardo Abreu declara: “[Faço] um apelo a todos os técnicos e empresas ferroviárias portuguesas, muitos conhecedores da realidade deste sector ferroviário

angolan, a juntarem-se a nós, colaborando no estabelecimento das condições essenciais para tornar uma realidade a Rede Ferroviária Nacional de Angola.”

O recado terá mais como alvo as empresas privadas lusas que nos últimos anos têm operado em Angola do que propriamente o débil *cluster* ferroviário público português. A CP, a (ainda) EMEF e a Infra-estruturas de Portugal estão demasiado ocupadas com os seus próprios problemas internos para poderem pensar em iniciativas externas. Mas nos últimos anos empresas como a Ferrovias (Mota-Engil), Tecnovia, Somafel (Teixeira Duarte), Neopul

(Somague) e Siemens Portugal (ligada ao projecto do futuro Metro de Superfície de Luanda) têm estado presentes em Angola, apesar de a reconstrução dos caminhos-de-ferro daquele país ter sido realizada pelo empresas chinesas.

A recuperação dos três corredores ferroviários (Luanda-Malanje, Lobito-Luau e Namibe-Menongue) foi feita sob a égide do Gabinete de Reconstrução Nacional, criado para recuperar o mais depressa possível as infra-estruturas destruídas pela guerra civil. As empresas chinesas reconstruíram as três linhas num prazo recorde, mas sem qualquer tipo de fiscalização por parte dos angolanos devido à urgência das obras.

Com a extinção daquele gabinete, tudo indica que mudará o paradigma da execução das obras públicas em Angola. Agora deverão passar a ter projectos de execução mais detalhados, concurso de obras e fiscalização. E é aqui que pode entrar a indústria portuguesa.

A reconstrução das linhas não é um projecto acabado, porque há agora trabalho a fazer ao nível da manutenção, formação de pessoal, gestão das oficinas e apoio à circulação, tarefas para as quais os técnicos portugueses podem dar um contributo. Isto, para além, naturalmente, do negócio de milhões que poderá constituir para as empresas o processo de construção das futuras linhas férreas.

Leiria Pinto, presidente da Adfersit, diz que “o apelo [do ministro dos Transportes angolano] de colaboração aos portugueses conhecedores da realidade do sector ferroviário deixa um inequívoco desafio à capacidade técnica [portuguesa] e ao reforço de uma ligação empresarial que importa desenvolver”. Conclui que isso representa para a associação que dirige “um sinal de satisfação e de esperança”.

carlos.cipriano@publico.pt